

جامعة قاصدي مرباح ورقلة
كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان : الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة : حقوق

التخصص : قانون الشركات

مقدمة من قبل الطالبة : براهيمى فضيلة

العنوان :

دعاوى التعويض الناشئة عن
الرحلات البحرية

نوقشت و أجزت بتاريخ :

أمام اللجنة المكونة من :

الدكتورة : صباح عبد الرحيم أستاذة محاضرة (ب) جامعة قاصدي مرباح ورقلة رئيسا
الدكتور : زرقاط عيسى أستاذ محاضر (ب) جامعة قاصدي مرباح ورقلة مشرفا
الأستاذ : بن الشيخ هشام أستاذ مساعد (أ) جامعة قاصدي مرباح ورقلة مناقشا

السنة الجامعية : ٢٠١٥ / ٢٠١٦

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

إلى من أهدتني عمرا كان مليئا بالحب والحنان إلى من وهبتني قلبا
ينبض بالدفعء والأمان إلى من كانت وما زالت وستبقى تحب
قدماها بابه الدخول إلى جنة الخلد والرحمان إلى أمي

إلى من كان سندا وظمرا طول العمر منذ الطفولة إلى ريعونة الكبر
إلى من علمني أن العلم طريق للنجاح و أرشدني إلى طريق الفلاح
ووهبني كل حياته لأصبح من الواقفين على دروب الفكر و الصلاح
إلى أبي

إلى من نورته بكلامها عقلي إلى من كانت ولا تزال صديقة دربي
إلى من علمتني أن الحياة صبر وكفاح إلى من كانت ضحكتها
وابتسامتها سرا لفتح أبواب الأمل والنجاح إلى أختي الغالية نظيرة

إلى من تعبه وسهر وكان عوناً لي في مشواري الدراسي إلى أخي عبد اللطيف

إلى من ظلمت ذكراه بقلبي و إلى من ظلمت روحه بقربي إلى روح عمي الغالي العربي

إلى فرحتي وسعادتي إلى من أدخلوا البهجة في حياتي إلى إخوتي و أخواتي

علي فاطمة صهيب حذيفة خوله

شكر و تقدير

نشكر الله ونحمده حمدا كثيرا مباركا فيه الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا
هدانا لله

والحمد لله الذي لم يجعل العلم حكرا على الرجال فحسبه

وإنما كان فريضة على كل مسلم ومسلمة والصلاة والسلام على رسول الله الذي قال

"اطلبوا العلم من المهد إلى اللحد" وكما قال

"من لا يشكر الناس فلم يشكر الله" لذا اشكر من ساهم من

قريب ومن بعيد ومن سمر وقام ومن فعد وقام لأجل تقدمنا للأمام

شكرا للأهل و الأستاذ زرقاط

وشكرا للأساتذة

وشكرا لكل العمال الإداريون في كل أطوار الدراسة

والى الزميلة شكيمة سعاد.

قائمة المختصرات:

باللغة العربية :

ق ب ج : القانون البحري الجزائري .

ق ت ج : القانون التجاري الجزائري .

ق م ج : القانون المدني الجزائري .

ق ا م ا : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

ج ر : الجريدة الرسمية .

د ت ن : دون تاريخ نشر .

د ت م : دون مكان نشر .

ط : الطبعة .

قائمة المختصرات باللغة الأجنبية :

ABRIVIATIONS :

P : page .

مقدمة

مقدمة:

نشأة قواعد القانون البحري وفق عادات تبلورت عرفا ثم دونت في مجموعات ثم في تقنيات مفصلة، إنما تدور حول وسيلة وغاية، فالوسيلة هي السفينة والغاية هي أن تتم الرحلة البحرية في سلام، وتطور قواعد القانون البحري وتغيرها يتأثران في المحل الأول بمدى ما يحدث من تطور في هذه الوسيلة وتلك الغاية، إذن ف نطاق تطبيق القانون البحري يتحدد بالسفينة وبالرحلة البحرية فهذه الأخيرة تكون إما للصيد أو للنزهة أو العلم أو للتجارة ، وذلك من خلال عقد النقل البحري الذي يكون إما نقلا للبضائع أو نقلا للأشخاص.

حيث ظهر عقد النقل بظهور السفن التجارية في القرن الـ ١٩ وتبدو أهمية النقل بالنسبة للجزائر نظرا للموقع الهام الذي تتميز به باعتبارها مطلة على البحر الأبيض المتوسط جعل اقتصادها وتجارها الخارجية يرتكزان على الأسطول البحري، وبالتالي فإن معظم مبادلاتها التجارية تتم عن طريق النقل البحري ولهذا فإن الجزائر بادرت بالانضمام إلى الكثير من المعاهدات الدولية المتعلقة بشؤون الملاحة البحرية، ولهذا تعد عملية نقل الأشخاص أو البضائع عاملا هاما من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وكلما نشطت زادت الكميات المنقولة بجميع وسائل النقل، فالتطور الذي يقع في مجال النقل البحري تتعكس آثاره على هذه التجارة ونظرا لهذه الأهمية فإن المشرع الجزائري نظم قواعد هذا النوع من النقل وذلك بتقنيه لمجموعة من الأحكام والنصوص القانونية في التقنين البحري، وقد أبدت الجزائر نوعا من الاهتمام بالجانب البحري وإشراكه في السياسة التنموية الوطنية وقد عكس التعديل القانون البحري في سنة ١٩٩٨ توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق وتشجيع الاستثمار الوطني والأجنبي في القطاع البحري، والمهم بالنسبة إلينا مسؤولية الناقل وكيف يمكن أن ينفي مسؤوليته ولهذا عالجها المشرع الجزائري في الفصل الرابع من الكتاب الثاني في الباب الثالث .

ونظرا للطبيعة الخاصة بالملاحة البحرية وخطورة البحر فقد تقع أثناء الملاحة البحرية بعض الحوادث الاستثنائية ونتيجة أهميتها تخضع لتنظيم قانوني خاص يتميز عن القواعد العامة ، فتترتب مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع فيكون الناقل دائما محلا للمسؤولية المدنية ولهذا حماه المشرع البحري بالنص على مجموعة من الإعفاءات ، إذا تخلص من سبب واحد استبعدت مسؤوليته .

هذه الحوادث تؤدي إلى رجوع المتضررين فيها بعضهم على البعض الآخر . ولما كان أصحاب الشأن يؤمنون من نتائج الحوادث ، فان المؤمنين هم من يتحملون عبء التعويضات في النهاية. ونتيجة لذلك فإنها لا بد من تسوية الحقوق والالتزامات المترتبة عن هذه الحوادث حتى ولو كانت الأموال التي تضررت أو أهدكت أو أصابها تلف من جهة والأموال التي تسببت في الضرر من جهة أخرى هي مملوكة لشخص واحد.

وتكمن أهمية الدراسة في تسليط الضوء على دعاوى التعويض التي تنتج عن الحوادث في الرحلات البحرية، وبفينا أيضا هذا الموضوع في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري سواء كان ناقلا للبضائع أو ناقلا للأشخاص وتحديد العناصر المكونة لهذه المسؤولية، ومن ناحية أخرى معرفة العناصر التي يتكون منها التعويض وكيفية تقدير هذا الأخير من جهة القاضي .

ومن خلال هذا الموضوع نهدف إلى تحقيق جملة من الأهداف والمتمثلة في معرفة أساس التعويض بالنسبة للمسؤول من خلال تحمل تابعات تصرفاته الضارة بالغير لان ذلك التعويض يؤدي إلى إفقار ذمته المالية ، والهدف الثاني المتمثل في دعم معارفنا في مجال الرحلات البحرية ومعرفة أهم الطرق التي اعتمدها المشرع لتحديد التعويض .

ويعود اختيارنا للموضوع إلى أسباب شخصية وأخرى موضوعية :

وتتمثل الأسباب الشخصية في شعورنا بقيمة الموضوع في عصرنا الحالي كما يتمثل السبب الثاني في معرفة كيفية تقدير التعويض في عقود النقل البحري ، أما بالنسبة للسبب الموضوعي فيتجلى في معرفة مدى تطبيق خاصية التعويض في القانون البحري.

رغم كل الصعوبات والمشاكل التي واجهتنا أثناء البحث والدراسة التي لا يخلو منها مجال البحث فقد واجهنا صعوبة العثور على كتب وطنية متخصصة في هذا المجال، أما فيما يخص الدراسات السابقة في هذا الموضوع فقد تناولنا بعض الدراسات حول موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع ودراسات حول التعويض في المسؤولية المدنية و التصيرية .

حتى تكون دراستنا ذات طابع منهجي وتماشيا مع ما تقتضيه الدراسات من هذا النوع ، فقد اعتمدنا على المنهج التحليلي والوصفي، وذلك للكشف عن مسؤولية الناقل البحري وتحديد عناصر التعويض وذلك من خلال إثبات الخطأ وتقدير الضرر .

و كل ذلك يؤدي بنا إلى طرح الإشكالية التالية :

فيما تتمثل دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية ؟

ومنه نطرح التساؤلات التالية:

فيما تتمثل الأخطاء المرتكبة أثناء الرحلات البحرية؟ وما هي عناصر تقدير التعويض في حالة ثبوت الخطأ؟ وعلى أي أساس يقدر التعويض في حالة ثبوت الخطأ؟

للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا دراستنا إلى فصلين، حيث سنتطرق في الفصل الأول إلى دعاوى التعويض الناشئة عن نقل المسافرين والذي من خلاله نتعرض إلى مبحثين، ففي المبحث الأول سنتطرق

لعناصر المسؤولية في دعاوى التعويض الناشئة عن نقل المسافرين ، وفي المبحث الثاني سنتعرض لعناصر التعويض وكيفية تقديره في دعاوى التعويض الناشئة عن نقل المسافرين.

أما عن الفصل الثاني فسننتقل إلى دعاوى التعويض الناشئة عن نقل البضائع والذي يتضمن مبحثين هو الآخر، كمبحث أول نتعرض لعناصر المسؤولية في دعاوى التعويض الناشئة عن نقل البضائع، ومبحث ثاني سنتطرق لرفع دعوى التعويض الناشئة عن نقل البضائع.

الفصل الأول

دعاوى التعويض الناشئة عن نقل المسافرين

دعاوى التعويض الناشئة عن نقل المسافرين.

قد يتولى مالك السفينة أو مستأجرها استغلالها في نقل الأشخاص أو المسافرين بموجب نقل بحري للأشخاص يكون محله التغيير المكاني للمسافر و ليس وضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف هذه الأخير حيث أن التعاقد بين الناقل و المسافر يتم على أساس السفر على سفينة معينة و في غرفة معينة، و في ذلك لان هذا التحديد لا يعدو كونه تحديدا لكيفية تنفيذ العقد الذي يظل عقد نقل يلتزم بموجبه الناقل بنقل المسافرين بطريق البحر و أن يقوم على خدمته أثناء هذا النقل دون أن يتضمن أي التزام بوقع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المسافر.

المبحث الأول: عناصر مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للأشخاص مسؤولية عقدية و عندما تتوفر الأركان الأساسية فيها تنشئ مسؤولية الناقل و لهذا عالج المشرع الجزائري هذه المسؤولية و ذلك في الفصل الثالث تحت عنوان "مسؤولية الناقل" بدءا من المادة ٨٤١ إلى غاية المادة ٨٥٠^١، عن الكتاب الثاني في الباب الخامس من القانون البحري ، و سندرس هذا المبحث في مطلبين، ففي المطلب الأول سنتطرق فيه إلى الخطأ باعتباره عنصر من عناصر المسؤولية للناقل البحري أما عن المطلب الثاني فسننتظر إلى الضرر باعتباره عنصر ثاني.

