

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: 06

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الجنائي والعلوم الجنائية

تحت إشراف الأستاذة:

بوكر رشيدة

الشعبة: الحقوق

من إعداد الطالب

هاشمي عثمان

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

بوسحبة جيلالي

الأستاذ

مشرفا مقررا

بوكر رشيدة.

الأستاذة

مناقشا

بوزيد خالد

الأستاذ

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/09/17

شكر وتقدير

نحمد الله ونشكره على فضله و نعمه ،وعملا بسنة نبينا محمد
صلى الله عليه وسلم وتبعا لهديه فشكر الناس من
شكر الله تعالى .

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

لهذا أتقدم بالشكر الجزيل و الامتنان الخالص الى :

الأستاذة بوبكر رشيدة

على قبوله الإشراف على مذكرة تخرجي لنيل شهادة الماستر وعلى كل ما
قدمته لي من عون

والى كل أساتذتي في كلية الحقوق والعلوم السياسية

وكل من مد لي يد العون من قريب او بعيد بالكثير او القليل

الإهداء

الى شعاع النور ودافعي في الحياة الى أعظم الأمهات..... أمي
الى سبب طموحي في الحياة وبذرة حلمي.... والدي أطل الله في عمره
الى الحزن و الأمان.....إخواني وأخواتي
الى من شاركوني دربي.....أصدقائي و أحبتي
الى كل هؤلاء اهدي هذا العمل .

المقدمة

مقدمة:

يعتبر النقل مظهر من مظاهر الإتصال بين البشر خصوصا في المعاملات التجارية و يزيد الإهتمام به في شقه البحري بإعتباره خدمة يقدمها متعهد النقل بناء على إتفاق بينه منلقي الخدمة و يكون ذلك في إطار عقد النقل البحري وعقد النقل البحري لا يختلف في جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق بإستخدام وسيلة محددة في تنفيذه هي السفينة

إلا أن تكون المجتمع الدولي بشكله الحديث لفت عناية المؤسسات التشريعية فيه نحو الأهتمام بالنقل، خصوصا بشقه البحري، وباعتبار النقل البحري خدمة يقدمها متعهد النقل بناء على اتفاق بينه وبين منلقي الخدمة، ويكون ذلك في إطار عقد النقل البحري وذلك لكونه (النقل البحري) يدخل ضمن المعاملات الدولية، وقد شهد العالم في النصف الثاني من القرن العشرين، قفزة نوعية في الملاحة البحرية وخصوصا في مجال النقل البحري للبضائع، هذا الأخير الذي يعتبر بمثابة الركيزة الأساسية للتبادل التجاري الدولي في عالمنا الحاضر ويملك علاقة وثيقة بحركة التجارة البحرية، فهو القاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات، كما يتميز النقل البحري بقله تكاليفه، إذ تعتبر السفينة أكبر واسطة مستعملة للنقل، بالإضافة إلى ما سبق أنخفاض الأجرة .

ونظرا للنزاعات المتكررة بين المتبادلين والمتعاملين، بخصوص سلامة البضاعة وهلاكها في مرحلة انتقالها من الشاحن إلى المرسل إليه، اهتم المشرع بالعمل جاهدا للتوفيق بين مصالح أطراف العلاقة العقدية، التي يعتبر فيها متعهد النقل هو الطرف الاقتصادي الأقوى، الذي قد يستغل قوته في إملائه شروط محجفة في حق منلقي الخدمة، سائرا بذلك على خطى التشريعات الوطنية الأخرى، والاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع النقل البحري، خاصة إذا علمنا أن الجزائر قد وقعت على معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة للنقل البحري مبكرا، ويتعلق الأمر باتفاقية إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة، والموقعة بتاريخ 25 أوت 1924م،

المتعلقة بتوحيد نظام مندات الشحن. ولها بروتوكولين، البروتوكول الأول موقع في 23 فيفري 1968م، ويتضمن قواعد فيسبي، ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 23 جوان 1977م، والبروتوكول الثاني موقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979م، ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 14 فيفري 1984م. وقد أنظمت الجزائر للاتفاقية بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964م، ولم توقع على البروتوكولين المعدلين للاتفاقية، هذه الأخيرة التي تعتبر نقطة البداية للتغيير الجذري الذي عرفه مجال النقل البحري

ان موضوع مسؤولية الناقل البحري لهو موضوع جدير بالدراسة، لكونه يبرز مشكلات النقل البحري، ويحدد حقوق وواجبات جميع الأطراف في النزاع بهذا الخصوص، خاصة مع تزايد انتقال السلع والبضائع ومع تصاعد وتكاثر العمليات التجارية الدولية، وانفتاح الجزائر على الاقتصاد والمجتمع الدوليين. فمنذ أوائل التسعينات من القرن الماضي تزايدت حركة النقل البحري نحو الجزائر وموانئها وأسواقها المفتوحة لاستقبال البضائع الأجنبية.

وتزداد أهمية الموضوع إذا أخذنا في الحسبان، تلك المخاطر التي دائما ما تكون عرضة أمام عمليات النقل البحري، والتي قد تصيب البضاعة باضرار، أو تأخرها عن الميعاد المتفق عليه أو المعقول لدى الناقل العادي، فتلحق بالبضائع خسائر بنجر عنها قيام نزاعات قضائية بين أطراف المعاملة. كما أن موضوع مسؤولية الناقل البحري، يعد اهم المسائل التي عالجه القانون البحري، خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح أمام المحاكم.

إن أهمية الموضوع المذكورة سابقا، وعزوف الباحثين عن الاهتمام به (الموضوع) مقارنة بقضايا أخرى من القانون الخاص، ومدى ازدياد الحاجة لاستيعاب مثل هكذا مواضيع تزداد أهميتها مع التوجه الاقتصادي والاجتماعي للجزائر نحو المزيد من الانفتاح الاقتصادي، وكلها عوامل كانت دافعا وسببا يجعلني أختار البحث في هذا الموضوع لإنهاء هذه المرحلة من تكويني العلمي.

إن دراسة موضوع " مسؤولية الناقل البحري هو عمل يتوخى تحقيق مجموعة من الأهداف؛ أهمها الاطلاع على جزء مهم جدا من القانون الخاص، ألا وهو القانون البحري بوجه عام، ويستهدف الموضوع بالتدقيق توضيح الاحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، من أجل تحديد المسؤولية وتحديد المركز القانوني لأطراف العلاقة.

باعتبار عقود نقل البضائع ذات أهمية بالغة ضمن تعاملات النقل البحري برمته، وبالنظر لكون مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مدنية نظرا لطبيعة المهمة التي يقوم بها الناقل والمتمثلة في نقل بضاعة من نقطة انطلاق إلى نقطة وصول عبر طريق بحري محفوف بمخاطر جمة قد تلحق بالبضاعة أضرارا، يسأل عليها الناقل بموجب عقد النقل، كما أن المسألة الوقت أهمية بالغة في العمليات التجارية. ولدراسة هذه القضية رأينا أن نطرح إشكالية تتمحور أساسا حول قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وما يترتب من آثار عن قيام هذه المسؤولية، وبذلك كانت الغاية من هذا البحث هي الاجابة السؤاليين
المواليين:

ما هي مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ؟

وما هي الآثار المترتبة عن قيام هذه المسؤولية؟

ومن أجل دراسة هذه الإشكالية لجأنا للاعتماد على المنهجين الوصفي والتحليلي، حيث قمت بجمع المعلومات القانونية وإخضاعها للمناقشة والتحليل، إذ نبحت عن النصوص التشريعية التي تخص هذه المشكلة لتوظيفها، فتقوم بتعريف هذه المشكلة وإعطائها الوصف الأنسب، مع الاعتماد على نوع من المقارنة بين مسؤولية الناقل البحري وفق نظرة المشرع الجزائري، ونصوص إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسألة، خصوصا إذا علمنا أن الجزائر موقعة على الاتفاقية.

ومن الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع نذكر، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير من إعداد الباحث، الواحد رشيد، تحت عنوان: مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ففيها اعتمد الباحث على المنهج المقارنه ففارقن بين الأحكام التي جاءت في كل من القانون الجزائري، والقانون المصري، ونصوص أتفاقيتي بروكسل لعام 1924 وهامبورغ.

أما في هذه الدراسة فقد تطرقنا إلى أحكام القانون الجزائري، وبعض نصوص اتفاقية بروكسل لعام 1924.

الفصل الأول

قيام المسؤولية الناقل

البحري للبضائع

الفصل الأول : قيام المسؤولية الناقل البحري للبضائع .

يبدأ عقد النقل البحري للبضائع، باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن وتوثيقها في سند الشحن¹، وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، فعملية نقل البضائع تمر بعدة مراحل، إذ يجب على الناقل قبل بدء الرحلة، استلام البضاعة من الشاحن في المكان والزمان المحددين، واستلام الناقل للبضاعة، هو عمل قانوني يتحقق عند الاستعلام من التغليف والعلامات التجارية التي على الطرود، كما يتعين على الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن عند تسليمها للناقل. ولأخير إبداء تحفظاته إن كان له ما يبيده، وحتى يكون التحفظ صحيحاً، لا بد من ذكر أسبابه، وأن يكون محددًا، وأن يرد في مسند الشحن.

وتأتي العملية الثانية، وهي عملية شحن البضاعة، ويقصد بها رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة، أي كانت الوسيلة المستعملة لذلك، بعدها يقوم عمال السفينة برص وتنظيف البضاعة، وتنظيمها بطريقة تقيها من الأخطار المحتملة.

لتنطلق بعدها الرحلة البحرية، وهي الجوهر في عقد النقل البحري، الذي يسعى الأطراف إلى تحقيقه، وعلى الناقل أن يلتزم بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول، عبر الطريق المتفق عليه في العقد، أو العادي إن لم يكن هناك اتفاق².

وبالوصول إلى ميناء التفريغ يلتزم الناقل بفكها وتفريغها، وتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، والتسليم هو عمل قانوني يترتب عليه إنقضاء عقد النقل. فإذا ما

¹ - مسند الشحن هو عبارة عن وثيقة أو إيصال يصدر من الناقل أو الريان إلى الشاحن يقيد تسلمه البضائع على ظهر السفينة.

² - كمال حمدي، عند الشحن والتفريغ في النقل البحري. الطبعة الثانية. 2002. الإسكندرية.، ص 22، 21.

أصاب البضاعة ضرر، يحق للمرسل إليه مسألة الناقل، وطلب التعويض عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضاعة.

وعليه سنقسم هذا الفصل الى ثلاثة مباحث، نخصص المبحث الأول لماهية مسؤولية الناقل البحري للبضائع، والمبحث الثاني تخصصه لنطاق مسؤولية الناقل البحري ، بأبعاده الثلاثة، كما تعالج في المبحث الثالث الاعفاءات الواردة على المسؤولية والتحديد القانوني لها.

المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن البحث في مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعني بالضرورة بيان مفهومها، وذلك من خلال تحديدها من حيث الطبيعة والأساس كما يقتضي بيان القواعد التي تقوم عليها

المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتعرض البضاعة المنقولة بحرا لاحتمال تعرضها لاضرار بسبب مخاطر الملاحة البحرية، عندها تبرز مسؤولية الناقل البحري للبضائع. فما هي طبيعة هذه المسؤولية وعلى أي أساس تقوم. وما هي أركانها؟

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد الناقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت هذه البضاعة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد

المتفق عليه فمسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه، هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل¹.

ولا يوجد هناك ما يبرر اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تقصيرية ما دام أن الناقل قد ارتبط بالشاحن بموجب عقد نقل، كما لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى ولو كان الضرر الذي تعرض له المرسل إليه ناتج عن غش الناقل أو خطئه، وعليه تبقى المسؤولية العقدية هي محور المساءلة، وذلك لكونها أخص من المسؤولية التقصيرية. بحيث أن المسؤولية العقدية تحدد المسؤول بشكل ثابت، وهو الناقل البحري، وذلك على خلاف المسؤولية التقصيرية التي تفرض واجبا عاما على الجميع عدم الإضرار بالغير، وكما تقضي القواعد العامة بتغليب الخاص على العام.