المطلب الأول: الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

وضع المشرع الجزائري قواعد لتنظيم عقد نقل بشكل مفصل و في سفينة نقل الأشخاص و هذا ما نصت عليه المادة ٣٦ من ق.ت.ج على أن : « عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين »^٢.

يتضح لنا من خلال هذه المادة التي عرفت لنا عقد النقل انه اتفاق بين شخصين هما الناقل و المسافر، و بصفة رضائية، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، و يلتزم المسافر بدفع ثمن النقل^٣ و هذا ما أكدته المادة ٨٢١ من رقم ٧٦-٨٠ المتضمن ق.ب.ج. حيث تنص على: « يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر و أمتعته أن وجدت عن طريق البحر و لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر »، و لقيام مسؤولية الناقل لا بد من توافر ركن الخطأ ويكون من فعل الناقل

^١ - الأمر رقم ٧٦-٨٠ المؤرخ في ٢٣ أكتوبر ١٩٧٦ ، المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم بالقانون رقم ٥٨-٠٥ ، المؤرخ في ٢٥ يونيو ١٩٩٨ ، ج.ر. رقم ٤٧ سنة ١٩٩٨ .

^٢ - قانون رقم ٧٥-٥٩ المؤرخ في ٢٦ سبتمبر ١٩٧٥ ، المتضمن القانون التجاري ، الجزائري المعدل و المتمم، بموجب القانون رقم ٠٥-٠٢ المؤرخ في ٠٦ فيفري ٢٠٠٥ ، ج.ر. العدد ١٠١ ، المؤرخة في ٠٩ فيفري ٢٠٠٥ .

^٣ - بن زايد عبد الله، عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل درجة ماستر في القانون، فرع القانون العام للأعمال، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، ٢٠١٣-٢٠١٤، ص ٧ .

أو المسافر و سندرس هذا المطلب في فرعين، أولاً سنبين كيفية إثبات الخطأ و هذا في الفرع الأول، أما عن الفرع الثاني سنتطرق فيه لحالات الإعفاء من المسؤولية.

الفرع الأول: إثبات الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

الخطأ هو إخلال بالتزام عقدي فهو التزام بتحقيق نتيجة ، فيرى البعض انه يجب تطبيق القواعد العامة للمسؤولية العقدية ويرى أنطوان فيالار أنها مسؤولية مفترضة تقوم بمجرد وجود نقص أو خسائر أو تأخير في الوصول ،دون أن يقوم المضرور بإثبات الخطأ يعبر عنه في القانون الفرنسي بأنه المقابل للالتزام بتحقيق نتيجة أو غاية ،و متى كان هناك خطأ صادر من خلال القيام بالتزامات تقوم مسؤولية الناقل ، حيث أن هذه المسؤولية تعتبر عقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء النقل، و عند حصول الضرر يطالب المسافر بتعويض عن الضرر الذي تعرض له في حادث النقل ، و هذا ما نصت عليه المادة ٨٤٢ ق.ب.ج، حيث يلزم المسافر بإثبات العقد و الضرر الذي لحقه و عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.^١

و يخضع إثبات عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة في الإثبات، و لما كان العقد يعتبر عملاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل، فإنه يجوز الإثبات في مواجهة بكافة طرق الإثبات،^٢ أما بالنسبة للراكب فيعتبر العقد عملاً مدنياً ما لم يكن الراكب تاجراً و مسافر لأعمال تجارية، إذ يعتبر تجارياً بالنسبة إليه أيضاً تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، فإذا كان العقد مدنياً بالنسبة للراكب فلا يجوز الإثبات في مواجهته إلا بالكتابة، على أن العقد يثبت عملاً بتذكرة يسلمها الناقل للراكب عند قبض الأجرة،^٣ و هذا ما نصت عليه

^١ - أنور العمروسي، المسؤولية التقصيرية و المسؤولية العقدية في القانون المدني، الأركان، الجمع بينهما، و التعويض دراسة تأملية مقارنة، ط١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٤٥-٤٦ .

^٢ - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، ٢٠٠٣، ص ٤٢ .

^٣ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط١، مكتبة الوفاء القانونية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، (د. ت. ن)، ص ٣١٠ .

المادة ٨٢٦ ق.ب.ج التي تنص على: « يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين و تكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر و دفع أجرة السفر ».

أما عن الخطأ فيذهب بعض الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض و لا يطلب من المسافر إثباته وهذا ما نصت عليه المادة ٨٤٣ من ق.ب.ج التي تنص على: « يفترض خطأ و إهمال الناقل أو مندوبيه إليهما في المادة السابقة، إلا إذا ثبت العكس... »، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعاً لاختلاف مضمون التزام الناقل بنقل المسافرين و أمتعته سليماً و في الميعاد المحدد،^١ بحيث يكون تحقيق نتيجة، فإن عدم وصول المسافر بحالة سليمة يعني ثبوت الضرر، و يعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية، فعلى المسافر أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر، تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة.^٢

إذا توفي الراكب في حادث أثناء النقل فقد أجاز القضاء لزوجته أو أقاربه أن يطالبوا الناقل بتعويض الضرر المادي و الضرر الأدبي الذي أصابهم من جراء الوفاة على أساس المسؤولية العقدية دون حاجة إلى إثبات الخطأ.

الفرع الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية.

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين و أمتعته أثناء فترة التنقل، و المسؤولية التي تقع على عائق الناقل مصدرها الالتزام بضمان سلامة المسافرين و أمتعته، و يعفى الناقل عن مسؤولية عدم تنفيذ التزامه إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو خطأ الغير أو القوة القاهرة.

حيث جاء في نص المادة ١٢٧ من ق.م.ج: « إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب وخطأ لايد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم

^١ - المادة ٨٢١ من ق.ب.ج.

^٢ - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ٢٠١٢-٢٠١٣، ص ٣١.

بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك^١. و يتضح لنا من نص هذه المادة على أن الناقل إذا اثبت الضرر الذي حدث للمسافر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، و ثبت أن الضرر قد وقع بسبب أجنبي، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك، و يترتب عن ذلك إعفاء الناقل من هذه المسؤولية لأسباب عدة.

أولاً: خطأ الغير.

إن خطأ الغير يعني الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، فيشترط فيه ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه و أن يكون هذا وحده هو سبب الضرر الواقع على المسافر المتضرر، و خطأ الغير يقع جراء سبب أجنبي بموجبه يعني الناقل، و هذا ما نصت عليه المادة ٨٤٤ ق.ب.ج حيث جاء فيها: « على الرغم من أحكام المادتين بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة، أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الريان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحاة السفينة، و في هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل ».

ثانياً: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد.

نصت عليها المادة ٨٤٤ من ق.ب.ج^٢ و هي إعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية ويعرف الخطأ في الملاحة هو الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة و تسييرها كما لو خالف الريان قواعد السير في البحار و ترتب على ذلك اصطدام السفينة و أدت إلى حصول أضرار للركاب و أمتعتهم ، و هذا الإعفاء يبرره أن الناقل لا يتدخل فعلاً و لا قانوناً في ملاحاة السفينة و سيرها لما للريان من سلطة واسعة في

^١ - المادة ١٢٧ من القانون رقم ٧٥-٥٨ المؤرخ في ٢٦ سبتمبر ١٩٧٥، و المتضمن القانون المدني ، المعدل و المتمم بموجب الأمر رقم ٠٧-٥٠ المؤرخ في ١٦ ماي ٢٠٠٧ ، ج . ر ، العدد ٣١ .

^٢ - تنص المادة ٨٤٤ ق.ب.ج على: « ... لا يعد مسؤولاً عن أمتعة الغير و المركبات بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الريان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في الملاحة السفينة، و في هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل ».

التصرف و يقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات الضرر الذي أصاب المسافر وأمتعته نشأ عن خطأ التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة السفينة.^١

ثالثاً: خطأ المسافر.

قد يعفى الناقل من المسؤولية إذا تسبب المسافر وحده في وقوع الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعها، و لكي يعفى الناقل من المسؤولية وجب عليه إثبات خطأ المضرور أي المسافر حيث يجب عليه أن يثبت أن إهمال الراكب قد سبب في وفاته أو إصابته في جسمه و هذا ما أكدت عليه المادة ٨٤٧ ق.ب.ج حيث نصت على: « إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية و فقدان أمتعته أو إضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها ».

و يتضح لنا أن بمجرد قيام الناقل بتسليم التذكرة للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان سلامة المسافر و أمتعته، و في هذه الحالة قد يكون المسافر مسؤولاً عن تصرفاته أثناء الرحلة البحرية و هو ليس معفى من اتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته فعلى المسافر أن ينتبه و يتأكد قبل مغادرة السفينة انه ينزل دون أن يتعرض لأي خطر قد يسبب له ضرر، و بالتالي عدم مراعاة المسافر لهذه الشروط يشكل سبب في إعفاء الناقل من المسؤولية، و منه الالتزام بالسلامة الذي كان التزام من جانب الناقل أصبح أيضاً التزام من جانب المسافر في اتخاذ الحيطة و الحذر.^٢

و ذهب جانب من القضاء الفرنسي التزاماً بالسهر على سلامته الشخصية أي بالحرص على نفسه أثناء النقل، و بمقتضاه فإن مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر تزول إذا كان بوسع المسافر أن يتفاداه بقليل من اليقظة و المحافظة على النفس،^٣ و يعد خطأ المسافر من أسباب زوال المسؤولية عن الناقل إذا كان وحده الذي سبب الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعه.

^١ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط١، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٣٤١.

^٢ - بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص ٣٦ .

^٣ - محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ١٠١ .

رابعاً: الحدث المفاجئ و القوة القاهرة.

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية في حالة المساس بالسلامة الجسدية للمسافر و التأخير في نقله وإيصاله إلى المكان و الميعاد المتفق عليهما، فإن هناك بعض الحالات تعتبر منفذا للناقل يستطيع الإفلات من هذه المسؤولية، فبالرجوع لنص المادتين ١٣٨، ١٢٧ من ق.م.ج يتضح لنا أن المشرع الجزائري أعطى للناقل إبعاد المسؤولية عنه و ذلك بالتمسك بإحدى الوسائل التي حددها له و هي القوة القاهرة الحادث المفاجئ ، و إذا كان المشرع جعل من القوة القاهرة سبباً معفياً من المسؤولية في حالة المساس بسلامة المسافر أثناء عملية النقل، فإنه كذلك جعل من الحادث المفاجئ سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية فالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ هو الذي لا يد للإنسان في حدوثه و لا يمكن توقعه لا زماناً و لا مكاناً و بنفس الوقت لا يمكن دفعه كالحوادث المرتبطة بالحروب أو الكوارث الطبيعية كالزلازل و العواصف و الفيضانات أو الحرائق أو ما شابه ، و لا يمكن بالقوة القاهرة ما لم توفر هذه الشروط^١.

و يتضح مما سبق حتى تكتسي صيغة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يجب أن تكون غير متوقعة، و أن يكون الناقل غير قادر على دفعها، و أن تجعل الواقعة تنفيذ الالتزام مستحيلاً. إن حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية و هي القوة القاهرة و خطأ الراكب، هذه الحالات تتفق و طبيعة مسؤولية الناقل، فما دامت مسؤوليته تعاقدية فلا سبيل لنفيها إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب و سنلاحظ هذا عند البحث في حالات الإعفاء القانونية في عقد نقل البضائع بحريا أن من بين هذه الحالات القوة القاهرة، و خطأ الشاحن أو المرسل إليه، و في نقل الأشخاص يقوم خطأ الراكب مقام خطأ الشاحن أو المرسل إليه و على ذلك كل ما سندرسه بشأن هاتين الحالتين في عقد نقل البضائع ينطبق على عقد نقل

^١ - بن زايد عبد الله ، المرجع السابق ، ص ٣٨.

الأشخاص، سواء من حيث معنى القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو من حيث عبء الإثبات^١ لذا نحيل بشأن هذه المسائل إلى ما سيأتي بيانه في الفصل الثاني.

المطلب الثاني: الضرر في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

إن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب المسافر ابتداءً من تكلفه به حتى نزوله من السفينة، وتركه مكان الوصول، و يسأل الناقل عن جميع الأضرار كالتأخير و الأضرار الماسة بالسلامة البدنية، والتي تضم الأضرار المادية و المعنوية و الأخرى المتصلة بفقدان و تلف أو التأخير في وصول الأمتعة و أكدت المادة ٨٤٢ من ق.ب.ج التي تنص على: « يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة و الإصابات الجسمانية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم ». و سنتطرق للموضوع من خلال النقاط التالية: الأضرار التي تصيب المسافر، و الأضرار التي تصيب الأمتعة (الفرع الأول) أما الفرع الثاني سنتطرق لأضرار التأخير عن وقت التنقل.

الفرع الأول: الأضرار التي تصيب المسافر و الأمتعة.

سنتطرق في هذا الفرع إلى دراسة الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته

أولاً: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر.

إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر هي مسؤولية عقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء النقل ، و قد تتحدد مسؤولية الناقل بمقدار الضرر دون أن يلتزم المسافر بإثبات الخطأ و لكن الناقل يستطيع أن يتصل من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر وقع نتيجة قوة القاهرة أو خطأ المتضرر أو بفعل الغير^٢، حيث نلاحظ أن المادة ٨٤٢ ألفت على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر وتوصيله

^١ - عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري و الأعمال التجارية، التجار-المتجر-العقود التجارية، الجزء الأول، ط١، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص ٣٤٢ .

^٢ - إلياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، الجزء الأول، ط١، منشور بحر المتوسط و منشورات عويدات، بيروت-باريس، ١٩٨١، ص ٣٣٨ .

سليما معافى إلى المكان المقصود و المتفق عليه في العقد، و بمجرد وقوع الضرر للمسافر يعد الناقل مخلا بالتزامه، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته في الناقل كونه مسؤولا عن نقل المسافر و إيصاله إلى المكان المقصود سليما معافى، و تبدأ فترة المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل و تنقطع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير السفينة أو ترك وسيلة النقل في احد الموانئ، فلا يكون الناقل مسؤولا على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع و في بعض الحالات لا تكون فيها مسؤولية الناقل تعاقدية و إنما تقصيرية، إذا توفي المسافر بسبب خطأ من الناقل فإن من حق ورثته مطالبة الناقل بتعويض ما لحقهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم، و لكن مطالبتهم تكون على أساس المسؤولية التقصيرية.¹

ثانيا: مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة.

إن التزام الناقل لا يقتصر عن نقل المسافر و سلامته فقط و إنما يلتزم كذلك بسلامة أمتعه، ويعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء عملية النقل، و هذه المسؤولية هي التزام ملقى على عاتق الناقل بتحقيق نتيجة و المحافظة على سلامة الأمتعة كما أن الأمتعة تنقسم إلى نوعين: الأمتعة اليدوية و الأمتعة المسجلة.

ف نجد المادة ٨٤٦ من ق.ب.ج^٢ أعفت الناقل من مسؤولية الأمتعة اليدوية، باعتبارها مسؤولية المسافر، إلا أن هناك طرود أو أشياء أخرى تستوجب وضعها في أماكن مخصصة بعيدا عن حراسة المسافر، و في حالة وقوع ضرر لهذه الطرود أو ضياعها أو تلفها، فهنا تقوم مسؤولية الناقل، و للإنقاص منها ما عليه إلا إثبات انه بذل العناية الكافية لحراسة هذه الطرود، و أن الأمتعة التي تم قيدها أو تسجيلها

^١ - عزيز العكيلي ، المرجع السابق ، ص ٣٤٠.

^٢ - تنص الماد ٨٤٦ ق.ب.ج على: « لا يعد الناقل مسؤولا عن فقدان النقود و السندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب و الفضة و الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية، ما عدا الاتفاق الصريح و الكتابي ».

تكون موضوع لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافرين، أما الأمتعة اليدوية فلا تدخل في العقد و لا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا قام المتضرر البينة على ارتكابه خطأ معين.^١

و يتبين لنا أن المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل البضائع، و قد تتحقق المسؤولية التقصيرية للناقل إذا ثبت من إصابة الضرر أن الضرر المذكور نتج عن خطأ الناقل البحري أو احد تابعيه.^٢

الفرع الثاني: أضرار التأخير عن وقت التنقل.

يلعب عامل الوقت دوراً هاماً في حياة المسافر، حيث من الملاحظ أن عامل الوقت يعد معياراً أساسياً في تحديد نمط و نوع النقل المستعمل، فيكون الناقل مسؤول على إيصال المسافر في الميعاد المحدد سالماً معافى، و كذلك تعد من حالات المسؤولية تأخير وصول الراكب في الميعاد المحدد، و يكون الناقل ملزم بتنفيذ التزامه في إيصال المسافر في الوقت المحدد و المتفق عليه في العقد،^٣ و يكون كذلك مسؤولاً عن التأخير في حال توفر الشروط التالية:

- أن يحدد الناقل وقت الوصول أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول، وكذا أوقات التوقف أثناء فترة السفر، بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه.
- أن يكون سبب التأخر راجع إلى عدم التزام الناقل، و إذا أراد الناقل أن يصفى نفسه من المسؤولية يجب عليه أن يثبت سبب التأخر، القوة القاهرة فعل الغير أو من طرف المسافر نفسه.
- أن يكون ضرر التأخير الذي يثبت فيه الناقل، ضرر جسيم كأن يفوت الناقل للمسافر فرصة إبرام صفقة محددة الوقت أو التأخر عن موعد إجراء مسابقة.

^١ - إلياس ناصيف ، المرجع السابق ، ص ٣٣٨ .

^٢ - بن زايد عبد الله ، المرجع السابق ، ص ٣٣ .

^٣ - عزيز العكيلي، المرجع السابق ، ص ٣٤٠ .

المبحث الثاني: دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

لاشك أن مسؤولية الناقل العقدية هي مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البحري للأشخاص و يسأل الناقل عن الأضرار التي يتسببها أو احد تابعيه في إصابة المسافر بأضرار بدنية أو التأخير و تلك الأضرار التي تصيب الأمتعة، و يترتب على هذا مسؤولية الناقل في تعويض المسافر المتضرر جراء عدم تنفيذ التزامه.¹

و عليه سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة دعوى التعويض في عقد النقل البحري للأشخاص و ذلك في المطلب الأول أما عن المطلب الثاني فسننتظر لتقادم دعوى التعويض.

المطلب الأول: دعوى التعويض في عقد النقل البحري للأشخاص

إن دعوى التعويض عادة ترفع من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد و لكي تباشر الدعوى لابد من إتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة، لذا سنتطرق في هذا المطلب إلى دراسة الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض كرفع أول و تقدير قيمة التعويض كرفع ثاني.

الفرع الأول: الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض

تنشئ مسؤولية الناقل بإخلاله بعدم تنفيذ الالتزام و وقوع أضرار بالمسافر، و للمسافر المتضرر طلب التعويض.² و لكي يستفيد المسافر المتضرر من التعويض لابد أن يلجأ إلى طرق قانونية تسمح له من الحصول على التعويض إما بطرق ودية أو اللجوء إلى القضاء و تتطلب دعوى التعويض عدة إجراءات تتمثل في الإخطار و الاختصاص.

¹ - محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص ١٠١ .

² - زهير قران و عمر علالي ، عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع إدارة أعمال ، كلية الحقوق ، جامعة الجبلاني بونعامة ، ٢٠١٤-٢٠١٥ ، ص ٦٥ .

أولاً: الإخطار.

لقد عرف الفقيه الفرنسي الأستاذ "روديير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا و رفض قيام قرنية التسليم المطابق،¹ فيعتبر الإخطار إجراء سابق للدعوى البحرية و يعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظ فيجب على الناقل الذي أصيب بالضرر أن يثبت هذه الواقعة ليتمكن من المطالبة بالتعويض و هذا الإجراء يتمثل في إخطار الناقل بالضرر ويشترط في الإخطار أن يكون مكتوباً و ذلك في الفقرة الأولى من المادة ٨٥١ ق.ب.ج فاشطرت أن يتم الإخطار في شكل كتابي و ليس شفهي، و نصت هذه المادة على الحالات التي يتم فيها الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقاً بثلاث حالات و هي:

أ- في حالة الإصابات الجسمانية:

في حال تضرر الراكب و أصيب في جسمه أو بدنه عليه بإثبات هذا الضرر و ذلك عن طريق إخطار الناقل بهذا الضرر للمطالبة بالتعويض و ذلك خلال خمسة عشر (١٥) يوماً من اليوم الذي نزل فيه من الباخرة و أكدت ذلك المادة ٨٥١ في فقرتها الثانية: «...أ- في حالة الإصابات الجسمانية: خلال خمسة عشر يوماً من يوم نزوله من الباخرة».

ب- في حالة الضرر و الذي لحق بالأمته:

عند تضرر الأمته التي هي تابعة للمسافر لابد من توجيه إخطار أي تبليغ كتابي للناقل بما لحق الأمته من ضرر و يجب التفرقة في هذه الحالة بين أمرين ، أمته الحجرة و الأمته الأخرى ، فإذا كان الأمر يتعلق بأمته الحجرة فإن الإخطار يوجه إلى الناقل قبل أو عند إنزال هذه الأمته، أما فيما يخص الأمته الأخرى أي المسجلة فإن التبليغ يوجه للناقل قبل التسليم أو في وقت التسليم و هذا ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة ٨٥١ ق.ب.ج التي تنص على:

«...ب- في حالة الضرر الظاهر بالأمته:

¹ - Rodiere René, Dupontavice Emmanuel, droit maritime, 12^{ème}, édition, Dalloz, paris, 1997, p 730.

- فيما يخص أمتعة الحجرة قبل أو عند إنزالها.

- فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم.»

ج. في حالة فقدان أو ضرر خفي في الأمتعة :

يكون الناقل مسؤولاً على الحفاظ على سلامة أمتعة المسافر، و في حالة فقدان الأمتعة أو إصابتها بضرر خفي يقوم المسافر بإجراء التبليغ للناقل يثبت فيه فقدان الأمتعة أو وجود ضرر خفي فيها و يكون هذا الإخطار خلال خمسة عشر يوماً من وقت الإنزال أو من حين التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم و هذا ما جاء في المادة ٣/٨٥١ التي تنص على:

"... ج. في حالة فقدان أو الضرر الخفي للأمتعة، خلال خمسة عشر يوماً من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم".

لا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمتعة مثبتة حضورياً عند استلامها و ذلك تطبيقاً

لنص المادة ٢/٨٥٢^١.

و بمجرد وقوع الضرر بالمسافر و إصابته، فهنا يلجئ الشخص المتضرر إلى المطالبة بالتعويض أو من له المصلحة في ذلك.^٢ و الأشخاص الذين لهم الحق في رفع الدعوى التعويض الوالدين، الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر و كذا الذين هم تحت كفالة في هذه الحالة للمتضرر الحق في رفع الدعوى القضائية والمطالبة بالتعويض جراء ما لحق به من أضرار سواء كانت بدنية أو تأخيراً أو أضرار تصيب أمتعته و يمكن أن ينوبه احد من ذوي حقوقه المذكورين أعلاه للقواعد العامة.

^١ - تنص المادة ٢/٨٥٢ على: "و لا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمتعة مثبتة حضورياً عند استلامها".