إلا أن هناك من ذهب إلى القول بأن المسؤولية العقدية، تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، وذلك تطبيقا لتبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين، ما كان متوقعا منه وما لم يكن متوقعا، غير أن الدكتور عبد الرزاق السنهوري قد أخذ في هذا الشأن بما يخالف ذلك فيقول:

(ان المدين مسؤول عن الضرر المباشر بأكمله حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه. إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بانها)

¹ - د محمد بهجت عبد الله أمين قانيد. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الجزء الأول والثاني. 2004،

تقوم على العقد، فإرادة الأطراف المتعاقدين هي التي تحدد مداها ، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضا معقولا أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها في مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلا في حالتي غش المشين وخطاه الجسيم أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزما بالتعويض عن كل الضرر متوقعا أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد ابطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية ((¹ كما أنه ليس هناك أساس لما قاله البعض، يكون الناقل يسأل تقصيرا عن خطئه الشخصي، وذلك في حالة السماح للسفينة بالإبحار، وهي في حالة غير صالحة للملاحة لأن هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ الالتزامات التي فرضها العقد فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية² ، وهذا لا يعني أن الناقل لا يسأل تقصيرا، بل يسأل في حالة عدم وجود عقده

أولا: موقف المشرع الجزائري

ومن خلال التقليل البحري الجزائري نجد أنه لم يحدد طبيعة مسؤولية الناقل البحري صراحة، هل هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية أم تقصيرية، غير أنه يمكن استنتاج ذلك من المادة 802 قانون بحري جزائري: ((يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية³)).

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد. نظرية الالتزام بوجه عام. المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان. (200). ص 171 نقلا عن الوالد رشيد. مسؤولية النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، رسالة النيل درجة الماجستير، تحت إشراف الدكتورة يسعد حورية. جامعة معمرى مولود كلية الحقوق والعلوم السياسية. 17 جوان 2013 ص 15

² - د لطيف جبر كومائي، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الأول 2001 الأردن ص 23.

³ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976م، المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري

فمن خلال المادة أعلاه يظهر لنا أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية، تنشأ نتيجة إخلال النقل بالتزامه، والمتمثل في إيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، كما نجد أن المادة 739 من القانون البحري قد حددت نطاق النقل، وببدا منذ أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وبالنظر إلى نص المادتين 773 و770 نجد أنهما قد أكدتا على أن التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية، وهو ضمان وصول البضاعة سالمة، ولا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثبات أنه قد بذل فعلا العناية اللازمة. والالتزام بإيصال البضاعة، هو التزام بتحقيق نتيجة، وللتخلص من الخطأ على الناقل، أن يردده إلى خطأ الغير أو إلى السبب الأجنبي أو القوة القاهرة.

وعليه يمكن اعتبار مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية، مصدرها عقد النقل، وأحكام مسؤولية الناقل البحري هي عبارة عن قواعد آمرة لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، وذلك بحكم أنها تتعلق بالنظام العام، بحيث أن المادة 811 من القانون البحري جعلت من كل شرط تعاقدى يكون أثره المباشر وغير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والتي حددت بموجب المواد: 770، 773، 780، 802، 803، 804، كأنه لم يكن¹.

غير أن المادة 812 خرجت عن الأصل، ونصت على إمكانية الاتفاق على تحديد المسؤولية في المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل والبدء بتحميلها وحتى نهاية تفريغها وتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء الوصول².

¹ - المادة 812 من الأمر رقم 76-80. المرجع السابق

² - القرار رقم 27 1496 المؤرخ في 18-04-1997، غير منشور. نقلا عن سخري بويكر. القانون البحري، مدعم باجتهادات قضائية. صنف (6) 1-5 طبع في 2005. دار هومة . الجزائر

كما أن القضاء الجزائري قد أكد على عقديّة مسؤولية الناقل البحري في عدة قرارات قضائية، صادرة عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، ومنها القرار الصادر بتاريخ 08-04-1997، حيث أجازت للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الخسائر على أساس أن الأضرار وقعت أثناء التفريغ، وأن عقد النقل ينتهي عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، كما يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات¹.

ثانياً: موقف اتفاقية بروكسل لسنة 1924م

قامت الاتفاقية بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، وجاء ذلك في مادتها الثالثة، كما أضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والتي بلغت سبع عشر حالة، متأثرة بذلك بالنزعة الأنجلوساكسونية، وعلى هذا يجب الوقوف على ما إذا كانت اتفاقية بروكسل قد اعتمدت في هذا الصدد على اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقديّة أم تقصيرية.

لقد جاء في المادة الثالثة من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أنه:

((على الناقل قبل الرحلة، وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها، وأن يجعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضائع وحفظها))

¹ - أ- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد

هامبورغ). الاسكندرية، ص35

كما يلتزم - وفقا لنص المادتين الثانية والثالثة في الفقرة الثانية - انجاز بدقة ووفقا الأصول تحميل البضاعة المنقولة، وتنسيقها ونقلها وحراستها، وتفريغها بما يلزم من عناية ودقة. ولا تسري أحكام اتفاقية بروكسل إلا على اتفاقيات النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة، وعليه يفهم من هذا أن مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقدي يتضمنه عقد النقل¹.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بأساس المسؤولية، السبب الذي من أجله حمل القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، وبناء على هذا فالسبب يمكن يكون خطأ من الناقل أو أحد تابعيه.

في حين يجد البعض الأساس في الضرر لوحده ولا حاجة للبحث في ما إذا كان من وقع منه قد أخطأ أم لا، كما قد يكون الأساس في تحمل التبعة ..

فما هو أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري واتفاقية بروكسل. ؟

أولاً: موقف المشرع الجزائري

بما أن مسؤولية الناقل البحري عقدية، فإن ما تقضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية هو اعتماد الخطأ أساساً لقيامها، والخطأ العقدي هو عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه التعاقدية، أو التأخير في تنفيذه الإخلال بتنفيذ الالتزام العقدي، ولكن السؤال الذي يطرح نفسه ما هو الخطأ الذي يعنيه المشرع؛ هل هو الخطأ المطلوب إثباته أم الخطأ المفترض؟

بالرجوع إلى نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري، نجد أن التزام الناقل البحري، هو إيصال البضاعة سالمة وبحالتها التي وصفت بها عندما تسلمها من الشاحن، وفي الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، وفي حالة عدم تحقق النتيجة، يعد الناقل مخطئاً

¹ - لطيف جبر كوساني، المرجع السابق، ص34

وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض، أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر، والشاحن لا يقع عليه عبء إثبات خطأ الناقل بحيث يكفي لقيام المسؤولية على عاتق الناقل، تعرض البضاعة المنقولة للضرر¹.

وأكدت على ما سبق المحكمة العليا وذلك بإصدار العديد من القرارات الصادرة عن غرفتها التجارية والبحرية، ومنها القرار رقم 62163 الصادر بتاريخ 14 جانفي 1990، وفيه اعتبرت أن سريان الآجال المحددة لمسؤولية النقل البحري، تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون سواه، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقاً للقانون، ولما كان ثابتاً أن قضاة الموضوع قد أخلطوا بين عملية التفريغ والتسليم، بكون عمال التفريغ يؤدون خدمات مصلحية للناقل والتفريغ لا يعتبر تسليمها للبضاعة إلى المرسل إليه².

ولكن إذا كان المشرع قد أكد على أن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض، فهل الخطأ المفترض هنا قابل لإثبات العكس؟

لقد أجابت عن هذا السؤال المادة 803 من القانون البحري التي نصت على اثني عشر حالة على إثرها يمكن للناقل البحري أن يتخلص من المسؤولية، وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس³.

ثانياً: موقف معاهدة بروكسل لعام 1924

نصت المعاهدة على أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة هي إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء التفريغ، ولذلك يكون الناقل مسؤولاً إذا تخلفت هذه

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 23

² - القرار القضائي رقم 62163 ، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية. المجلة القضائية العدد الثاني سنة 1996 ص 188 نقلاً عن الواحد رشيد. المرجع نفسه ص 23

³ - المادة 803 من الأسر 76- 80 المرجع السابق

النتيجة بسبب الهلاك أو التلف أو تأخر وصولها ودون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، وإذا أراد الناقل دفع المسؤولية وجب عليه أن يثبت السبب الأجنبي، فقد جاء نص المادة الرابعة في فقرتها الثانية على أنه

((لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس الخطأ الشخصي ولا تفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صفة بالهلاك أو التلف))

فالنص رسم حدود مسؤولية الناقل وقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه، فإن أراد الناقل دفع المسؤولية عنه يتعين عليه رد هذا الضرر إلى السبب الحقيقي، بمعنى أنه بمجرد وقوع الضرر تقوم مسؤولية الناقل، إلا إذا أثبت أن الضرر يعود إلى السبب الأجنبي، ويمكن رد الضرر إلى خطأ الشاحن أو الغير والعيب الخاص بالبضاعة والقوة القاهرة. وعليه فإن معاهدة بروكسل قد أسست مسؤولية الناقل البحري للبضائع على الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس¹.

¹ - الواحد رشيد. المرجع السابق، ص 26

المطلب الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية المدنية؛ بل هو الأساس الذي تقوم عليه، إذ يجب على المضرور أن يتمسك بخطأ وقع من فاعل ويقوم بالدليل عليه. وعلى هذا الأساس فقيام مسؤولية الناقل البحري، يجب أن يكون هناك خطأ وقع من الناقل، وأن ينتج عن هذا الخطأ ما يسمى بالضرر، وأن تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والضرر الحاصل.

الفرع الأول: ركن الخطأ

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ؛ كما أشرنا سابقاً فمتى صدر الخطأ من الناقل خلال قيامه بالتزاماته أثناء الرحلة الخاصة بالبضائع تقوم مسألتها؛ فما هي الأخطاء التي يسأل عنها الناقل، وما هي الكيفية التي تثبت بها هذه الأخطاء؟.

أولاً: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري للبضائع

يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم أضرار بسبب خطأ الناقل البحري، فيسأل هذا الأخير عن الضرر طبقاً للقواعد العامة التي تقضي بمسئلة الشخص عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد معين من التابعين، وقد يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه؛ ومنه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً كما قد تصدر من تابعيه¹.

1- أخطاء الناقل الشخصية: قد يتسبب الناقل البحري في أخطاء تلحق أضراراً بالشاحنين والمرسل إليهم، ومن أبرز هذه الأخطاء، عدم صلاحية السفينة للملاحة، كان

¹ - لطيف جبر كوماتي، المرجع السابق، ص 53

يكون هيكلها غير قادر على مواجهة أخطار البحر، أو تكون السفينة غير مزودة بأجهزة حفظ البضاعة من الحرارة أو يكون الريان غير مؤهل لهذا العمل، أو أن يقوم الناقل بتوجيه أوامر للريان يطلب منه الانحراف عن المسار المعتاد أو التوقف، وينتج عن هذه الأوامر ضرراً، ففي مثل هذه الحالات تكون أمام خطأ شخصي للناقل¹.

- **أخطاء تابعي الناقل:** يدخل ضمن الأشخاص التابعين للناقل كل الأشخاص اللذين يستعملهم الناقل في تنفيذ التزامه العقدي، فقد يخطأ هؤلاء في رص أو تستيف البضاعة، أو إهمالها من طرف الملاحين، وأحياناً يقومون بسرقتها، كما قد يكون الضرر ناتج عن مناورة خاطئة قام بها الريان. فكل تانى الأخطاء تقود إلى ضرورة تحديد الأشخاص اللذين يسأل عن أخطائهم الناقل².