^٢ - زهير قران و عمر علائي، المرجع السابق، ص ٦٥ .

ثانيا: الاختصاص.

يجب على المدعي أن يرفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص النوعي¹ و هذا ما نص عليه ق.ا.م.ا في المادة ٢/٣٢ في قولها: « تفصل المحكمة جميع القضايا ، لاسيما المدنية و التجارية و البحرية و الاجتماعية و العقارية و قضايا شؤون الأسرة و التي تختص بها إقليميا »^٢ و كما يجب على المدعي المتضرر رفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص الإقليمي و هذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في المادتين ٣٧ و ٢/٣١.

الفرع الثاني: تقدير قيمة التعويض

تقدر قيمة التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر جراء عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه أو تأخر في تنفيذه، و هذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد، و ألحق أضرار بدنية أو تأخير أو إصابة الأمتعة.

أولا: تقدير قيمة التعويض.

أورد المشرع الجزائري نصوص قانونية تتحدث عن تقدير قيمة التعويض جراء الأضرار التي يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ الناقل لالتزامه بنقله، و هذه نتيجة العقد المبرم بين الناقل و المسافر، و لكن قد يخلو هذا العقد من شروط تنص على تقدير قيمة التعويض في حالة وقوع الضرر، و انعدامه من أحكام بتحديد مسؤولية الناقل البحري يتولى القاضي تقدير قيمة التعويض طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني في نص المادة ١٨٢ ق.م، و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول.

^١ - في هذا الشأن تنص المادة ٨٥٥ من ق.ب.ج على: "ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين أمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام".

^٢ - المادة ٣٢ من ق.ا.م.ا.

أما بالنسبة للأضرار البدنية فهنا القضاة يعتمدون على القواعد العامة لتقرير المسؤولية و تقدير التعويض طبقا للمواد ١٢٤، ١٣١، ١٣٨، ١٧٦، ١٨٢ من القانون المدني الجزائري مع مراعاة ظروف الطرف المضرور و حالته الصحية و الاجتماعية و المهنية، كما أن تحديد المبلغ يكون بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة من أضرار مادية و معنوية و جمالية.^١

و قد تظهر أهمية التأمين في تقدير قيمة التعويض عن الأشخاص المتضررين جراء الحوادث أو الاصطدامات و في مجال التأمينات البحرية نجد أن تقدير الأضرار التي تلحق بالمؤمن يكون باعتماد الخبرة العلمية، فتقدير الأضرار التي تلحق بالمؤمن يكون باعتماد الخبرة العملية، فتقدير الأضرار يجب أن يكون من طرف رجال مؤهلين و معتمدين لمعاينة الأضرار و ذلك للمادة ٢٦٩ و المادة ٢٧٠ من الأمر ٠٧/٩٥ المتضمن لقانون التأمينات الجزائرية وبتحصل المؤمن على التعويض المستحق دون الإضرار بالمؤمن ، و يجب على المؤمن له الذي يطلب من المؤمن الوفاء بالتعويض،^٢ أن يثبت قيمة الأمتعة المؤمن عليها أما بالنسبة للبضائع فقد اكتفى المشرع الجزائري بالقول بتقدير الأضرار التي تلحق بالبضائع، بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان، دون التفصيل في كيفية حساب الأضرار و ذلك حسب المادة ١٤٤ من قانون التأمينات.^٣

ثانيا: تقدير قيمة التعويض عن التأخير

تقدر قيمة التعويض الخاصة بأضرار التأخير طبقا للمواد ١٨٢، ١٧٦، ١٣٢ من ق.م.ج و يكون معيار تقدير التعويض على حسب ما لحق المسافر من ضرر و ما فاته من كسب مثل تأخر التاجر المتقل عن إبرام صفقة تجارية بسبب عدم التزام الناقل بإيصاله في الوقت المحدد فهنا على الناقل تعويض التاجر المتضرر و يدفع المؤمن للمؤمن له مبلغا لتغطية الأضرار بعد تقديرها .

^١ - بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص ٥١.

^٢ - سعدي لينده، انتهاء عقد التأمين و الجهات المختصة بغض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة إجازة المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل، المدرسة العليا للقضاء، ٢٠٠٥-٢٠٠٨، ص ٣٠.

^٣ - الأمر ٠٧/٩٥ المتضمن لقانون التأمينات الجزائرية .

ثالثا: مقدار الأضرار تقدير قيمة التعويض عن التأخير.

يكون المعيار المطبق هنا هو ما لحق الدائن من ضرر مع الأخذ بعين الاعتبار القيمة المادية و المعنوية للأمتعة المتلفة أو المفقودة، و إلزامية توجيه إعدار طبقا للمادة ١٧٩ ق.م.ج، و عموما يعمل الناقل على تحديد سقف التعويض عن الأضرار المتبقية عن التلف أو فقدان الأمتعة بموجب اللوائح و الأنظمة للنشاط، و يمكن استبعاد هذه المبالغ في حالة التدليس أو خطأ الناقل.^١

و التعويض عن الأمتعة المتلفة أو المفقودة يكون للكيلوغرام الواحد، كما نجد ان عامة الناقلين يعفون أنفسهم من نقل المجوهرات أو يتركوها تحت مسؤولية صاحبها نظرا لارتفاع مبالغ التعويض في حالة فقدانها أو تلفها.

المطلب الثاني: تقادم دعوى التعويض

قد تخضع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل إلى التقادم، و بالرجوع لنص المادة ٣٠٨ ق.م.ج فإن دعاوى التعويض المعروضة على القاضي تتقادم بمضي ١٥ سنة، و يكون تقادم دعوى المدينة التبعية للدعوى العمومية بمضي ١٠ سنوات إذا كانت بالنسبة للجنايات و ٣ سنوات للجنة و سنتين بالنسبة للمخالفة و هذه طبقا للمواد ٧، ٨، ٩ من قانون الإجراءات الجزائية،^٢ و سنتطرق في هذا المطلب لدراسة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص في الفرع الأول و تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص

يعتبر تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص من الرحلات البحرية وبالتالي فإنها تخضع لقواعد القانون البحري كما نصت المادة ٨٥٣ من ق.ب.ج صراحة على أن دعوى التعويض

^١ - زهير قران و عمر علاي ، المرجع السابق ، ص ٧٣ .

^٢ - أنظر المواد ٧، ٨، ٩ من الأمر رقم ٦٦-١٥٥ المؤرخ في ٨ يونيو ١٩٦٦، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم ٠٦-٢٢ ، المؤرخ في ٢٠ ديسمبر ٢٠٠٦ ، العدد ٨٤ ، الصادر في ٢٤ ديسمبر ٢٠٠٦ .

عقد نقل الأشخاص سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو فقدان الأمتعة أو الأضرار بها، تتقدم بمرور سنتين^١ و يسري مفعول التقادم في الحالات التالية كالاتي:

أ- في حالة الإصابات الجسمية، ابتداء من تاريخ نزول الراكب.

ب- في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب.

ج- في حالة الإصابات الجسمية الواقعة خلال النقل و التي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة ابتداء من يوم الوفاة، و لا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتبارا من يوم نزوله من السفينة و هذا طبقا لنص المادة ٨٥٤ ق.ب.ج و يرفق هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام حسب ما جاءت به المادة ٢/٨٥٣^٢.

الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة.

لقد تدخل المشرع البحري بتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الخاص بالأمتعة أو الأشياء و اقتصر على تحديد مدة التقادم من جهة و كذلك تحديد مبدأ سريان هذه المدة من جهة أخرى، كما جاء في نص المادة ٨٥٤ من فقرتها الثانية أن الدعوى الناشئة عن حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر يتقدم بمضي سنتين^٣.

و يبدأ سريان تقادم الدعوى اعتبارا من يوم التفريغ في حالة فقدان الأمتعة أما في حالة فقدان الكلي للسفينة فيبدأ سريان التقادم من اليوم المفترض للتفريغ، وتسقط الدعوى ضد الناقل في ظرف ١٥ يوما من تاريخ استلام أو إنزال الأمتعة التي تعرضت للضرر أو فقدان ويكون هذا التبليغ غير إلزامي إذا كانت الأمتعة مثبتة حضوريا عند استلامها و هذا ما جاء به نص المادة ٨٥١ و المادة ٨٥٢ من ق.ب.ج وتسقط دعوى التعويض لعدة أسباب منها عدم تقديم الاحتجاج أو التبليغ خلال المدة القانونية المحددة أو الميعاد

^١ - زهير قزان و عمر علالي ، المرجع السابق ، ص ٧٥ .

^٢ - أخضع المشرع البحري انقطاع التقادم أو إيقافه لأحكام القانون العام أي للقواعد العامة.

^٣ - زهير قزان و عمر علالي ، المرجع نفسه ، ص ٧٥ .

القانوني ، كما انه لا يعطي الحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل.^١

^١ - بن زايد عبد الله ، المرجع السابق ، ص ٥٧ .

نستخلص من هذا أن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر في عقد نقل الأشخاص مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالالتزام بضمان سلامة وصول المسافر و أمتعته المسجلة إلى المكان المتفق عليه و في الميعاد المحدد فإذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل التعاقدية عن تعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو المادية التي تلحق به و بأمتعته، و تدخل المشرع لحماية المسافر، و حمل الناقل التزاما ثقيلًا متمثل في الالتزام بتحقيق نتيجة الالتزام بالسلامة، و القرنية التي تفترض الخطأ من جانب الناقل و العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر ليست مطلقة، بل يستطيع الناقل أن يتفادى هذه المسؤولية التي كانت على عاتقه، و هذا بإثبات أن الضرر وقع بسبب قوة قاهرة، أو خطأ الغير أو من خطأ المسافر، و ترفع دعوى التعويض عادة من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد و لكي تباشر الدعوى لابد من إتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الأجل المحددة، و قد تخضع المسؤولية الناشئة عن عقد النقل إلى التقادم، و هذا بالرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة لهذا العقد.

الفصل الثاني :

دعاوى التعويض الناشئة عن نقل البضائع

الفصل الثاني : دعاوى التعويض الناشئة عن نقل البضائع

يربط عقد النقل البحري بين الناقل البحري والشاحن وعادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة (الناقل البحري) الأثر البالغ على تنفيذ العقد المبرم بينه وبين الشاحن لذلك نجد المشرع عادة ما يركز بالتفصيل على أحكام مسؤولية مقدمة الخدمة دون التركيز على أحكام مسؤولية متلقي الخدمة وترك ذلك للقواعد العامة أسوة بأي علاقات مماثلة لذلك نجد أن مسؤولية الناقل البحري تحظى باهتمام تشريعي سواء على الصعيد الوطني أو الدولي .

المبحث الأول: عناصر مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري من حيث أركانها عن المسؤولية المدنية بوجه عام فلا تقوم إلا إذا توافرت أركان ثلاثة من خطأ ضرر وعلاقة سببية بينهما ولذلك سنتطرق في هذا المبحث إلى مطلبين : المطلب الأول سنعرض فيه لركن الخطأ والمطلب الثاني نستعرض فيه إلى الضرر كركن ثاني .

المطلب الأول : الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

مما لا شك فيه أن هناك أهمية كبيرة لعنصر الخطأ في المسؤولية فهي تدور معه وجوداً وعدمًا، ويتجلى ذلك في المسؤولية المدنية عموماً ، مما يجعلنا نسلم بأن هذا الركن له أهمية بالغة في مسؤولية الناقل البحري للبضائع على وجه الخصوص ولذلك سندرس هذا المطلب في فرعين ، الفرع الأول يتحدث عن إثبات الخطأ، أما الفرع الثاني يتحدث فيه عن حالات الإعفاء من المسؤولية .