ولقد أثار أساس مسؤولية الناقل العقدية عن أخطاء تابعيه خلافاً بين الفقهاء، فمنهم من يرى في توسيع النيابة أساساً لهذه المسؤولية، بحيث لا تقتصر النيابة على الأعمال القانونية وإنما تشمل حتى الأعمال المادية، فيصبح الشخص الذي يستخدمه المدين في تنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقه يتصف وكأنه نائباً عنه³.

ويرى البعض الآخر بان التابع وهو يقوم بتنفيذ الالتزامات التي هي على عاتق المدين يكون كالأداة في يد الأخير، وعليه يسأل المدين مباشرة على أخطاء تابعيه، وكأنها وقعت منه شخصياً في حين يرى آخرون في تحمل التبعة الأساس لمساءلة المدين، إذ أنه مادام يجني الفائدة من أعمال التابع، فعليه أن يتحمل ما ينتج من أضرار سببها أخطاء التابع له. وهناك من يرى بأن أساس مسؤولية المدين عن أخطاء مصدرها القانون.

¹ - لطيف جبر كومانى. المرجع السابق. ص 54

² - الواحد رشيد. المرجع السابق، ص 29

³ - د- لطيف جبر كومانى. المرجع السابق، ص 55

والأرجح هو الرأي الذي يذهب إلى أن مبنى المسؤولية عن أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية هو ضمان الناقل لما يصدر عن هؤلاء الأشخاص من أخطاء تسبب ضرراً للغير، فعلى الناقل الذي استعان بغيره لتنفيذ ما ألقاه على عاتقه عقد النقل من التزامات، أن يضمن ما يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم من أضرار كان سببها أخطاء التابعين له¹.

والقول بوجود ضمان قانوني، انطلاقاً من الرأي الذي يقول بأن القانون هو الذي

فرض مسؤولية المدين عن أخطاء تابعيه بنصوص صريحة، بحيث أن النص في التشريعات على أحكام المسؤولية لا يعني أنها أصبحت قانونية، إنما يجب أن تقوم على أساس آخر وما وظيفة القانون إلا تنظيم أحكامها وإضفاء القوة الملزمة عليها، في حين أن أساسها يكمن خارج النصوص القانونية، وبالذات في الإخلال بتنفيذ الالتزامات العقدية فيما يتعلق بالمسؤولية².

ثانياً: إثبات الخطأ

القاعدة الفقهية تقضي بأن " البينة على من أدعي..... ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه، وذلك بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية تنشأ نتيجة الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن الشاحن أو من المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده، وعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه³.

¹ - الواحد رشيد. المرجع السابق، ص 30

² - لطيف جبر كومانى. المرجع السابق. ص 566

³ - الواحد رشيد. المرجع السابق، ص 31

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ، تبعاً لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضائع، فإذا كان التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم بالحالة الموصوفة بها في مسند الشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل بتحقيقها، يعني ثبوت الضرر، ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ في جانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل هو بذل عناية، فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر، تقصير الناقل في العناية المطلوبة منه¹.

الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي أن يقع الخطأ لمساعدة الناقل سواء وقع منه شخصياً أو من أحد تابعيه الذين يسأل عن أخطائهم، وإنما يجب أن يقترن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو للمرسل إليه، ويمكن تعريف الضرر على أنه: ((الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه)). ويشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل

أن يكون مباشراً ومتوقفاً، وذلك طبقاً لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية والتوقع هنا يقاس بمعيار موضوعي، وهو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، ويتحقق الضرر الذي يمكن أن يمس الشاحنين أو المرسل إليهم في حالات ثلاثة هي:

- إذا لم تصل البضاعة الثابتة في سند الشحن كلياً أو جزئياً، ويقصد بذلك هلاك البضاعة أو زوالها أو تلاشيها، مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك هو الحالة المثلى لتحقق الضرر، حيث يصعب على النقل منازعة حصوله، فيما يكون أوفر

¹ - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري - مصادر الالتزام، الواقعة القانونية - الجزء الثاني، الطبعة الثانية (2) N . الجزائر ص75

حظا عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف والتأخير، ففي حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضاعة لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه العقد¹ ويمكن أن يكون الهلاك كلياً كحالة فقدان البضاعة كاملة، أو يكون الهلاك جزئياً كما لو فقد جزء من البضاعة، كما قد يكون مادياً كحالة احتراق البضاعة، أو حكماً كسرقة البضاعة مثلاً².

- إذا تعرضت البضاعة إلى التلف ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كاملة أو في جزء منها³، ويعرف التلف على أنه⁴: ((العطب في مادة الشيء أو سوء حالته، يعني كونه لم يعد صالحاً للاستخدام الذي أعدله، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف.)) فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة، أي في حالة غير التي وجدت عليها قبل النقل⁵.

ويقع عبئ إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائماً بالبضائع، ولأن التلف صورة من صور الضرر، ولسند الشحن أهمية بالغة في عملية الإثبات، فحيث يكون سند الشحن نظيفاً فإن إثبات التلف يكون أيسر، لأن الناقل ملزم بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن، فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف ذلك فإن على المستلم أن يدون تحفظاته على البضاعة على وصل التسليم أو على سند الشحن ذاته، وذلك ببيان ما أصابها من النقص أو التلف بشكل محدد.

¹- لطيف جبر كوماني. المرجع السابق، ص 84

²- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 33

³- محمد كمال حمدي. المرجع السابق. ص 72

⁴- لطيف جبر كوماني. المرجع السابق. 92، 91

⁵- سوزان علي حسن عقد نقل البضائع بالحاويات. 2004. الإسكندرية ص 125

- إذا تأخر الناقل في تسليم البضاعة، ويقصد بالتأخير في وصول البضاعة، تسليمها في وقت يلي وقت التسليم المحدد في سند الشحن أو الوقت الذي يفترض فيه التسليم¹ ، وقد نصت المادة 775 على وجوب وصول البضاعة في الوقت المتفق عليه وذلك بنقلها عبر طريق يتفق عليه الطرفين، وإذا لم يتفقا فتنقل عبر الطريق العادي. غير أنه يمكن أن يعني الناقل من تحمل المسؤولية عن التأخير إذا كان سببه راجع لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، وبما أن التأخير يعتبر ضرراً بالنسبة للمرسل إليه حتى ولو وصلت البضاعة سالمة على عكس الهلاك والتلف، فالتأخير ليس ضرراً بذاته وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه، وهذا الضرر قد يقع على البضاعة ذاتها كما لو تعرضت للفساد، ويسأل الناقل عن مثل هذا الضرر بوصفه تلفاً، وقد يقع الضرر على الشاحن أو على منشأته كما لو فوت عليه التأخير فرصة تتمثل في صفقة رابحة أبرمها المرسل إليه، أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر الوسائل المطلوبة².

وتخضع المسؤولية عن التأخير للقواعد العامة في المسؤولية، وتقضي هذه القواعد بالتزام الناقل بنقل البضائع في الميعاد، وهو التزام بتحقيق نتيجة فلا يجوز دفع المسؤولية إلا بقيام الناقل البحري بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التأخير³.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد. المرجع السابق. ص 123

² - محمد كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع، في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990. 1995. الإسكندرية. م15

³ - هاني محمد دويدار، علي البارودي. القانون البحري. الدار الجامعية للطباعة والنشر، ص276

الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تمثل علاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد يوجد ركن الضرر مع عدم وجود ركن الخطأ، كما لو ترتب الضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية، وعندما يكون الخطأ مفترضا يبرز ركن السببية بوضوح، لأن الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في نفس الوقت إثباتا لرابطة السببية¹.

هذا ولا تكون رابطة السببية باعتبارها ركن من أركان المسؤولية واضحة، عندما يكون التزام المدين التزام بتحقيق نتيجة، لاندماج ركني الضرر والخطأ، الشيء الذي يؤدي إلى صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر، وخاصة الأضرار في حالة التأخير في تسليم البضاعة، فيكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية، وذلك عن طريق إيراد الدليل على السبب الذي أدى إلى حصول الضرر، وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد، حيث يكون السبب هنا ركن من الخطأ.

والمثال الذي يساق في هذا المجال، لو أن الناقل تأخر في تسليم البضائع عن الوقت المحدد في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم التحديد، فيمثل عدم التسليم خطأ ارتكب من قبل الناقل، ولكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق بالمرسل إليه لا يعود إلى خطئه، وإنما إلى سبب آخر فتنقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر. فلو أن المرسل إليه ادعى بضرر لحقه من فوات صفقة عرضت عليه لبيع البضاعة ولكن تأخر الناقل في إيصال البضاعة، عدل المشتري وألغى عرضه، فهنا يمكن للناقل أن

¹ - محمد صبري السعدي. المرجع السابق، ص 93

يثبت أن عدول المشتري ليس بسبب تأخر البضاعة، وإنما راجع لتعنت البائع وهو المرسل إليه مثلاً¹.

وتوافر ركن السببية أحد الأركان التي تقوم عليها المسؤولية، والدائن الذي يدعي مسؤولية الناقل يقع عليه عبء إثبات أركانها بما فيها رابطة السببية، ويرى البعض أن ركن السببية مفترض كما يفترض الخطأ، بمجرد وقوع الضرر.

بينما البعض الآخر يرى أن ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته، وإن كان لا يطلب منه أن على وجه قاطع بأن خطأ المدين هو الذي أدى إلى حصول الضرر، فإثبات الضرر وكونه بسبب عدم التنفيذ يشكلان قرينة على وجود رابطة السببية بينهما، فينقل عبء الإثبات بعد ذلك إلى المدين الذي يقع على عاتقه إثبات إنقطاع الرابطة بين خطئه والضرر².

يقترّب الرأي الراجح من إفتراض السببية، فإذا كان أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على الخطة المفترض، بمعنى أن الشاحن أو المرسل إليه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل، بل يكفي حدوث الضرر حتى تتحقق مسؤولية الناقل البحري، وبهذا تكون رابطة السببية كذلك مفترضة، بمعنى لا يكلف المضرور بإثبات الضرر.

¹ - لطيف جبر كومانى . المرجع السابق. ص 96-98.

² - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 35

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سبق وأشرنا إلى أن التزام الناقل البحري بإيصال البضائع مسالمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وفي الميعاد المتفق عليه، وهو التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه، إذا لم تتحقق هذه النتيجة، سواء كان ذلك راجع إلى هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

وهذا التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، ومنه فإن مسؤولية الناقل البحري تنشأ نتيجة الإخلال بهذا الالتزام، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية¹.

وبالنظر إلى القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع قد جعل لهذه المسؤولية نطاق، فحدد النطاق الزمني بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه بعملية تسليمها في ميناء التفريغ إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، إذ يلتزم الناقل بكافة العمليات التي تقع خلال تلك المدة؛ إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك. بحيث نصت المادة 739 من القانون البحري الجزائري يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني².

ومن الملاحظ أن المشرع قد استبعد النقل بمقتضى إيجار السفينة إلا إذا قد صدر سند الشحن تنفيذا لعقد إيجار السفينة، وبالتالي لا يخضع للمسؤولية إلا إذا تم العقد بموجب إيجار السفينة³.

¹ - عادل علي المقدادي. نفس المرجع ص 127

² - المادة 738 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976م، المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري

³ - محمد كمال حمدي المرجع السابق، ص 36

غير أن مستأجر السفينة في حالة تظهيره لسند الشحن للغير يصبح مالك السفينة مسؤولاً في مواجهة ذلك الغير، وهذاما قصدت به المادة في علاقة النقل والغير الحائز على السند عن طريق التظهير في وثيقة الشحن الصادرة تنفيذاً لعقد إيجار السفينة.

إن مسؤولية الناقل البحري بناء على ما سبق ذكره - لها نطاق زمني حددته المادة 802 من القانون البحري، ويتمثل في المدة الزمنية الممتدة بين تكفل الناقل البحري بالبضائع في ميناء الشحن وبين تسليمها في ميناء التفريغ لصاحب الحق فيها.

كما أن لهذه المسؤولية نطاق مادي، ويتمثل فيفي هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها إلى صاحب الحق فيها، وهو ما ذكرته المادة 805 من القانون البحري، حيث نصت على كيفية التعويض عن الهلاك وحالات التأخير، وأحكام مسؤولية الناقل البحري كما تسري في مواجهة الناقل الفعلي، وكذا في حالة النقل المتتابع. وعليه فإن نطاق مسؤولية الناقل البحري لها بعد زمني ومادي وشخصي¹.

المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

ويقصد بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري المدة بين استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وهذا ما نصت

عليه المادة 739 من القانون البحري بقولها يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني....

¹ - امحمد كمال حمدي. المرجع السابق، ص37

كما نصت المادة 802، على أن الناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة، من لحظة تكفله بها، إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني. فمن خلال ما سبق، نجد أن المشرع قد أعتمد نظام وحدة عقد النقل، وذلك راجع إلى تأثيره بالإصلاحات التي عرفها القانون الفرنسي لسنة 1966، وإلى تضمنه لبعض أحكام معاهدة بروكسل¹.

كما أكدت المحكمة العليا على ذلك، بإصدار عدة قرارات جاءت مجسدة للمادتين السابقتين، مؤكداً بأن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ومن هذه القرارات، القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المؤرخ في 26 ماي 1998، الذي تطرقت فيه إلى مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار الأحمقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ البضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن طبقاً للمادة 3

802².

كما أكدت في القرار رقم 153230، على أن مهمة الناقل البحري تنتهي بالتسليم القانونية³.

¹ - سعيد مراد. عد النقل البحري - وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية. رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص تحت إشراف الأستاذ محمد بن عمار. جامعة أبي بكر بلقايد كلية الحقوق والعلوم السياسية-2013-2014 ص254

² - قرار رقم 168786. منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية . عند خاص. نقلا عن بوبكر سخري المرجع السابق. ص 181

³ - التسليم عرفه المادة 739 من القانون البحري. في الفقرة الثانية، على أنه تصرف قانوني يلتزم بموجبه النقل بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إيداء قوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن

والتفريغ لا يعني التسليم¹.

كما قضت المحكمة العليا في القرار المؤرخ في 13 فيفري 2001، بأن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من طرف المرسل إليه، لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة، حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة، وأن النقص الموجود في البضاعة من مسؤولية النقل البحري، منذ استلام البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهو مالم يثبت وجود ممثل قانوني، كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدلا عنه². والنقل البحري يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل، بدءا من مرحلة التحميل بميناء الشحن وخلال المسافة التي تقطعها السفينة وصولا إلى ميناء التفريغ (وهذا ما أكدت عليه المادتين 773 و 780 من القانون البحري) إلى تفريغ البضاعة في الميناء، وتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وطبقا لنص المادة 802 لا تنتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بعد التسليم الفعلي للبضاعة

وعلى نحو ما سبق فإن البضائع تمر بعدة مراحل؛ أولها الشحن والتحميل، ثم رصها وتستيفها، ثم الرحلة البحرية، حيث نصت المادة 773 من القانون البحري الجزائري: ((يقوم الناقل البحري بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها....)) كما حثت المادة 775 من القانون البحري على ملك الناقل للطريق المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده يسلك الطريق المعتاد. ونصت المادة 776 على أن الناقل

¹ - القرار رقم (153230) المؤرخ في 22 جويلية 1997. منشور بالمجلة القضائية. عند خاص. الديوان الوطني للاشغال التربوية من 2001، نقلا عن بسعيد مراد المرجع السابق. ص 255

² - قرار تحت رقم 422808 المؤرخ في 13 فيفري 2001. عن الغرفة التجارية والبحريظلمحكمة العليا. منشور بالمجلة القضائية العدد الأول لسنة 2001. نقلا عن يسعيد مراد المرجع نفسه. ص 256

ملزم بمواصلة تنفيذ العقد، وعند وصول الناقل إلى ميناء التفريغ يقوم بفك البضاعة وتفريغها من السفينة * وتسليمها أخير إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني¹.

وفي معاهدة بروكسل لعام 1924م؛ وفي مادتها الأولى 1/هـ فقد نصت على أن ((نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها)).

فهذا النص أثار خلافا فيما يتعلق بعملية الشحن والتفريغ؛ هل تدخل ضمن المرحلة البحرية أم لا؟

وقد ذهب رأي في ذلك، إلى القول بأن العمليتين لا تدخلان ضمن المرحلة البحرية، وعارض موقف آخر يرى بأن العمليتين من ضمنها، وفي كل الأحوال لا يمتد التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بموجب نص الاتفاقية والتشريعات التي تجارها في الحكم إلى المرحلتين السابقة للشحن، واللاحقة للتفريغ إلا باتفاق خاص.

المطلب الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

لما كان التزام الناقل البحري، التزام بتحقيق نتيجة، وذلك حسب ما جاء في المادة 738 من القانون البحري الجزائري، ويتمثل في إيصال البضائع إلى ميناء الوصول، ويكون الناقل قد أخل بالتزاماته إذا لم تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، كما لو هلكت كلياً أو جزئياً أو تلفت أو وصلت متأخرة².

¹ - نص المادة (786) لى " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الذال بعمليات الفك وانزل البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه

² - علي البارودي وهائي دويدار. مبادئ القانون البحري. 2003 الاسكندرية. ص 211 . 212

ومنه فإن مسؤولية الناقل البحري، تقوم في حالة تحقق الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم. وعليه فإن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري، يشمل صور ثلاث للضرر الذي قد يلحق بالبضاعة والمرسل إليه. وذل أي ما نصت عليه المواد 802 و 805 من القانون البحري الجزائري

الفرع الأول: هلاك البضاعة (PERTE)

والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً، ويقصد بهلاك البضاعة زوالها أو تلاشيها مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك الكلي يتحقق عند عدم وصول البضاعة باكملها الجهة الوصول بسبب ضياعها أو القائها في البحر من أجل انقاد بقية الشحنة أو السفينة أو بيعها أثناء الطريق لتمويل السفينة، وقد يكون الهلاك جزئياً، وسببه ضياع بعض الطرود مثلاً أو سرقتها، وتتحقق في هذا الفرض مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة الجزئية للبضائع، فالهلاك الجزئي ينصب على كمية البضاعة المنقولة، وذلك خلافا للضرر المادي الذي ينصب أساساً على نوعيتها¹.

ويفترض هلاك البضاعة كلياً إذا مضت ستون يوماً على ميعاد تسليمها المتفق عليه، أو الذي يفترض فيه التسليم من طرف الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يكن هناك اتفاق

والتزام الناقل هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالتها، وبنفس الكمية التي تسلمها من الشاحن، والناقل يسأل عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، إذ يسأل في حال ما نقصت في الوزن أو العدد².

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين فايد . المرجع السابق، ص 121

² - لطيف جبر كويماني. المرجع السابق. ص 84

والفرق بين الهلاك والنقص الموجود في البضاعة هو أن في هذه الأخيرة تقوم مسؤولية الناقل البحري؛ غير أن العرف البحري قد جرى على التساهل في حالة الهلاك اليسير الذي قد يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب عجز الطريق، ويقصد بعجز الطريق ما تتعرض له البضاعة من نقص ناجم عن عوامل الطبيعة¹.

وهذا النقص يختلف بحسب طبيعة البضاعة ذاتها، فإذا كانت مائلا فمن الجائز أن يتبخر جزء منها، وإذا كانت حبوب فمن الجائز أن ينقص قدر ضئيل منها وذلك بسبب عمليتي الشحن والتفريغ. وقد استهدف المشرع بذلك تبسيط التعامل التجاري، ومراعاة لطبيعة البضاعة.

وتختلف النتائج التي تترتب عن الأخذ بالمعيارين فيما لو جاوز مقدار النقص الحد المسموح به، فوفقا للمعيار الأول يعفى الناقل عن القدر المسموح به، ويسأل في ما زاد على ذلك. أما المعيار الثاني فإن زيادة الضرر عن القدر المسموح به يكشف عن خطأ الناقل، وعليه يسأل عن مقدار العجز كله، والترجيح هنا يكون بالمعيار الثاني؛ لأنه في حالة الهلاك الكلي لا يخصم من قيمة البضاعة ما يقابل النقص المتسامح فيه، وإنما يكون الضرر عن البضاعة كاملة².

الفرع الثاني: تلف (AVARIE)

ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، فتكون بذلك غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له، ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كاملة أو في جزء منها³ ويعرف التلف على أنه ((العطب في مادة الشيء أو سوء حالته، يعني كونه لم

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد. المرجع السابق. ص 122

² - لطيف جبر كوماني. المرجع السابق، ص 89

³ - محمد كمال حمدي. المرجع السابق، ص 72

يعد صالحة للاستخدام الذي أعدله، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف¹)).

وقع عبئ إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائئا بالبضائع، ولأن التلف صورة من صور الضرر ولسند الشحن أهمية في عملية الإثبات، فحيث يكون سند الشحن نظيفا فإن إثبات التلف يكون أيسر، لأن الناقل ملزما بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن. فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف ذلك فإن على المسلم أن يثبت تحفظاته عن البضاعة على وصل التسليم أو على مستند الشحن ذاته، وذلك ببيان ما أصابها من النقص أو التلف بشكل محدد.

ويقوم المستلم بتبليغ الناقل أو ممثله القانوني. وفي حالة تسليم الناقل لسند الشحن نظيف وتلفت البضاعة لا يمكنه إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن. غير أنه إذا كان التلف الذي أصاب البضائع قد حصل بسبب عيب ذاتي فيها؛ فيحق للناقل إثبات ما يخالف بيانات مسند الشحن حتى بمواجهة الغير، وذلك لأن هذه الحالة تعتبر قانونية تعفي الناقل من المسؤولية².

أما إذا كان الناقل قد ضمن مسند الشحن العيب الذي عليه البضاعة بموجب تحفظات يبيدها، وهذا ما تضمنته المادة 756 من القانون البحري الجزائري، حيث يمكن للناقل أن يدرج في سند الشحن البيانات المتعلقة بحلة البضاعة، وبذلك لا يسأل عن

¹- لطيف جبر كومانى. المرجع السابق، ص 91

²- لطيف جبر كومانى. المرجع السابق، ص 92

العيب الذي يجده متسلم البضاعة. إلا إذا أثبت الشاحن أن ما أصاب البضاعة¹ من تلف يخرج عن حدود التحفظات التي دونها الناقل في سند الشحن.

الفرع الثالث: التأخير في وصول البضاعة (RETARD)

ويقصد به عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل أو في الميعاد الذي يفترض أن يسلمها فيه إذا كان الميعاد غير محدد² وقد نصت المادة 775 على وجوب وصول البضاعة في الوقت المتفق عليه، وذلك بنقلها عبر طريق يتفق عليه الطرفين، وإذا لم يتفقا فنتقل عبر الطريق العادي.

غير أنه يمكن أن يعفى الناقل من تحمل المسؤولية عن التأخير إذا كان سببه راجع لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، وبما أن التأخير يعتبر ضررا بالنسبة للمرسل إليه حتى ولو وصلت البضاعة سالمة، لأنه قد تتعرض البضاعة إلى الكساده وبالتالي انخفاض أسعارها بعكس إذا وصلت في ميعادها المحدد، كما أن التأخير يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليمها في الميعاد المقرر، الأمر الذي يلحق ضررا بالبائع (الشاحن) نتيجة مطالبة المشتري (المرسل إليه) بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع.