الفرع الأول: إثبات الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن طبيعة مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية أساسها الالتزام التعاقدى للناقل البحري بتحقيق نتيجة، في إيصال البضائع إلى الميناء المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه سلمية كاملة في الميعاد المتفق عليه¹ حيث تقضي القواعد العامة للمسؤولية العقدية للناقل البحري اعتماد الخطأ أساساً لقيامها ، ويتمثل الخطأ في الإخلال بتنفيذ الالتزام العقدي².

ويقصد بالخطأ العقدي : عدم قيام الناقل بتنفيذ إلتزامه التعاقدى أو التأخير في تنفيذه، ويستوي في ذلك أن يكون عدم التنفيذ أو التأخير فيه عمداً أو إهمال منه ، بل أن الخطأ يتحقق حتى ولو كان عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة³.

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ، فمتى كان هنالك خطأ صادر من خلال القيام بالتزاماته تقوم مسؤولية الناقل ولذلك يجب أولاً معرفة الأخطاء التي يسأل عنها الناقل ثم معرفة كيفية إثبات هذا الخطأ.

¹ - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص ٣٣٥ .

² - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام-التصرف القانوني، العقد و الإرادة المنفردة ، الجزء الأول ، ط ١ ، دار الهدى ، عين مليلة ، الجزائر ، ص ٣٢٨ .

³ - محمد صبري السعدي ، المرجع نفسه ، ص ٣٢٨ .

-أولا : الأخطاء التي يسأل عنها الناقل .

يسأل الناقل مسائله الشخص عن أخطائه الشخصية عن الضرر الذي لحق بالبضائع وذلك بسبب الخطأ الذي ارتكبه وقد يصدر عن التابعين أخطاء فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه .^١

١- أخطاء الناقل الشخصية :

يلحق الشاحنون ضررا بسبب خطأ شخصي من الناقل ومن أبرز هذه الأخطاء ، السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة ، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر أو غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة وكذا كون الريان الذي انيطت به قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الريان يطلب منه الانحراف أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل .^٢

٢- أخطاء التابعين :

غالبا ما يكون الضرر ناتج عن خطأ في رص البضاعة، أو إهمال الملاحين في العناية بها وأحيانا سرقتهم لها وقد تكون بسبب مناورة خاطئة قام بها الريان، هذه الأخطاء وغيرها تقود لضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم الناقل، حيث يدخل في نطاق التابعين جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته سواء كانوا تابعين له يؤدون عملهم بإشرافه، أو من الذين يقومون بأعمالهم بغير إشرافه ، مادامت أخطائهم وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل .^٣

وقد أثار أساس مسؤولية الناقل العقدية عن أخطاء تابعيه خلافا في الفقه فهناك من يرى في توسيع النيابة أساسا لهذه المسؤولية ، بحيث لا تقتصر النيابة على الأعمال القانونية وإنما تشمل حتى الأعمال المادية ، فيصبح الشخص الذي يستخدمه المدين بتنفيذ الإلتزامات التي تقع على عاتقه، يتصرف وكأنه نائبا عنه وفي حين يرى آخرون في تحمل التبعة الأساس لمسائلة المدين إذ أنه مادام يجني الفائدة من أعمال

١ - لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠١ ، ص ٥٣ .

٢ - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص ٣٤٠ .

٣ - لطيف جبر كوماني ، المرجع نفسه ، ص ٥٤ .

٤ - محمد صبري السعدي ، المرجع السابق ، ص ١٧٩ .

التابع، عليه أن يتحمل ما ينتج من أضرار تسببها أخطاء التابع للغير في حين يرى آخرون بأن أساس مسؤولية المدني عقد أخطاء تابعيه في القانون^١.

ونرى بأن الرأي الراجح هو الذي يذهب إلى مبنى المسؤولية عن أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية هو ضمان الناقل لما يصدر عن هؤلاء الأشخاص من أخطاء تسبب ضرراً للغير ، لأن الناقل عند الإستعانة بغيره لتنفيذ ما ألقاه على عاتقه عقد النقل من إلتزامات فعلية أن يضمن ما يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم من أضرار تسببها أخطاء التابعين أو الأشخاص الذين استعان بهم .

ثانياً : إثبات الخطأ.

تقضي القاعدة الفقهية المعروفة أن "البنية على من ادعى" ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فيقع عليه عبء الإثبات فيما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة ومنها الخطأ^٢ وعلى ضوء تحديد ماهية إلتزام الناقل يتوقف تحديد من يقع عليه عبء الإثبات ومدى هذا العبء^٣، وبما أن مسؤولية الناقل البحري عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الإلتزامات التي يفرضها العقد ، فلا يطلب من الدائن الشاحن أو المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشخص الذي بيده يفيد ذلك ، وعدم تنفيذ الناقل لإلتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه .أوضحت ذلك محكمة الإسكندرية التجارية في أحد قراراتها حيث ورد فيها " أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية قوامها سند الشحن وان هذه المسؤولية تترتب في ذمته بمجرد إخلاله بإلتزامه دون حاجة إلى إثبات الخطأ أو تقصير من جانبه بل يكفي حصول الحجز أو التلف مناط الإخلال بالالتزام^٤ "

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يتطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعاً لإختلاف مضمون إلتزام الناقل بضمان سلامة البضاعة ، بحيث يكون تحقيق نتيجة ، فإن عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن وهي النتيجة التي إلتزم الناقل بتحقيقها يعني ثبوت الضرر ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى إفتراض الخطأ بجانبه، أما

^١ .لطيف جبر كوماني ، المرجع السابق، ص ٥٥ .

^٢ - عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الإلتزام بوجه عام ، المجلد الثاني ، ط٣ ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، ٢٠٠٠ ، ص ٧٢٠ .

^٣ - أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري في قانون البحري الجديد ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع ، الإسكندرية ، مصر ١٩٩٨ ، ص ١٧٧ .

^٤ يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، ط١ ، دار العدالة ، القاهرة ، ٢٠١١ ، ص ٢٩ .

إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية، فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة .

ويثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق، وقد يتوقع الناقل حصول منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا ما لحق البضاعة تلف فيسعى إلى إثبات أنه عند تفريغ البضاعة كان الرص غير معيب ، فيطلب إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض تتم بواسطة خبراء مختصين يسمون خبراء التستيف، ويحرر محضر بهذه المعاينة ومن المقرر أن هذه المحاضر ليست سوى قرينة بسيطة على سلامة الرص والتستيف خاضعة لتقدير القاضي ،^١ فعملية الرص من مسؤوليات الناقل الفنية، يقوم بها بنفسه أو بمساعدة أفراد الطاقم، ويسأل الناقل عن أي تلف أو هلاك يصيب البضائع بسبب عيب في الرص ، كما لو وضع قرب الألبسة المشحونة صفائح من الزيت أدى تسربها بسبب هبوب العاصفة إلى تضرر الألبسة^٢.

الفرع الثاني : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تضمن القانون البحري في المادة ٨٠٢ صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلا أن هذا الحكم ليس إلا تطبيق للقواعد العامة العقدية التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد، إلا أنه نظراً لأخطار الملاحة البحرية، جاء المشرع بعدة حالات للإعفاء من المسؤولية وقد عدت المادة ٨٠٣ من ق . ب . ج هذه الحالات هي :

- أ) حالة عدم صلاحية الملاحة للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته .
- ب) حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبين البحريون الآخرون .
- ت) حالة الحريق إذا كان مسبباً من فصل أو خطأ الناقل .
- ث) حالة أخطار وحوادث البحر والمياه الأخرى الصالحة للملاحة .
- ج) حالة القوة القاهرة .
- ح) حالة الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل وإعاقته كلياً وجزئياً مهما كانت الأسباب .
- خ) حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص أثناء السفر

^١ - Philippe Vincent , Droite lamer , Groupe de Boeck , Belgique , 2008, p260 .

^٢ - وهيب الأسير ، القانون البحري ، السفينة أشخاصها ، عقد النقل البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، ٢٠٠٨ ، ص ١٩٢ .

^٣ - المادة ٨٠٣ من القانون البحري الجزائري .

- (د) حالة أخطاء الشاحن ولا سيما في تحريم أو تكييف أو تعليم البضائع
 (ذ) حالة عيب خفي السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي
 (ر) حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك
 (ز) حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل .

(س) وأخيرا يحضى الناقل من المسؤولية حسب المادة ٨٠٣ دائما إذا قدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن سببه شخصا أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر .

وسوف نتطرق لشرح بعض هذه الحالات :

١- عدم صلاحية السفينة للملاحة :

ويقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل ذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة ، وعليه حتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أولا أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة وثانيا ، أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة .^١

٢- الأخطاء الملاحية :

هي تلك الأخطاء التي تقع فيها قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة^٢

٣- العيوب الخفية :

يقصد بها العيوب التي لا تكشفه اليقظة المعقولة للناقل^٣ هذا ما نص عليه المشرع في المادة ٨٠٣ ق.ب.ج الخاصة بالعيوب الخفي في السفينة ،^٤ والذي لا يستطيع الناقل اكتشافه باستعمال يقظته المعقولة .

٣- خطأ الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها :

^١ شنوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ ، والقانون البحري الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، (د ت م) ، ص ٨٠ .

^٢ هادف محمد الصالح (التزامات ومسؤولية الناقل البحري) نشرة القضاة ، العدد ٦٥ ، مديرية الدراسات القانونية والوثائق ، وزارة العدل ، الجزائر ، ٢٠١٠ ، ص ١١٣ .

^٣ قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ ١٩/٥/١٩٩١ ، ملف رقم ٧٧٦٦٠ ، المجلة القضائية ، العدد ٠٣ ، الجزائر ، ١٩٩٣ .

^٤ جبارة نورة ، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، كلية الحقوق ، بن عكنون ، جامعة الجزائر ، ٢٠٠٧ ، ص ١٨٠ .

لا مسؤولية على الناقل إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك وتلف كان بخطأ من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة ، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها .

٤- القوة القاهرة :

وهي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل فيه ، يجعل إلتزام الناقل مستحيلا.^١

٥- إنقاذ الأرواح والأموال :

تتفى مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بإلتزام قانوني مفروض ، كما إذ تأخر الريان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ سفينة من الغرق .

٦- المسؤولية النسبية :

تعرض لها القانون البحري الجزائري في المادة ٨٠٤ والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطا مندوبه وعدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى.^٢

٧- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن :

لقد ألقى المشرع الجزائري الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة وهذا ما ورد في المادة ٨٠٥ من ق. ب. ج .

٨- التصريح الكاذب للشاحن :

نصت عليه المادة ٨١٠ من ق. ب. ج التي تنص على: « لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل »

٩- نقل البضائع على سطح السفينة :

^١ المادة ٨٠٤ من القانون البحري الجزائري .

^٢ هادف محمد الصالح ، مرجع سابق ، ص ١١٧ .

الأصل أنه لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة ، والقيام بالشحن بهذه الكيفية يسأل الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق البضاعة واستثناءا يمكن عدم مسائلة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج من نقل البضائع على السطح ، إذا حدث هناك اتفاق بينه وبين الشاحن على النقل على سطح السفينة وهذا ما نصت عليه المادة ٧٧٤ ق . ب. ج .

١٠ - نقل الحيوانات الحية :

لم يتعرض القانون البحري الجزائري لهذا السبب ، لكن من خلال شروط سند الشحن نجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر .^١

المطلب الثاني : الضرر في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الضرر وهو الأذى الذي يلحق شخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له ، أسواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة ذات قيمة مالية أو أدبية ،^٣ ولا بد أن يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشراً ومتوقعا طبقا لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية ، وأن التوقع يقاس بمعيار موضوعي هو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين ، ويتحقق الضرر الذي يمكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه بصور ثلاث إما بهلاك البضاعة أو تلفها وهذا ما سنبينه في الفرع الأول أو التأخير في تسليمها سنتطرق له في الفرع الثاني .