¹ - تنص المادة 756 من القانون البحري الجزائري على أنه يجوز للنقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت له النواعي المذكورة في المادة سابقا. وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير طم بمحتواها

² - حلو عبد الرحمان حلو ، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري. مجلة المنارة المجلد 13 العدد 8 ص

ويقع عبه اثبات التأخير على عاتق المرسل إليه، فإذا كان سند الشحن قد تضمن الميعاد المتفق عليه، فإنه لا يثير أي أشكالية، فبمجرد عدم وصول البضاعة في ذلك الميعاد، تقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير.

غير أنه في الحالة التي لا يوجد فيها إتفاق محدد، يجب على المرسل إليه أن يثبت الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضاعة في نفس الظروف المماثلة.

المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

يحدث أن يعهد الناقل المتعاقد إلى ناقل آخر بتنفيذ العقد كله أو جزء منه، كما قد يحدث أن تصل البضاعة إلى المرسل إليه عن طريق التابع؛ وذلك كان يعين في العقد اسم ناقل أو ناقلين آخرين يتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل؛ أي من ناقل إلى ناقل حتى تصل البضاعة إلى المرسل إليه. وعليه يمكن أن نفرق بين ثلاثة أشخاص قد تقوم عليهم المسؤولية أثناء نقل البضاعة.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الفعلي

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم العقد مع الشاحن ويتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها، وللناقل المتعاقد الحق في أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل آخر أو بعملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي¹.

وللناقل المتعاقد هذه الصلاحية، دون الرجوع أو الحاجة إلى موافقة الشاحن أو إجازته، غير أنه لا يجوز الناقل المتعاقد، أن يلجأ إلى الاستعانة بناقل آخر إذا أتفقا على ذلك في عقد النقل البحري

¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص78

وفي حالة مسؤولية الناقل الفعلي، نكون أمام ناقلين، ناقل متعاقد وناقل فعلي، فيبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً عن عملية النقل بكاملها، كما يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عن عملية النقل التي نفذها، وعلى هذا يعتبر كل من الناقلين مسؤولان بالتضامن عن سلامة البضاعة، وتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة التي أسلمها الناقل المتعاقد من الشاحن¹.

ففي القانون البحري الجزائري، تكلم المشرع عن حالة واحدة وهي توقف الرحلة لسبب ما، وفيها يجب على الأقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافئة البضائع²، ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر في العقد³.

وفي حالة توقف الرحلة لسبب ما، ومسافئة البضائع من سفينة إلى سفينة أخرى تكون مصاريف السافلة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء عملية نقل البضائع على عاتق الناقل؛ إلا إذا أثبت الناقل أن لا يد له في هذا التوقف، وذلك حسب المادة 777 من القانون البحري

الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة

و في الأصل أن الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء نقلها حتى وصولها إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه، وللتعرف على الناقل يتم الرجوع إلى وثيقة الشحن، غير أنه قد لا يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غامض ففي هذه الحالة وطبقاً للمادة 754 مجهز السفينة هو الناقل⁴.

¹ - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، الطبعة الأولى الإصدار الأول . 2009. الأردن، ص 428

² - المسافئة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى

³ - المادة 776 من الأمر 76-80 المرجع السابق

⁴ - المادة 754 من القانون البحري الجزائري " إذا لم يذكر اسم القاه في وثيقة الشحن، عن مجهز السفينة التي تحمل البضاعة طي منها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح

و مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر ، ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي التعرف على اسم السفينة وذلك للتعرف على مالكيها وهو الناقل البحري¹ أما في حالة استئجار السفينة فالمرسل إليه عليه الرجوع إلى وثيقة الشحن حتى يتعرف على الناقل وذلك ضمن ثلاث فروض هي

أولاً: الفرض الأول

في حالة استئجار السفينة لمدة معينة المستأجر تكون له صفة الناقل وليس المالك لأن هذا الأخير بصفته المؤجر يلتزم بأن يضع السفينة في يد وتصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليها، وأن تكون السفينة بحالة جيدة للملاحة ومجهزة بكافة الوثائق والتأمينات ودفع رواتب الطاقم ، ولا يكون المؤجر مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية الناتجة عن الريان أو مندوبيه².

ثانياً : الفرض الثاني

في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة : تكون للمؤجر صفة الناقل لأنه يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، حيث جاء في المادة 651 من القانون البحري الجزائري " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة للرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة وتطبيقاً لأحكام عقد الإيجار فالمؤجر هذا هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي تسلمها ريان السفينة

¹ - كمال حمدي. أشخاص الملاحة البحرية. 2004. الاسكندرية. ص 7

² - المادة 698 من الأمر 76-80 . المرجع نفسه

ثالثا: الفرض الثالث

في حالة استئجار السفينة بهيكلها: المستأجر هو الناقل البحري، ويتمتع بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة مقابل تعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد.

الفرع الثالث: المسؤولية في حالة النقل المتتابع (النقل بوثيقة مباشرة)

يكون النقل بوثيقة مباشرة عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة بمعونة ناقلين آخرين، وفيها يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى نقل البضاعة إلى نقطة معينة، ثم تسليم البضاعة إلى ناقل ثاني بنقلها إلى نقطة أخرى، إلى الثالث وهكذا حتى تصل إلى صاحب الحق فيها.

ويترتب على ذلك أن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول مصدر وثيقة الشحن المباشرة، بالرغم أنه لم يستلم البضاعة من الناقل الأول، وإنما من الأخير، كما أن شروط وثيقة الشحن تحكم عمليات النقل في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن والمرسل إليه¹.

وقد جاء في المادة 764 من القانون البحري على أنه

((إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين))

¹ - يسعيد مرد. المرجع السابق، ص 265، 266

كما نصت المادة 765 من القانون البحري على ((أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة النقل المباشرة يلزم التنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الأقل في كل المسافة التي تشير عليها وثيقة الشحن حتى تسنم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، و يسأل كل التلقين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة))¹.

فمن المادتين أعلاه نستنتج أن المشرع الجزائري قد قام بوضع أحكام النقل المتتابع مع مراعاته التوفيق بين مصلحة وحقوق صاحب الحق في البضاعة من جهة، وبين التزامات الناقلين الأول والمتتابعين من جهة أخرى، فأجازت هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت بحقه والمتمثل في البضاعة.

فهنا يوب هذا الناقل المتتابع عن باقي الناقلين، على أن يقوم هذا الناقل بالرجوع على باقي الناقلين الآخرين، بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، غير أن المادة 766 من القانون البحري الجزائري، نصت على أنه لا يمكن الرجوع على الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي تكفل فيها بنقل البضاعة.

¹ - المادتين 765، 764 من الأمر 76-80. المؤرخ في 23 أكتوبر 1976م، المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري

المبحث الثالث: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في إيصالها و ذلك إذا كانت هذه الأخطاء ناتجة عن أخطاء الناقل الشخصية كعدم صلاحية السفينة للملاحة أو خطأ تابعيه البحريين أو اليريين، كأن يكون العجز أو التلف ناشئ عن إهمال الريان أو سرقة الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء تستيف البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون سبب التأخير إتباع الريان طريق أطول من الطريق المتفق عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار راجع إلى سبب لا يد للناقل البحري فيها تقتفي مسؤولية الناقل البحري وذلك وفقا للقواعد العامة وقواعد القانون البحري¹.

والتشريع البحري الجزائري يعبر عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن وهو نفس تعبير أحكام معاهدة سندات الشحن لسنة 1924، حيث تضمن كل من التشريع الجزائري و المعاهدة تحديدا لالتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري ونصا على بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسؤولية النقل البحري عند مخالفة هذه الالتزامات .

المطلب الأول: الاتفاق على اعفاء الناقل البحري تلبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها

إن إبطال التشريعات البحرية الشروط الإعفاء من المسؤولية، بعد أن كانت هذه الشروط مباحة اعتمادا على مبررات، هي توفير المزيد من الحماية للشاحنين واستنادا إلى القاعدة القانونية العقد شريعة المتعاقدين ، ومنها إباحة هذه الشروط ضمن مفهوم القضاء والقدر

¹ - محمد بهجت عبد الله امين قايد. المرجع السابق، ص ص 124

إلا أن هذه التشريعات قررت جواز الاتفاق على عدم مسؤولية الناقل البحري في حالات معينة¹.

الفرع الأول: الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري

كما سبق وكأصل عام يقع باطلا أي شرط في عقد النقل يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها، وهذا ما نصت عليه المادة 811 قانون بحري جزائري على أنه

((يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب .

ب - تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه ، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 ،

ج - منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

غير أن المشرع الجزائري في مقابل حرمان الناقل البحري بموجب أحكام المادة 811 من القانون البحري، وذلك بإدراج شروط إعفائه من المسؤولية، فقد سمح له في حالات معينة أن يشترط شروطا تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي فرضها القانون عليه، فنصت المادة 812 على ما يلي:

¹ - الطيف جبر كوسائي، المرجع السابق، ص99

((خلافًا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي :

أ- عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها و تغاية تسليمها

ب - في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة))¹.

وعليه فإن المشرع قد أجاز للناقل اشتراط إعفائه من الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وذلك خلال المدة الممتدة بين استلام الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية البدء في تحميلها على ظهر السفينة، أو خلال الفترة الممتدة بين التفريغ ووضع البضاعة على الرصيف، وأولى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، كما أجاز اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات الحية.

الفرع الثاني: الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل

منعت اتفاقية بروكسل شروط الإعفاء من المسؤولية بأي شكل كانت عليه تلك الشروط، ما يعني الناقل من المسؤولية أو يخففها، حيث أبطلت شروط الإعفاء غير المباشرة التي يشترطها الناقلون عن طريق الاتفاق على تنازل المرسل إليه عن حقوقه الناشئة عن التأمين إلى الناقل، وقد أوضحت المادة الثالثة ثانياً منها حالات البطلان لشروط الإعفاء من المسؤولية حيث جاء نصها كالاتي:

((كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية

¹ - المادتين 812، 811 من الأمر 76-80. المرجع السابق

على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة، يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه أثرها، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل عن المسؤولية...¹

إلا أن المادة بقيت صامته بشأن الاتفاق عن التأخير وذلك يعود لعدم معالجة الاتفاقية لهذه المسؤولية بشكل عام، فهل يمكن القول بأن الاتفاقية تبيح هذا الاتفاق ؟

للإجابة على هذا السؤال يقتضي التفريق بين حالتين: الحالة الأولى هي اقتران التأخير بهلاك أو تلف البضاعة ففيها يبطل الاتفاق استنادا لنص المادة السابقة، أما الحالة الثانية وهي عندما لا يقترن التأخير بهلاك أو تلف البضاعة².

فيمكن القول أن الاتفاقية لا تمنع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية لا صراحة ولا ضمنا، فيكون الاتفاق صحيحا. وإذا كانت الاتفاقية قد حرمت شروط الإعفاء من المسؤولية فإنها استثنت بعض الشروط وذلك راجع لنوع البضاعة المنقولة أو المكان رصها أو للرحلة التي تسلكها السفينة، أو لكون سريان النصوص يقتصر على مرحلة معينة من النقل، وبالتالي يمكن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات هي :

أولا: نقل الحيوانات

حيث تقتضي الاتفاقية على عدم سريان نصوصها على نقل الحيوانات الحية و على البضائع التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على سطح السفينة و المادة تتضمن استثناءين :

1- **نقل الحيوانات الحية:** لا يخضع نقل الحيوانات الحية للأحكام التي قررتها اتفاقية بروكسل وبالتالي يحق للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بها،

¹ - نقلا عن لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 102

² - لطيف جبر كوماني. المرجع السابق، ص 102

و يستمد هذا الاستثناء أصوله من الطرق القديمة للنقل ، حيث أن الشاحن يصاحب بضاعته التي تشحن في السفينة ويكون مسؤولاً عنها، وبالرغم من تطور النقل حيث لم يعد الشاحنون يرافقون بضائعهم دائماً. إذ تخصصت سفن في نقل الحيوانات الحية إلا أن هذا النوع من النقل بقي خاضعاً للتصور القديم فاستبعد نقل الحيوانات الحية من نطاق الاتفاقية و 2 - البضائع التي تنقل على السطح: وسبب الاستثناء يعود إلى ما تتعرض له هذه البضائع من خطورة غير عادية، ومثل هذا النقل يخرج البضائع المنقولة بهذا الشكل من نطاق اتفاقية بروكسل، وبالتالي يسمع الاتفاق بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تتعرض لها البضائع.