^١ . العربي بالحاج ، النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني الجزائري ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ١٩٩٩ ، ص ٢٨١ .

^٢ حسن علي الذنون ، ومحمد سعد الرحو ، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام ، مصادر الإلتزام ، الجزء الأول ، ط١ ، دار وائل للنشر ، الأردن ، ٢٠٠٢ ، ص ٢٠٨ .

^٣ . لطيف جبر كوماتي ، المرجع السابق ، ص ٨٤ .

الفرع الأول: هلاك البضاعة وتلفها**أولاً : هلاك البضاعة :**

يعرف الهلاك على أنه زوال الشيء ، وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله ، فيما يكون أوفر حضاً عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف أو التأخير في التسليم ، وفي حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضائع لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل ، وللهلاك صور متعددة فيمكن أن يكون الهلاك كلياً كحالة فقدان البضائع كاملة أو جزئياً كما لو فقد جزءاً من البضائع المنقولة ، كما أنه قد يكون مادياً كحالة إحتراق البضائع ، أو حكماً وهي حالة عدم العثور على البضائع كالسرقة مثلاً .

ثانياً : تلف البضاعة

يقصد بالتلف هي العوار التي تلحق بالبضائع أثناء النقل وقد يأخذ شكل ذوبان البضائع الجامدة ، تعطل مفعولها بسبب النقل ، تعفن المواد الغذائية المنقولة أو ذبول الزهور المنقولة، وغيرها من صور العوار الأخرى وتعتبر محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها أن "مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل " فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل .

الفرع الثاني : التأخير في تسليم البضاعة

لا يقتصر إلتزام الناقل على إيصال البضاعة على الحالة التي استلمها من حيث الحكم أو الكيف ، وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن ،^٢ إذا كان محددًا فيها وإلا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقاً لنوع البضاعة ومسار الرحلة ، أو أي تأخير للسفينة لا يكون سبباً في التعويض إلا إذا كان غير عادي وذلك قياساً على العرف الجاري العمل به في المعاملات التجارية .

^١ هاني دويدار ، النقل البحري والجوي ، ط ١ ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، ٢٠٠٨ ، ص ٨٦ .

^٢ عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، قواعد وأحكام ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٦ ، ص ٤٧ .

وقد أخذ المشرع الجزائري بالضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه ضمن قواعده ويتبين ذلك من خلال النصوص القانونية في المواد (٧٧١-٧٧٥-٨٠٥) من القانون البحري إذ نصت المادة ٧٧١ من القانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٧٦ على حالة التأخر في تسليم البضاعة عن استبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري على أنه " يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير " ويتضح من النص السابق أن الناقل مسؤول عن كل تأخير في تسليم البضائع وأنه في حالة استبدال الناقل السفينة المعينة في العقد بسفينة أخرى ، يجب أن لا تؤثر ذلك على الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم خلاله تسليم البضاعة .

ويتضح من نص المادة ٨٠٥ من ق. ب. ج أن المشرع الجزائري قد أوضح التأخير في تسليم البضائع في حالتين، إما في الوقت المتفق عليه بين الأطراف وإما في الوقت المعقول أو المناسب .

المبحث الثاني : دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه بوصول البضاعة معيبة أو تالفة ، وبقيام المسؤولية يحق للمضرور رفع دعوى على مسبب الضرر وذلك طبقاً للقواعد الإجرائية بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة ١٣ من القانون ق.١.م.١^١ ، وذلك برفعها أمام الجهة القضائية المختصة ، وسنقوم بدراسة هذا المبحث في مطلبين المطلب الأول سنتطرق فيه لأطراف الدعوى أما عن الإجراءات فسنبينها في المطلب الثاني .

المطلب الأول : أطراف دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لقد أوجب المشرع توفر مجموعة من الشروط في رفع الدعوى تتمثل أساساً في الصفة والمصلحة وأهلية التقاضي وذلك طبقاً لنص المادة ٤٥٩ من ق.١.م.١ وستعرض في هذا المطلب إلى أطراف دعوى المسؤولية وذلك بتبيان المدعين بالمسؤولية في الفرع الأول من هذا المطلب وفي الفرع الثاني سنتعرض إلى المدعي عليهم بالمسؤولية .

الفرع الأول : المدعي بالمسؤولية

المدعي بالمسؤولية من الطرف الذي لا يقوم برفع الدعوى وهو الذي أصابته أضرار نتيجة خطأ الناقل ، فالمتضرر يكون إما الشاحن أو المرسل إليه أو المؤمن .

أولاً : الشاحن :

بطبيعة الحال يعتبر الشاحن طرفاً في عقد النقل البحري للبضائع وبذلك فهو يتضرر في حالة هلاك البضاعة وتلفها ووصولها متأخرة إلى ميناء الوصول ، وبالتالي يكون هو صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية وذلك بمقتضى المسؤولية التعاقدية^٢ ، ويحق للشاحن الرجوع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي يستلم البضاعة في ميناء الوصول أو شخص آخر^٣ ، مادام بيده ما يثبت هذه البضاعة (أي سند الشحن) ولم تنتقل إلى شخص آخر حيث يؤكد ذلك الأستاذ روديير بقوله "لا

^١ تنص المادة ١٣ من ق.١.م.١ على : (لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون).

^٢ وهيب الأسير ، المرجع السابق ، ص ٢٣٨ .

^٣ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٦٨ ، ص ٢٣٣ .

يكون رفع الدعوى للشاحن إلا إذا كان بيده سند الشحن الذي يمثل البضاعة أو المطالبة بالتعويض عن أضرار ثبت أنه تحملها لوحده...¹

إذا كان الشاحن وصفة في عقد النقل البحري لكونه طرفا رئيسيا فيه فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه، فتنقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي يستلمها عند وصولها إلى الميناء، وإذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره.²

ثانيا : المرسل إليه :

نصت المادة ٧٤٩ من ق.ب.ج على أن سند الشحن يعتبر بمثابة سند لحيازة البضاعة، وبالتالي فقد يكون سند الشحن لحاملة ويسمى هذا الحامل بالمرسل إليه وبالتالي فقد خول القانون الحق للمرسل إليه أن يرفع دعوى التعويض ضد الناقل، ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتنبرأ ذمة الناقل البحري إتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن.

وقد أصدرت المحكمة العليا في هذا الشأن قرارا حيث قضى "برفع دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سون طراك والتي كانت ترمي إلى تعويض الخسائر لكونها لم تثبت صفتها كمرسل إليه بتقديم سند الشحن"³، فدعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمرة في حقيقة الأمر من شراكة في عقد النقل، كما أن حق المطالبة بالبضاعة وحق إدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري، متضمن في سند الشحن نفسه ومرسلة معه، والحائز الشرعي لعقد السند له وحده الصفة بإستلام البضاعة و بموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن⁴، وذلك طبقا لنص المادة ٧٨٢ من ق.ت.ج حيث تنص على:

¹ RODIERE , **Droit maritime** , 2éme édition , Dalloz, paris, p341 .

² خليل بوعلام ((إجراءات التقاضي في منازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية)) نشرة القضاة ، العدد ٦٥ ، مديرية الدراسات القانونية والوثائق ، وزارة العدل ، ٢٠١٠ ، ص ١٨٢ .

³ قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ ١٧/١٢/١٩٩٢ ، ملف رقم ١٥٠١٥ ، المجلة القضائية ، العدد الثاني ، سنة ١٩٩٧ ، ص ١٥٠ .

⁴ شتوان حياة ، المرجع السابق ، ص ١٣٤ .

«يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة»

ثالثا : المؤمن :

المؤمن هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه¹، ورغم أن لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة للبضاعة بناء على عقد التأمين القائم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة .

تفترض دعوى رجوع المؤمن حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه) فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل ، بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب عقد الحلول الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة ، في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له².

يلاحظ في القضاء الجزائري أن معظم المنازعات البحرية المطروحة أمام الجهات القضائية المختلفة ، يكون المؤمن مدعيا فيها وهو يحل محل المرسل إليه في النزاع ضد الناقل البحري على أساس أن المؤمن يكون قد عوض المرسل إليه قيمة الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة المنقولة بحرا.

الفرع الثاني : المدعي عليه بالمسؤولية

بطبيعة الحال المدعي عليه في المسؤولية التي نحن بصدد دراستها هو الناقل البحري عن البضائع التي هلكت أو فقدت أو تم التأخر في تسليمها للمرسل إليه أو الشاحن ، ولكن في كثير من الأحيان نجد أن هناك ناقل هو الذي تعاقد مع الشاحن ولكن من قام بالنقل هو ناقل آخر ولهذا يسمى الأول بالناقل المتعاقد والثاني بالناقل الفعلي .

¹ مواسي العجلة ، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، تيزي وزو ، ٢٠٠٣ ، ص ١٩ .

² بوعلام خليل ، المرجع السابق ، ص ١٨٤ .

أولاً : الناقل المتعاقد

هو الناقل الذي أبرم عقد نقل بحري مع الشاحن وبالتالي يعتبر ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض على الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه أو ممثلة القانوني ،^١ وهذا ما أقرته المادة ٧٦٥ من ق.ب.ج حيث يحق للمدعي الحصول على التعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه أصلاً ، ولكن المسألة تتعدّد نوعاً ما إذا كنا بصدد حالة إيجار السفينة ، فالمسألة تختلف باختلاف نوع الإيجار البحري المبين في وثيقة الشحن ، وقد نصت المادة ٧٠٤ من ق.ب.ج « يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجرها ويكون الرهان بحكم القانون ممثلاً في هذا المجال ، ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام استئجار السفينة» ويكون هذا في حالة ما إذا تم استئجار السفينة لمدة معينة ، أما عن مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل الأخرى ، فأساسها أنه يعتبر وكيلًا بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى الناقل الآخر وهذا ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا .^٢

ثانياً : الناقل الفعلي :

هو لا تربطه علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط ،^٣ فإذا قام بتنفيذ عملية النقل كلية فإنه يتحمل المسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار ، أما إذ قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات ، أما الأضرار التي حدثت خلال مرحلة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له فيكون المسؤول عنها من كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر ، وهو ما نصت عليه المادة ٧٦٥ من ق.ب.ج حيث يجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما للمطالبة بالتعويض ، وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة .

^١ محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥ ، ص ٢٠٧ .

^٢ عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، ط ١ ، الإصدار الثاني ، مكتبة دار الثقافة للنشر ، عمان ، ١٩٩٩ ، ص ٣٠٤ .

^٣ سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٣ ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، (د ، ت ، ن) ، ص ٦٥ .

كما أن مسؤولية الناقل الفعلي تضي عليه صفة الناقل البحري ولو على جزء من الرحلة التي قام بتنفيذها ، ويكون متضامن مع باقي الناقلين الآخرين في نفس العملية تجاه الناقل المتعاقد ، وتضامن الناقلين يضي على المتضامين صفة الناقل إذ يمكن للمتضرر الرجوع عليهم جميعا أو على أحد منهم بالتعويض.^١

ثالثا: تابعوا الناقل البحري :

يعتبرون تابعين للناقل البحري للبضائع وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق البضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل مثل مقاول الشحن والتفريغ ويكون المقاول مسؤولا عن ما يلحق البضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقبته وتصرفاته ، فالدعوى توجه ضد المقاول الذي يعتبر مسؤولا عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب خدماته وذلك خلال فترة قيامه بمهامه .