ثانياً: استثناء بعض الحالات المتفرقات

استثنت المادة السادسة من اتفاقية بروكسل 1924 بعض حالات النقل وتعود أسباب الاستثناء إلى طبيعة البضائع أو حالتها أو إلى الظروف والمواعيد والشروط التي يتم فيها النقل، كان تنقل البضائع في ظروف الحرب أو المطلوب إيصالها في وقت أقصر من الوقت المألوف، أو قابلية البضائع التلف بسرعة وعلى هذا يمكن للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية¹.

المطلب الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري للبضائع من المسؤولية

إن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة هي إيصال البضاعة سالمة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه إلى المرسل إليه، وبذلك يكون الناقل البحري مسؤولاً عن التعويض إذا لم تتحقق النتيجة بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات الخطأ الذي وقع من طرف الناقل، وإذا أراد هذا الأخير دفع

¹ - لطيف جبر كوماتي، المرجع السابق ، ص 104 - 105.

المسؤولية عنه وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، الذي لا يدلّه فيه ولا لتابعيه. وبالتالي فإن الناقل لا يكون دوماً مسؤولاً عن الخسائر والأضرار¹.

الفرع الأول: الإعفاءات القانوني من المسؤولية في القانون البحري الجزائري

إن نص المادة 802 من القانون البحري يؤكد على مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع وهذا الحكم هو تطبيق للقواعد العامة العقدية التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد. والمادة 803 من القانون البحري الجزائري ذكرت الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية وهذه الحالات هي:

أ- حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 .

ب - الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المتدربون البحريون الآخرون عن الناقل.

ج - الحريق إلا إذا كان مسبباً عن فعل أو خطأ الناقل.

د - أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

هـ - القوة القاهرة.

و - الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

ز - عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.

ح - أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ط - عيب خفي لم يظهر على السفينة بالرغم من الاهتمام الكافي.

ي - إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو لمحاولة في ذلك.

¹ - هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري، 2002. الإسكندرية ، ص 273

ك - الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل - أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن يسببه شخصياً أو مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر¹.

وعلى هذا يمكن تصنيف الإعفاءات القانونية للنقل البحري في القانون الجزائري إلى أسباب عامة وخاصة .

أولاً: الأسباب العامة:

أن السبب العام للإعفاء من المسؤولية في التقنين الجزائري يكون بإثبات السبب الأجنبي، حيث أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية وهذه الأسباب العامة تتمثل فيما يلي

1- **عدم صلاحية السفينة للملاحة:** و يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة فيل بدء الرحلة، وحتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بدل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بداية الرحلة، وثانياً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة².

2 - الأخطاء الملاحية وهي الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة³.

¹ - المادة 803 من الأمر 76-80 .

² - يسعيد مرد. المرجع السابق. ص 277

³ - طالب حسن سوسى، القانون البحري، الطبعة الثانية. 2012. الأردن. ص 179

3 - العيوب الخفية: ويقصد بها العيوب التي لا تكشفها البقطة المعقولة للناقل¹ وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803 قانون البحري الجزائري الخاصة بالعيوب الخفي في السفينة.

4 - خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها: إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف كان بخطأ الشاحن نفسه كعيب في التغليف أو التحزيم أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها فلا مسؤولية عليه.

5- القوة القاهرة : وهي حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه وليس للناقل دخل ومن أمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة².

6- إنقاذ الأرواح والأموال: إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن قيامه بالترام قانوني مفروض، كما إذا تأخر الريان لإنقاذ أرواح بشرية أو الإنقاذ سفينته من الغرق، فلا مسؤولية عليه³.

ثانيا : الأسباب الخاصة

ويقصد بها تلك الأسباب التي يمكن للناقل على إثرها أن يطلب دفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، وذلك بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير التجنب من الحادث وتبعاته.

وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

1- المسؤولية النسبية: نصت المادة 804 القانون البحري الجزائري على

¹ - يسعيد مرد، المرجع السابق، ص 281

² - محمد بهجت عبد الله أمين قايد. المرجع السابق، ص 125

³ - مصطفى كمال طه. القانون البحري، 2000. الإسكندرية. ص 334

((في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي يساعد على هذه الأخطاء، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار))

2- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن: في حالة ما إذا ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة فإن الناقل يعفى من المسؤولية وذلك طبقاً للمادة 805 من القانون البحري

3- التصريح الكاذب للشاحنة نصت المادة 810 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما تعدد الشاحن تصريحاً كاذباً بشأن نوع وقيمة البضائع.

4- نقل البضائع على السطح: الأصل أنه لا يجوز نقل البضائع على السفن، والقيام بالشحن بهذه الكيفية يسأل الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة واستثناء يمكن عدم مسالة الناقل إذا حدث بينه وبين الشاحن اتفاقاً بالشحن على سطح السفينة، وذلك طبقاً لنص المادة 774 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري

5- نقل الحيوانات الحية: إن القانون البحري الجزائري لم يتعرض إلى هذا السبب، ولكن بالنظر إلى شروط سند الشحن نجد أن الشرط رقم 21 قد تضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الحيوانات الحية وما يلحقها من ضرر¹.

الفرع الثاني: الإعفاءات القانونية من المسؤولية في اتفاقية بروكسل

لقد أوردت اتفاقية بروكسل قائمة طويلة في حالات الإعفاء وتضمنتها المادة الرابعة الفقرة الثانية، وجاء إدراج هذه الحالات من غير إتباع أساس في ترتيبها، كما تضمنت المادة الرابعة أيضاً حالات إعفاء غير تلك المقررة في الفقرة ثانياً وعليه يمكن تقسيم الإعفاءات القانونية في اتفاقية بروكسل إلى إعفاءات بسبب عدم صلاحية السفينة

¹ - الشرط رقم المن سند الشحن: أن الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية، ولا يسألون من الأمراض أو الحوادث، ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة، ومهما كانت الأسباب، وليسوا ملزمين بزعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا شيء آخر إلا في حدود المعقول

للملاحة والإعفاءات التي ترجع إلى الأخطاء الملاحية للريان والبحارة وهناك حالات أخرى ذكرتها.

أولاً: الإعفاءات بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة

قررت اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عدم صلاحية السفينة للملاحة سبباً للإعفاء من المسؤولية، واشترطت أن يكون الناقل قد بذل الهمة الكافية. والسبب في هذا الإعفاء أن النصوص اعتبرت عدم صلاحية السفينة للملاحة مع بذل الهمة الكافية قوة قاهرة لا يمكن مقاومتها نظراً لما تتصف به السفينة من تعقيد¹.

ويجب على الناقل طبقاً للاتفاقية أن يثبت بذل الهمة الكافية، وتنتسبث الناقل بالهمة الكافية أو خفاء العيب لا يجدي نفعاً في التحرر من المسؤولية إلا إذا ارتبط الضرر بذلك، وبإمكان الشاحن قطع العلاقة بإثبات السبب الحقيقي للضرر².

ثانياً: الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التابعين

هناك نوعين من الأخطاء الأولى تدعى الملاحية، وهي التي يعني الناقل من المسؤولية عنها قانوناً بغير حاجة للاتفاق على الإعفاء منها أما الثانية فتدعى الأخطاء التجارية ويسأل الناقل عليها ولا يجوز له اشتراط الإعفاء منها. وأساس الإعفاء يستند على افتراض أن أخطاء التابعين تحدث بغير إشراف من الناقل لأن الأخطاء تقع والسفينة بعيدة عنه³.

¹ - د مانه محمد. تقع المسؤولية المدنية للناقل. رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تحت إشراف الأستاذ قاده شهيدة. جامعة أبي بكر بلقايد - كلية الحقوق والعلوم السياسية - السنة الجامعية. 2010-2011، ص

² - كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثانية، 2000. الإسكندرية، ص (43)

³ - دمانة محمد المرجع السابق، ص ص (30 ، 32)

والأشخاص الذين تقع منهم الأخطاء ويعفى عنها الناقل من المسؤولية هم الريان والملاحون والمرشدون وكل الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في السفينة، وكون الخطأ ملاحيا أو تجاريا مسألة تقدرها المحاكم المختصة، وتخضع لرقابة المحاكم العليا لأنها مسألة قانونية

ثالثا: حالات الإعفاء الأخرى

إن هذه الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية غالبيتها ترجع إلى القواعد العامة ومن هذه الحالات نذكر

1 - الإعفاء الذي يرجع إلى مخاطر البحر: وبعد البحر أحسن صديق للناقل، وذلك يعود إلى كون مخاطره من المواضيع التي يصعب تحديدها فهي مسألة عملية أكثر منها قانونية

كما يعتبر من الحوادث الفجائية: إذ يمكن رد عدد من الحالات التي وردت في اتفاقية بروكسل، إلى مفهوم الحادث الفجائي كما هو معروف في القواعد العامة.

3 - الحالات التي تعتبر بمثابة خطأ المضرور: حيث أشارت الاتفاقية إلى سهو عمل أو سهو من الشاحن أو مالك البضاعة وإلى عدم كفاية تغليف وعدم إتقان العلامات وكلها صور يقع فيها الشاحن أو من يمثله. وأساس الإعفاء هنا هو قاعدة رومانية تقضي بأن لا يسمح للمضرور المطالبة بالتعويض عن أضرار هو المتسبب فيها¹.

¹ - كمال حمدي، القانون البحري. المرجع السابق، ص ص (46) ، (644)

المطلب الثالث: تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، نص القانون على مبالغ مالية معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه، عندهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وتشكل هذه المبالغ الحدود القصوى لمسؤولية الناقل البحري، ولا يمكن الحكم عليه بأكثر منها مهما بلغ الضرر الذي أصاب المضرور . والهدف من التحديد القانوني للمسؤولية، هو تحقيق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن معا، فمصلحة الناقل هي في دفع تعويض معقول لا ينفرد من مخاطر الاستثمار البحري، ومصلحة الشاحن هي الحصول على حقوقه عند إخلال الناقل بالتزاماته دون إجحاف من الناقل¹.

الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري

جاءت المادة 811 من القانون البحري الجزائري تؤكد على حرمان الناقل من إدراج الشروط التي تعفيه من المسؤولية، في وثيقة الشحن أي كانت صورها، وذلك كأصل عام بما فيها شروط تحديد المسؤولية، غير أن المشرع ومراعاة منه للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري والتي قد تؤدي إلى هلاك الأرواح والأموال، لم يشأ أن يحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة، ومن ثم قرر تحديد مسؤولية الناقل قانونا عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضا وسطا عن الضرر الذي لحق بالشاحن ونصت المادة 805 من القانون البحري على².

((إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل

¹ - محمد بهجت عبد الله أصبن قايد . المرجع السابق، ص136

² - يسعيد مراد. المرجع السابق، ص 293

مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام بصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹) فبناء على ما جاء في نص المادة فإن المشرع قد وضع شروط معينة، إذا تحققت تحدد مسؤولية النقل البحري وهذا التحديد يختلف حسب نوع الضرر الذي لحق بالبضاعة كما يختلف في حالة استخدام الحاوية

أولاً: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

وضع المشرع شروط محددة حتى يستفيد النقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة، وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو

¹ - المادة 805 من الأمر 76-80. المرجع السابق.