المطلب الثاني : إجراءات رفع دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

أن دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع تتطلب عدة إجراءات ، وقد ارتأينا في هذا المطلب أن نقسمه إلى ثلاثة فروع فالفرع الأول خصصناه للأخطار حيث يعتبر أجراء سابق للدعوى ، والفرع الثاني خصصناه إلى موضوع الاختصاص لما يثير هذا الموضوع من اختلافات في قضاء مختلف الدول ، أما الفرع الثالث فقد خصصناه إلى مسألة التقادم بالنسبة للدعوى التي يرفعها كل من الشاحن والمرسل إليه .

الفرع الأول : الإخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل حيث تكون في يده خلال النقل ، وللتحقق من أن الضرر سابق على التسليم لابد من إثباته في الوقت الذي يتم فيه هذا التسليم ويصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عنه ، وقد يقع الضرر بعد التسليم أو لأسباب لا يسأل عنها الناقل لذا يجب على صاحب الحق في استلام البضاعة إخطار الناقل بالهلاك أو التلف ،^٢ وقد نصت المادة ٧٩٠ ق.ب.ج^٣ على

^١ سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٢٩ .

^٢ عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص ١٣٢ .

^٣ المادة ٧٩٠ من ق.ب.ج تنص على : (إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضائع يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو من يمثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاث أيام اعتبارا من استلام البضائع (...) .

الحالات التي يتم فيها إجراء الأخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاصلة للبضاعة .

بعد أن يتحقق المستلم من وجود الهلاك أو الضرر عليه أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في ميناء التفريغ وفي وقت التسليم على أبعد حد ، وإذا كان الهلاك أو الضرر غير ظاهر تكون مهلة توجيه التبليغ ثلاثة أيام بعد التسليم ولا تدخل أيام العطلة في حساب هذه المهلة ، وإذا كان التبليغ يمكن أن يتم في حالة الخسائر الجزئية لإمكان استلام البضاعة في الجزء السليم منها ، فإنه لا يمكن إجراء هذا التبليغ في حالة الخسائر الكلية لعدم إمكانية استلام البضاعة ،^١ ويتم التبليغ من قبل المرسل إليه إلى جانب ممثليه كوكيل العبور أو وكيل الشحنة ، حيث يوجه التبليغ إلى الناقل الذي كانت البضاعة في عهده ، ويجب أن يكون التبليغ كتابيا وفي وقت محدد وهذا ما اشترطته المادة ٧٩٠ ق.ب.ج وكل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ^٢ ، ولا تعتبر الكتابة شرطا لقبول الدعوى وإنما لإثبات وجود الضرر عند التسليم ، كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلا خاصا ،^٣ فيشترط أن يكون مكتوبا بشكل واضح ويجب أن يكون هذا الأخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل واضحا ومحددا من أجل قبوله من قبل المحكمة التي تنتظر في النزاع ، فيتضمن ما أصاب البضاعة من خسائر أو أضرار محررة بصفة واضحة ودقيقة وعدم تقديم الأخطار في الميعاد القانوني لا يترتب عليه سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها.

الفرع الثاني : الاختصاص في دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

في الحقيقة يعتبر النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل وهو تجاري كذلك بالنسبة إلى الشاحن إذا كان تاجرا وأبرمه لحاجات تجارية ومن ثم تكون دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد الناقل البحري تجارية وقد خلت اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ من أي حكم بشأن تحديد الاختصاص القضائي في حالة ما إذا نشأ نزاع بصدد تنفيذ أو عدم تنفيذ عقد نقل البضائع بالبحر ،^٤ إلا أنه انتشرت في أغلب الدول البحرية تضمين سندات الشحن شروطا تعين جهة الاختصاص القضائي بصدد تلك المنازعات وقد كانت هذه الشروط محلا

^١ عبد الغني عقون ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع عقود ومسؤولية ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، ٢٠٠٨ / ٢٠٠٩ ، ص ١٨ .

^٢ عز الدين الديناصورى وعبد الحميد الشواربي ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، ط ٥ ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٦ ، ص ١٥٠٥ .

^٣ علي جمال الدين ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧ ، ص ٣٠٤ .

^٤ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في ٢٥ أوت ١٩٢٤ ، معاهدة بروكسل. انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم ٦٤-٧١ المؤرخ في ١٩٦٤ . اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في ٣١ مارس ١٩٧٨ .

لكثير من النقد ، غير أن اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ تضمنت تحديد المحكمة المختصة حيث يكون للمدعي اختياراً واسعاً بين عديد من المحاكم^١.

أما عن المشرع الجزائري فقد نصت المادة ٧٤٥ م ن ق^٢ . ب. ج على انه: « ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام » إذ يظهر لنا أن هذه المادة أخذت بالاختصاص الإقليمي على أساس القواعد العامة المذكورة في المادة ٣٧ من ق.ا.م.ا أي محكمة موطن المدعي عليه وفقاً للفقرة الأولى وإما أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء التفريغ^٣ وفقاً للفقرة الثانية من المادة ٧٤٥ والمادة ٣٧ م ق.ا.م.ا تنص على محكمة موطن المدعي عليه أو محكمة مقر إقامته أو الموطن المختار له ، وإذا كان المدعي عليه شخصاً معنوياً فيكون الاختصاص للمقر الرئيسي للشخص المعنوي المدعي عليه .

الفرع الثالث: تقادم دعوى المسؤولية

نص القانون البحري الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في ثلاث مواد هي : المادة ٧٤٢ ، ٧٤٤، ٧٤٣ في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة من ق.ب.ج وقد أخضع المشرع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة في البضاعة لتقادم قصير المدة بنسبة واحدة وذلك بغية الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من منازعات ، ويمكن زيادة هذه المدة إلى عامين^٣ باتفاق مبرم بين الأطراف وذلك حسب المادة ٧٤٣ من ق.ب.ج ، أما الدعوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل البحري كدعوى الناقل ضد الشاحن للمطالبة بأجرة النقل فإنها تخضع للتقادم المقرر في نص المادة ٧٤٢ من ق.ب.ج والتي تكون مدته سنتين تسري من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه^٤ ، وإذا كان يتطلب الأمر تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام ، وفي حالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة ، وهو ما نصت عليه معاهدة

^١ محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ ، منشأة

المعارف الإسكندرية ، ١٩٩٥ ، ص ٢٥٥ .

^٢ شتوان حياة ، المرجع السابق ، ص ١٣٦ .

^٣ شتوان حياة ، المرجع نفسه ، ص ١٣٧ .

^٤ - خلفي أمين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون ،

فرع قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، ٢٠٠٩ ، ص ٨٨ .

° - بوعلام خليل ، المرجع السابق ، ص ٢٣١ .

بروكسل بأنه في جميع الأحوال ترفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ، وإذا وصلت السفينة بدون البضاعة فإن التقادم يسري من تاريخ وصولها وإعلانها بفقدان البضاعة .¹

¹ - بوعلام خليل ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣ .

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين ، يترتب على الناقل التزاما محددًا ، هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه ، وتسليمها في الوقت المتفق عليه ، أو كما يحدده العرف فإذا لم يحقق الناقل هذه النتيجة اعتبر مسؤولًا وتوجب عليه التعويض غير انه قد يستفيد من إعفاء القانون له من تحمل أية مسؤولية وبما أن التزام الناقل بتحقيق نتيجة فانه يكون مسؤولًا عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة والنقصان والتأخير في تسليمها ، وهذا الالتزام تناولته في المادة ٨٢ من ق ب ج حيث نصت المادة على انه : « يعد الناقل مسؤولًا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه » ، وحتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر اللاحقين بالبضاعة ، لا مناص له إلا أن يرفع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً للأحكام المقررة في القانون البحري .

الختمة

الخاتمة

من خلال دراستنا لدعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية نجد أن مسؤولية الناقل اتجاه المسافرين في عقد نقل الأشخاص مسؤولية عقدية ، أساسها الإخلال بالالتزام بضمان سلامة وصول المسافرين و أمتعته المسجلة إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، فإذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل التعاقدية عن تعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو المادية التي تلحق به أو بأمتعته، وتدخل المشرع لحماية المسافرين، وحمل الناقل التزاما ثقيلًا متمثل في الالتزام بتحقيق نتيجة الالتزام بالسلامة، والقرينة التي تفترض الخطأ من جانب الناقل والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر وليست مطلقة، بل يستطيع الناقل أن يتقاضي هذه المسؤولية التي كانت على عاتقه، وهذا بإثبات أن الضرر وقع بسبب قوة قاهرة، أو خطأ الغير أو من خطأ المسافر، وترفع دعوى التعويض عادة من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد ولكي تباشر الدعوى لابد من إتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة، وقد تخضع المسؤولية الناشئة عن عقد النقل إلى التقادم، وهذا بالرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة لهذا العقد.

ويمكن التوصل إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية ذات طابع عمل النقل البحري والذي يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل ونجد أن المشرع الجزائري وضع التوازن العقدي من خلال إعفاء الناقل في الحالات الاثني عشر من المسؤولية ، ورفع الاحتكار عن استغلال خدمات النقل البحري للبضائع، ومع ذلك القانون البحري الجزائري تشوبه بعض النقائص من خلال معالجته لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وتتمثل فيما يلي:

- المشرع الجزائري لم يتطرق إلى مسؤولية الناقل عن البضائع في منطقة البرية أي وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، والتي تثير الكثير من الإشكالات .

- غلب المشرع الجزائري مصلحة الناقلين في نص المادة ٨١٢ ق ب ج فأجاز الاتفاق على تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل خارج المرحلة البحرية من العقد وهو ما يجحف في حقوق الشاحن الطرف الضعيف فوجب على المشرع التطرق إلى هذه النقاط أيضا .
- لتوفير حماية اكبر للشاحن كان من الأجدر على المشرع أن يجعل من أساس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض ولا يكون مطالباً بإثبات وجود البضائع بحوزة وحراسة الناقل لحظة وقوع الضرر وهو أمر يسير فكيفية إذن تقديم عقد النقل وما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن وتوفير هذه الحماية يعني تشجيع الإقبال الواسع على إبرام هذا النوع من العقود لنقل البضائع ومن ثم تطوير التبادلات التجارية وتوسيع نطاقها .
- تبنى المشرع الجزائري أحكام معاهدة بروكسل بما فيها من حماية للناقل البحري من خلال كثرة الإعفاءات رغم أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة .
- وعليه على المشرع الجزائري تدارك هذا النقص من خلال سن قوانين تتماشى والحركة الاقتصادية التي تسايرها البلاد مع الأخذ بعين الاعتبار إحداث التوازن بين طرفي عقد النقل البحري الشاحن والناقل وعدم تغليب مصلحة أي طرف على الآخر وبالتالي الوصول إلى حركة اقتصادية مميزة .

قائمة المراجع

قائمة المراجع و المصادر:

المصادر :

النصوص القانونية:

أولاً: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في ٢٥ أوت ١٩٢٤ ، معاهدة بروكسل. وانضمت اليها الجزائر بموجب : ٦٤-٧١ المؤرخ في ١٩٦٤.