ممثله بطبيعة وقيمة البضائع، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أية وثيقة أخرى مماثلة، حيث إن المشرع لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني بصورة مطلقة، بل وضع شروط وضوابط في حالة تحققها نكون أمام ما يسمى بالتحديد القانونية¹.

ثانيا: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية، عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة الحد الأدنى المطبق².

ثالثا : الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

لقد حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار ما يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل³.

رابعا: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

في حالة استخدام الحاوية فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بما يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للشاحن، تعتبر وحدة شحن أخرى. غير أن

¹ - الواحد رشيد. المرجع السابق . م 87

² - الوحدة الحسابية كما حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري الجزائري في التحويل إلى العملة الوطنية بأرقام مطبوعة

³ - سعيد مراد. المرجع السابق، ص 300

المادة 809 نصت على حرمان الناقل البحري الاستفادة من التحديد إذا كان هذا الأخير سيئ النية ويعني هذا أنه إذا كان الضرر ناتج عن إهمال أو عمل الناقل يعد هذا الأخير مسؤولاً عن تعويض جميع الأضرار أو الخسارة اللاحقة بالبضائع وذلك بغير حدود وحسب قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن وعليه تكون هناك مسؤولية الناقل البحري غير محدودة¹.

الفرع الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية

بروكسل

قصدت المادة 4 الفقرة 5 من معاهدة بروكسل 1924

((لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في سند الشحن.

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة، يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره، لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن)².

¹ - بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص302

² - المادة الرابعة. خامسا. من معاهدة بروكسل

ويقصد طبقاً للمادة التاسعة من المعاهدة بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة

الذهبية

ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبيّنة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقاً للنظامها النقدي، ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً للسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

ولاحظ طابع معاهدة سندات الشحن كاتفاقية دولية مالها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض، فقد أخذت بالقيمة الذهبية الأكثر العملات قوة في ذلك الوقت، وهي الجنيه الإسترليني، وعينت الحد الأقصى للتعويض بمائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة، غير أن الاتفاقية لا تلزم الدول بأداء التعويض ذهباً وذلك نظراً لفرض الدول السعر الإلزامي لعملائها الوطنية، وعلى ذلك يتعين على القاضي ترجمة قيمة التعويض، مقوماً بالجنيه الإسترليني الذهب إلى عدد من وحدات العملة الوطنية وإلزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة. وتكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

إلى حين جاء بروتوكول 1968 المعدل للأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض بالجنيه الإسترليني الذهب إلى الفرنك الذهب وهو الفرنك بوان كاريه، وتحدد قيمة الفرنك بوان كارية على أساس خمسة وستين ميلي غرام من الذهب من عبار تسعمائة في الألف، ويتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به، مرة على أساس عدد الطرود ومرة على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر بينهما، وبالتالي لم تعد العبرة في تحويل القيمة بالذهب إلى العملة

الوطنية بتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإنما يحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية¹.

ونستخلص من هذا الفصل أن مسؤولية الناقل البحري، هي مسؤولية تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، وبالتالي فهي مسؤولية عقدية، تقوم بمناسبة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية، والمتمثل في إيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، والتزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وعليه فإنه في حالة عدم تحقق النتيجة، فإن الخطأ يفترض في جانب الناقل، وهو أنه لولا خطأ الناقل لما تعرضت البضاعة للضرر، والخطأ المفترض قابل لإثبات العكس، إذ بإمكان الناقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت بان الضرر يرجع إلى سبب اجتبي، كما سمح المشرع للناقل البحري بالاستفادة من اعفاءات قانونية واخرى اتفاقية، للتخلص من المسؤولية التقليل منها او تحديدها قانونياً.

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 93 ، 94

الفصل الثاني

أثار قيام المسؤولية الناقل

البحري للبضائع

إن التزام الناقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة في عقد النقل البحري للبضائع هي إيصال البضاعة سالمة إلى صاحب الحق فيها، كما وصفت في مسند الشحن، وفي حالة عدم تحقق هذه النتيجة تقوم مسؤولية الناقل البحري، ويستحق المضرور التعويض عن الخسائر التي لحقت، وحتى يقتص صاحب الحق في البضاعة حقه، عليه أن يتبع إجراءات معينة سطرها المشرع الجزائري الذي سائرا بذلك على نهج التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية.

والكلام عن أثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع يقتضي منا بيان الطريقة التي بموجبها يقتص المضرور حقه، فندرس هذا الفصل من خلال مبحثين فنبحث في دعوى مسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول، وفيه نتطرق إلى أطراف الدعوى من مدعى ومدعى عليه في المطلب الأول، وإلى الجهة المختصة بالنظر في الدعوى في مطلب ثاني.

وتخصص المبحث الثاني للأحكام المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري، من خلال إجراءات التحفظات وإثبات الدعوى في المطلب الأول، وفي المطلب الثاني نتكلم عن تقادم الدعوى من حيث المدة والسريان، ووقف وانقطاع التقادم.

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وفقا لأحكام القانون، يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة معينة، هي إيصال البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، بنفس الحالة التي سلمت له في ميناء الشحن وفي الموعد المحدد، فإذا لم تتحقق تلك النتيجة عندها تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة صاحب الحق فيها

وفي حالة ما إذا قامت مسؤولية الناقل البحري، يقوم المضرور برفع دعوى على المتسبب في الضرر وذلك طبقا للقواعد الإجرائية المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الذي تم الإحالة إليه بموجب التقنين البحري وذلك بموجب عريضة افتتاحية

المنصوص عليها في المادة 13 عن قانونا لإجراءات المدنية والإدارية، أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا ونوعيا قبل سقوط الحق في رفع الدعوى بالتقادم بعد استيفاء الشروط الشكلية المقررة قانونا¹.

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يبرم عقد النقل البحري بين شخصين هما الناقل البحري والشاحن، إلا أن تنفيذ العقد قد يتدخل فيه طرف ثالث وهو المرسل إليه، وهنا يطرح التساؤل: أي من الشاحن والمرسل إليه له الحق في رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري؟ وما مدى جواز رجوع الغير بالمسؤولية على الناقل؟. وعلى العموم تشمل أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع كل مدع أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله المصلحة في التقاضي وذلك وفقا للقواعد العامة في القانون.

الفرع الأول: المدعى بمسؤولية الناقل البحري

وهو الطرف الذي أصابه ضررا نتيجة خط الناقل، وهو صاحب الحق في البضاعة التي أصابها ضرر بسبب هلاكها أو تأخرها ومن ثم يمكن أن يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير².

أولا: الشاحن chargeur

وهو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام العقد معه، وهو صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حالة حصول أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري، ورجوع الشاحن على الناقل أساسه المسؤولية التعاقدية ابان تقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال

¹ - المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الصادر بموجب القانون رقم 9 - 38 المؤرخ في 18 صفر

1429 هـ الموافق ل 25 فبراير 2008

² - محمد بهجت عبد الله أمين قايد. المرجع السابق، ص 146

الناقل بالتزامه التعاقدى المتضمن نقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه أو المعقول.

وللشاحن الرجوع على الأقل بالمسؤولية العقدية، سواء كان من المقرر أن الشاحن هو من يتسلم البضاعة أو شخص آخر وبغض النظر عما إذا كان قد تم تعيينه أو كان قابلاً للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها¹.

ومما يجب الإشارة إليه أنه إذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه، إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع ليس بالضرورة هو صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه فتتقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي تسلمها عند وصولها إلى الميناء، وإذا أصابها ضرر تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سالمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمره².

ثانياً: المرسل إليه Destinataire

وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع أو الطرف الذي يعتمد الناقل البحري بناءً على اتفاقه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه وبالتالي هر طرف أجنبي أبرم العقد لفائدته ويؤدي التعاقد لمصلحة المرسل إليه إلى نشوء حق شخصي ومباشر تجاه الناقل يخول له بموجبه الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم³.

¹ - الواد رشيد المرجع السابق، ص 131

² - المادة 749 من الأمر 76-80 . المرجع السابق

³ - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، 2002، ص 283

وفي الغالب يكون المرسل إليه هو المدعي مطالبا بتعويضه عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها¹ وصدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 17/12/1996 ملف رقم 145015 قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية التأمينات النقل وكذا شركة سوناطراك، والرامية إلى تعويض الخسائر، وذلك لكونهما لم يبرزتا صفتهم كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن².

وتكون وثيقة الشحن اسمية فيعين المرسل إليه فيها، وإذا كانت لأمر بذكر اسم الشخص الذي تكون لأمره، وفي حالة التحويل تكون لآخر مظهر لها، ولما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة، ويوجب القانون التحقق والتأكد من المرسل إليه بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن، وذلك ما جاء في نص المادة 787 قانون بحري: ((يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن)).

وإذا رفعت الدعوى من قبل المرسل إليه لا يجوز للشاحن أن يرفعها مرة أخرى حول نفس الطلبات، وعليه فإن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمدة من اشتراكه في عقد النقل كما أن حق المطالبة بالبضاعة وحق الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل متضمن في سند الشحن نفسه ومرسله، والحائز الشرعي لهذا السند له وحده الصفة باستلام البضاعة وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، غير أنه قد يتم نقل البضائع

¹ - يؤكد القرار الصادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية تحت رقم 140515 المؤرخ في 17 ديسمبر 1996. على تقديم التبرير على صفة المرسل إليه بتقديم وثيقة الشحن للمطالبة بالتعويض عن الخسائر البضاعة المنقولة، والذي يعتبر وثيقة الشحن سندا لحيازة البضائع واستلامها من الناقل .

² - حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، سقل منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا. سنة 1999. مر 13 نقلا عن بسعيد مرد. المرجع السابق، ص 308 - يسعيد مراد. المرجع نفسه، ص 308

بدون إصدار سند الشحن وفي هذا الصدد نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعين على الاقل تسليم البضاعة للمرسل إليه أو لممثله القانوني في المكان المتفق عليه هذا الأخير الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة صحيحة¹.

وعليه فإن المرسل إليه هو صاحب الحق في الدعوى؛ سواء بموجب سند الشحن أو وثيقة صحيحة، ونظرا للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة فإن المرسل إليه غالبا ما يكتب عقد تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته ولذلك فان أغلبية القضايا المطروحة تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه².

ثالثا: الغير (المؤمن)

على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي أبرم عقد النقل لفائدته فإنه يمكن للغير الذي لا يرتبط بأي علاقة تعاقدية مع الناقل البحري إلا لكونه تضرر من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري وأساسه في ذلك قواعد المسؤولية التقصيرية، وحتى يتمكن من الرجوع بالمسؤولية على الاقل يجب عليه إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر والعلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر الذي لحق البضاعة، غير أنه إذا كان رجوع الغير يستند على المسؤولية التقصيرية³، إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير، وهذا ما نصت عليه المادة 813 قانون بحري. والغير هنا يحل محل المرسل

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق. ص 133

² - سعيد مرد. المرجع السابق، ص 309

³ - تنص المادة 813 من القانون البحري الجزائري على تطبيق التضييدات والاعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على اساس المسؤولية غير التعاقدية

إليه أو بجانبه، ويطلق عليها بدعوى الحلول، ونصت عليه المادة 118 من قانون التأمينات وجاء فيها مايلي

(يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له. يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة))

ويشترط أن تتوفر في الغير (المؤمن الصفة في دعوى الرجوع، إذ لا يمكنه أن يرفع دعواه إلا بعد إثباته تسديد التعويض المستحق للمؤمن له، وهذا ما جاء في المادة 144 من قانون التأمينات التي نصت على: ((تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة المؤمن عليها.))¹.