ثانياً : الأوامر و القوانين

أ- الأوامر:

- ١- أمر رقم ٧٥-٥٨ ، يتضمن القانون المدني، معدل و متمم بموجب قانون رقم ٠٧/٠٥، مؤرخ في ١٣ ماي ٢٠٠٧، ج، عدد ٣١ صادر في ١٣ ماي ٢٠٠٧.
- ٢- أمر رقم ٧٥-٥٩ مؤرخ في ٢٦ سبتمبر ١٩٧٥ ، يتضمن القانون التجاري ، ج.ر. عدد ١٠١، مؤرخة في ١٩/١٢/١٩٧٥ معدل و متمم.
- ٣- أمر رقم ٧٦-٠٨، مؤرخ في ٢٩ شوال عام ١٣٩٦ الموافق لـ ٢٣ أكتوبر سنة ١٩٧٦ ، المتضمن القانون البحري ، ج.ر. عدد ٢٩ صادر في ١٠ أبريل ١٩٧٧ ، المعدل و المتمم بالقانون رقم ٩٨-٠٥ ، مؤرخ في أول ربيع الأول عام ١٤١٩ ، الموافق لـ ٢٥ يونيو سنة ١٩٩٨ ، ج.ر. عدد ٤٧ صادر في ٢٧ يونيو ١٩٩٨.

ب-القوانين:

- ١- قانون رقم ٠٨-٠٩ مؤرخ في ١٨ صفر ١٤٢٩، موافق لـ ٢٥ فيفري ٢٠٠٨ ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، ج.ر. عدد ٢١ ، صادر في ٢٣ فيفري ٢٠٠٨.

ثالثاً : الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائرية

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في مارس ١٩٧٨، المسماة بقواعد هامبورغ .

المراجع :

أولاً: باللغة العربية.

١-الكتب:

أ-الكتب العامة:

- ١- إلياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى ، منشور بحر المتوسط و منشورات عويدان، بيروت-باريس، ١٩٨١.
- ٢- العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٩٩.
- ٣- أنور العمروسي، المسؤولية التصيرية و المسؤولية العقدية في القانون المدني، الأركان، الجمع بينهما، و التعويض، دراسة تأملية مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٤- حسن علي الذنون و محمد سعد الرحو، الوجيز في نظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر و التوزيع، الأردن، ٢٠٠٢.
- ٥- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٢.
- ٦- عز الدين صوري و عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء، الطبعة الخامسة، المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦.

٧- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري الأعمال التجارية التجار-المتجر-العقود التجارية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، ٢٠٠٨.

٨- محمد السيد الفقي، العقود التجارية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١.

٩- محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، مصادر الالتزام-التصرف القانوني-العقد و الإدارة المنفردة، الطبعة الأولى، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ١٩٩٢-١٩٩٣.

١٠- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، ٢٠٠٣.

١١- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، (د.ت.ن).

ب-الكتب الخاصة:

١- أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٨.

٢- سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، (د.ت.ن).

٣- سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعهد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، ٢٠٠٣.

٤- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، ١٩٩٦.

٥- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، ١٩٩٩.

- ٦- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٨.
- ٧- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد و أحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦.
- ٨- علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٧.
- ٩- لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، الدار العالمية للنشر و التوزيع ، عمان ، ٢٠٠١.
- ١٠- محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥.
- ١١- محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٥.
- ١٢- هاني دويدار، النقل البحري السفينة-أشخاصها-عقد النقل البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، ٢٠٠٨.
- ١٣- يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، الطبعة الأولى ، دار العدالة ، القاهرة ، ٢٠١١.

II-الاطروحات و المذكرات الجامعية:

أولاً: الاطروحات الجامعية :

- ١- جبارة نورة ، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، كلية الحقوق ، بن عكنون ، جامعة الجزائر، ٢٠٠٧-٢٠٠٨.

ثانياً: المذكرات الجامعية :

١-الماجستير :

- ١- الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، نوقشت ب :

٢٠١٣/٠٦/١٧.

- ٢- خلفي أمين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ ،
مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق ، جامعة مولود
معمرى ، تيزي وزو ، ٢٠٠٩ .
- ٣- زهير قران و عمر علالي ، عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ،
فرع إدارة أعمال ، كلية الحقوق ، جامعة الجليلي بونعامة ، ٢٠١٤-٢٠١٥ .
- ٤- شتوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ و القانون
البحري الجزائري ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون ، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ،
جامعة مولود معمرى ، تيزي وزو ، (د.ت.ن).
- ٥- عبد الغني عقون ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل
شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع عقود و مسؤولية ، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ،
٢٠٠٨-٢٠٠٩ .
- ٦- مواسي الحجلة ، النظام القانوني للتأمين البحري ، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في
القانون ، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، تيزي وزو ، ٢٠٠٣ .

٢- الماستر:

- ١- بن زايد عبد الله ، عقد النقل البري للأشخاص ، مذكرة لنيل درجة ماستر في القانون ، فرع القانون
العام للأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة ، ٢٠١٣-٢٠١٤ .
- ٢- سعدي لينده ، انتهاء عقد التأمين و الجهات المختصة بغض النزاعات الناشئة عنه ، مذكرة لنيل إجازة
المدرسة العليا للقضاء ، وزارة العدل ، ٢٠٠٥-٢٠٠٨ .

III- المقالات:

١- بوعلام خليل ، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية ،
نشرة القضاة العدد ٦٥ ، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق ، وزارة العدل ، ٢٠١٠ ، ص ١٧٩-
٢٤٤.

٢- صادق محمد الصالح ، التزامات و مسؤولية الناقل البحري ، نشرة القضاة، العدد ٦٥ ، مديرية
الدراسات القانونية و الوثائق ، وزارة العدل ، ٢٠١٠ ، ص ٦٣-١٧٦.

VI-القرارات القضائية:

١- قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية ، بتاريخ ١٩/٠٥/١٩٩١ ، ملف رقم ٧٧٦٦٠ ، المجلة
القضائية ، الجزائر، العدد ٠٣ ، ١٩٩٣.

٢- قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية ، بتاريخ ١٧/١٢/١٩٩٦ ، ملف رقم ١٩٥٠١٥ ،
المجلة القضائية ، الجزائر ، العدد ٠٢ ، ١٩٩٧.

ثانيا: باللغة الفرنسية :

I- OVRAGES :

١- PHILIPPE Vincent, Droit de la mer, groupe de Beock, Belgique,2008.

٢- RODIERE René, Droit maritime, 2ème édition, Dalloz, paris, 1981.

٣- RODIRE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime,12ème
édition, Dalloz ,paris, 1997.

الصفحة	الفهرس
أ - د	مقدمة
٥	الفصل الأول : دعاوى التعويض الناشئة عن نقل المسافرين
٦	تمهيد
١٥ - ٧	المبحث الأول : عناصر مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
٧	المطلب الأول : الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
٨	الفرع الأول : إثبات الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
٩	الفرع الثاني : حالات الإعفاء من المسؤولية
١٠	أولاً : خطأ الغير
١٠	ثانياً : الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان او المرشد
١١	ثالثاً : خطأ المسافر
١٢	رابعاً : الحدث المفاجئ و القوة القاهرة
١٣	المطلب الثاني : الضرر في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
١٣	الفرع الأول : الأضرار التي تصيب المسافرين والأمتعة
١٣	أولاً : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين
١٤	ثانياً : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
١٥	الفرع الثاني : أضرار التأخير عن وقت التنقل
٢٣ - ١٦	المبحث الثاني : دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
١٦	المطلب الأول : دعوى التعويض في عقد النقل البحري للأشخاص

١٦	الفرع الأول : الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض
١٧	أولاً : الإخطار
١٩	ثانياً : الاختصاص
١٩	الفرع الثاني : تقدير قيمة التعويض
١٩	أولاً : تقدير قيمة التعويض
٢٠	ثانياً : تقدير قيمة التعويض عن التأخير
٢١	ثالثاً : تقدير قيمة التعويض عن الأمتعة
٢١	المطلب الثاني : تقادم دعوى التعويض
٢١	الفرع الأول : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص
٢٢	الفرع الثاني : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة
٢٥	الفصل الثاني : دعاوى التعويض الناشئة عن نقل البضائع
٢٥	تمهيد
٢٦-٣٤	المبحث الأول : عناصر مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٢٦	المطلب الأول : الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٢٦	الفرع الأول : إثبات الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٢٧	أولاً : الأخطاء التي يسأل عليها الناقل
٢٨	ثانياً : إثبات الخطأ
٢٩	الفرع الثاني : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
٣٢	المطلب الثاني : الضرر في مسؤولية الناقل البحري للبضائع

٣٣	الفرع الأول : هلاك البضاعة وتلفها
٣٣	أولا : هلاك البضاعة
٣٣	ثانيا تلف : البضاعة
٣٣	الفرع الثاني : التأخير في تسليم البضاعة
٤٣-٣٥	المبحث الثاني : دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٣٥	المطلب الأول : إطفاف دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٣٥	الفرع الأول : المدعي بالمسؤولية
٣٥	أولا : الشاحن
٣٦	ثانيا : المرسل إليه
٣٧	ثالثا : المؤمن
٣٧	الفرع الثاني : المدعي عليه بالمسؤولية
٣٨	أولا : الناقل المتعاقد
٣٨	ثانيا : الناقل الفعلي
٣٩	ثالثا : تابعوا الناقل البحري
٣٩	المطلب الثالث : إجراءات رفع دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٣٩	الفرع الأول : الإخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٤٠	الفرع الثاني:الاختصاص في دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع
٤١	الفرع الثالث : تقادم دعوى المسؤولية
٤٥-٤٤	الخاتمة

٥٢-٤٧	قائمة المراجع
	الفهرس

المخلص:

تعتبر الملاحة البحرية المحرك الأساسي لنمو اقتصاد الدول ، لذلك نظمها المشرع في قواعد قانونية في التقنين البحري، فعند وقوع حوادث في هذه الرحلات ونتيجة أهميتها تخضع لتنظيم قانوني خاص، هذه الحوادث تؤدي إلى حدوث أضرار جسيمة سواءا تعلق الأمر بالبضائع أو بالأشخاص ولذلك وجدت دعاوى التعويض التي يتم من خلالها دفع التعويضات المستحقة للمتضررين، فهو يمثل نسبة كبيرة من القضايا الواردة على جهاز العدالة، ولاستحقاق التعويض يجب أن تقوم المسؤولية حيث لا بد من توافر أركانها الخطأ، الضرر وعلاقة السببية وعند ما لا يقر المسؤول بمسؤوليته ويحاول التهرب من دفع التعويض يضطر المضرور أن يرفع الدعوى مطالبا بحقه عن الضرر.

الكلمات المفتاحية:

التعويض ، عقد النقل البحري ، الأشخاص ، البضائع ، الخطأ ، الضرر.

Résumé:

Maritime est le principal moteur de la croissance des économies des pays, de sorte que leur législateur dans les règles juridiques dans le rationnement maritime lorsque des accidents dans ces voyages et en raison de leur importance sont régies par un cadre juridique spécial, ces incidents conduisent à la survenance d'un préjudice grave, que ce soit en matière de marchandises ou de personnes par conséquent, toute demande d'indemnisation que à travers laquelle le paiement de l'indemnité due aux victimes, il représente une grande partie des questions contenues dans le système de justice, et la maturité de la rémunération doit être basée responsabilité. Ils doivent coins de disponibilité faute, le dommage et le lien de causalité et quand ce AIGR responsabilité officielle et en essayant d'éviter de payer une compensation Aztr les blessés pour élever procès pour le droit des dommages.

Mots clés: compensation, l'expédition du contrat, pour les personnes, les biens, l'erreur, les dommages.

Summary:

Maritime is the main engine for the growth of countries' economies, so their legislator in the legal rules in the maritime rationing, when accidents in these trips and as a result of their importance are regulated by a special legal, these incidents lead to the occurrence of serious damage, whether it comes to goods or persons therefore any claims for compensation that through which the payment of compensation owed to the victims, it represents a large proportion of the issues contained on the justice system, and the maturity of compensation must be based responsibility. They have to availability corners fault, damage and causal relationship and when what Aigr official responsibility and trying to avoid paying compensation Aztr the injured to raise lawsuit for the right for damage.

Key words: compensation, contract shipping, for people, goods, error, damage.