وحتى يرفع المؤمن دعوى الحلول عليه أن يحترم شروط معينة قامت بإيضاحها المحكمة العليا وهي :

1- تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى، موقعا عليه من طرف المؤمن له وشركة التامين وعليه قيمة الخسائر المعرضة للمرسل إليه , ففي قرار صادر عن الغرفة البحرية والتجارية في 27 فيفري 1996 تحت رقم 138267، نصت بان الحكم الصادر بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقا لما جاء في المادة 144 من قانون التأمينات، وذلك لأن الشركة المدعية لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها أن تحل محل شركة سيدار.²

¹ - الأمر رقم 195-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات

² - قرار رقم 138267 المؤرخ في 27 فيفري 1996 نقلا عن بسعيد مرد. المرجع السابق، ص 311

وتجدر الإشارة إلى أن المحكمة العليا كانت في البداية تجيز حلول شركة التأمين محل المؤمن وذلك بمجرد تقديم عقد الحلول بما يفيد شركة التأمين مبلغ التأمين للمؤمن له ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء، إلا أنها تراجع بعد ذلك بموجب اجتهاد لاحق مضمونه رفض دعوى شركة التأمين لأنها قدمت عقد حلول لا يتضمن تاريخ تحريره

2- أن ترفع هذه الدعوى ضمن مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فلا تكون مقبولة شكلاً، إلا إذا رفعت في

- القرار رقم 151326 المؤرخ في دماي 1997 حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عند حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن التاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداءً من ذلك التاريخ، وأن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى، وبما أن عدد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التمديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به، عملاً بأحكام المادة 744 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: المدعى عليه في المسؤولية

وهو الطرف الذي ترفع ضده دعوى مسؤولية الناقل البحري، إذ تقوم مسؤوليته إذا نتج عنه خطأ وكان هذا الخطأ هو سبب الضرر الذي لحق بالبضاعة، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة¹ وبالتالي قد ترفع ضد النقل البحري سواء كان متعاقداً أو ناقلاً فعلياً كما يجوز للمدعي الرجوع على أحد تابعي الناقل البحري وكذلك مجهز السفينة².

¹ - الواحد رشيد. المرجع السابق، ص 135

² - محمد بهجت عبد الله أمين فايد . المرجع السابق، ص 147

أولاً: الناقل المتعاقد

وهو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري وتعهده بتنفيذه وبالتالي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها حتى وصولها إلى صاحب الحق فيها، وهذا ما نصت عليه المادة 765 ق بحري جزائري، وعليه يحق للمدعي الحصول على التعويض في الحالة التي تلحق بالبضاعة أضرار، وأن يرجع على الناقل المتعاقد، وذلك بغض النظر عما إذا كان الناقل المتعاقد هو من قام بنقل البضائع أو قام بتكليف ناقل أو ناقلين بحريين آخرين بنقل البضائع.

ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد هو من قام بالتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية، فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل. ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه تنفيذ مرحلة النقل الأولى مع ضمان استمرار تنفيذ مراحل بواسطة ناقلين آخرين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذاً لعقد النقل.

وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل، بواسطة وثيقة شحن مباشرة، في نص المادة 764 من القانون البحري على أنه لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمساقات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يمكن الاحتجاج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين، فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن ملزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل أو إلى ممثله القانوني، وهذا ما أكدته المادة 765 قانون بحري.

فمن خلال المواد المذكورة أعلاه يجوز للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع الناقل الذي دفع التعويض على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه¹.

ثانياً: الناقل الفعلي

وهو الشخص الذي يعهد إليه المتعاقد تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها. والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة على عكس التشريعات الأخرى إلا في حالة واحدة وهي توقف الرحلة لسبب ما، وألزم الناقل بعمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها إلى ميناء الوصول تحت طائلة التعويض².

ثالثاً: مجهز السفينة

قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح. ففي هذه الحالة نصت المادة 754 من القانون البحري على أن مجهز السفينة التي تحمل البضاعة هو الناقل وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية³، والغاية من جعل مجهز السفينة هو الناقل هي حماية الشاحن ورفع العبء عنه في بحثه عن الناقل أو الريان⁴.

¹ - بسعيد مراد. المرجع السابق، ص 314

² - بسعيد مراد. المرجع نفسه، ص 315

³ - قرار رقم 57 (39). منشور بالمجلة القضائية. 1991 العدد الأول ص 71. نقلا عن بسعيد . المرجع نفسه، ص

317

⁴ - مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر

ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة لا يطرح هنا أي إشكال في معرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام على اسم صاحبها لدى مصالح التسجيل البحري¹.
أما في حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل وهناك ثلاثة فروض هي:

1 - في حالة استئجار السفينة لمدة معينة يكون للمستأجر صفة الناقل لا المالك، وهذا ما نصت عليه المادة 701 من القانون البحري.
2 - في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة المستأجرة لها فنصت المادة 651 من القانون البحري على احتفاظ المؤجر بالتسيير التجاري وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري

3 - أما في حالة استئجار السفينة بهيكلها فقد نصت المادة 730 من القانون البحري على أنه يتمتع المستأجر بالتسيير التجاري، ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه الأضرار اللاحقة بالبضاعة. وعليه في حالة استئجار السفينة قد يكون المدعى عليه المؤسسة المؤجرة وقد يكون المؤسسة المستأجرة².

المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تنص المادة 32 الفقرة السادسة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه:
(تختص الأقطاب المتخصصة المعتمدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولي، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة

¹ - تنص المادة 35 من القانون البحري " يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية؛ أمام مالك السفينة ومحل إقامته وكذا مجهر السفينة وإذا وجد معه مالكين في الشيوخ أوجببت أسماؤهم ومحللات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم النسبية بالسفينة

² - سعيد مراد. المرجع السابق ص 318

بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات. تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم. تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم.))

هذا ويمكن للأطراف اللجوء إلى التحكيم إذا كان عند الشحن قد تضمن شرطا لإحالة المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم الفصل فيها¹.

الفرع الأول: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية

من نص المادة 745 قانون بحري يظهر أنه متاح أمام رافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختيارين اثنين:

أولاً: حسب قواعد القانون العام ترفع أمام الجهات المختصة إقليمياً أي موطن المدعى عليه وذلك طبقاً للمادة 73 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه ((يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك،))

كما نصت المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على أن ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية أمام الجهات القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو التسليم أو أمام الجهات القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرتها.

¹ - سعيد مراد. المرجع نفسه، ص 319

ثانياً: ترفع أمام الجهات القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة الواقع في دائرتها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني و ذلك طبقاً للمادة 745 قانون بحري، وعليه فإن هذه القاعدة من جهة توسع للمدعي اختيار المحكمة المختصة ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية¹.

والمشرع لم ينص على مدى شرعية اتفاق أطراف النزاع على جهة معينة دون الجهات المحددة قانوناً أو الاتفاق على جهة خارجة عنها، سواء قبل وقوع النزاع أو بعده. فالإتفاق على إختصاص محكمة إبرام العقد بين الطرفين ممكن، فعدم تقييد الأطراف يفيد حريتهم في ذلك².

كما يمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن وكيل الناقل باعتباره ممثلاً له في الموانئ التي يتردد عليها الناقل أثناء مباشرة نشاطاته التجارية ويدافع عنه باسمه ولحسابه، وذلك حسب الوكالة المبرمة بينهما³. كما جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 16 ديسمبر 1997 عن الغرفة التجارية والبحرية، مفاده أن لرافع الدعوى الحرية في اختيار الجهة المختصة محلياً في حدود ما يقره القانون، وذلك في قضية بين شركة التأمين من جهة والشركة الجزائرية من جهة أخرى، حيث قرر مجلس قضاء تلمسان بعدم الإختصاص⁴.

¹ - تنص المادة 745 من القانون البحري ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات المختصة إقليمياً

حسب قواعد القانون العام

² - يسعيد مرد. المرجع السابق. ص 321

³ - الواحد رشيد. المرجع السابق، ص 164

⁴ - تنص المادة 613 من القانون البحري على يجوز لوكيل السفينة أن يدعى أو يدافع عن المجهز أمام القضاء، إذا كان تمثيلاً يمنحه هذا الحق

الإقليمي لمحكمة الغزوات، وذلك لكونها ليست محكمة مقر إقامة المدعى فمقر الشركة هو الجزائر العاصمة، فنقضت المحكمة العليا القرار وأبطلته وأعتبرته مخطئا في تطبيق نص المادة 745 من القانون البحري، وأعتبرت محكمة الغزوات مختصة لأنها محكمة ميناء¹.

الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري

يقصد بالتحكيم في الاصطلاح القانوني اتفاق طرفين في نزاع معين على إحالته إلى شخص ثالث أو أكثر لحسمه دون الجوء إلى القضاء قبل نشوء النزاع أو بعده، فإذا كان قبل النزاع سمي ذلك شرط التحكيم، وإذا كان بعده سمي اتفاق التحكيم أو مشاركة التحكيم².

ومن أبرز مبررات اللجوء إلى التحكيم الحجة المتمثلة في رغبة أطراف العلاقة القانونية تفادي طرح منازعاتهم على القضاء، مع ما تتسم به إجراءات التقاضي من بطء وتعقيد، علاوة على احتمال استتالة أمد النزاع بسبب تعدد درجات التقاضي وإمكانية الطعن في الحكم، كما أن التحكيم هو نتيجة عمل جماعي يشارك فيه الأطراف والمحكمون.

كما ان التحكيم لا تحكمه اعتبارات الخصومة ورغبة كل طرف في الانتصار لنفسه كما هو الشأن أمام القاضي، فالتحكيم يغلق كل أبواب التلاعب والمماطلة، إذ هناك مواعيد يحددها الأطراف لكي يتم إصدار الحكم، والمحكمون هم من يهيمن على الإجراءات بعد تحديدها بواسطة الأطراف، أو وفقا للقوانين المعمول بها في إحدى هيئات

¹ - قرار المحكمة العليا بتاريخ 16 ديسمبر 1997 تحت رقم 2697). نقلا عن الواحد رشيد. المرجع السابق،

ص164

² - أفراح عبد الكريم خليل. التحكيم في المنازعات البحرية. بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق. المجلد 14. السنة

16. بتاريخ 22 مارس 2010

التحكيم الدائمة. كغرفة التجارة الدولية بباريس أو وفقا لقواعد اليونسترال، كما أن الأطراف هم الذين يختارون القانون الذي يحكم النزاع، وعليه فإن التحكيم هو الوسيلة الملائمة لفض النزاعات أو الخلافات التي قد تثار بمناسبة تنفيذ العقود الناجمة عن عملية التنمية الاقتصادية¹.

وينقسم التحكيم من حيث المحكمون إلى نوعين، فقد يكون التحكيم لدى هيئة أو مؤسسة دائمة وهي ما تسمى بالتحكيم المؤسساتي ونذكر منها غرفة التحكيم البحري بباريس، أما النوع الثاني فهو الذي يقوم فيه أطراف النزاع بتنظيم إدارة التحكيم بأنفسهم وهو ما يطلق عليه بالتحكيم الحر².

ومن حيث نوع التحكيم ينقسم إلى تحكيم وطني وتحكيم دولي أو أجنبي، فأما التحكيم الوطني فهو يتعلق بنزاع وطني أو داخلي في جميع عناصره ويتعين له محكمين وطنيين يصدرون حكمهم داخل الدولة وفقا لإجراءات وطنية مع تطبيق القانون الوطني. والتحكيم الوطني لا يثير أية صعوبة

لأنه يخضع للقانون الوطني ولا ينفذ خارج الدولة ولا يجوز للقاضي أن يتصدى لموضوع النزاع بل يقتصر دوره على البحث في مدى توفر الشروط اللازمة للتنفيذ.

أما التحكيم الدولي فهو الذي ينتمي بعناصره المختلفة لأكثر من دولة و يثير عدة صعوبات من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق على اتفاق التحكيم وإجراءاته وموضوع النزاع ومكان التحديد والمحكمين، وقد اتخذ المشرع الجزائري قراره في المادة 1006 و

¹ - عبد الحميد الأحديب. التحكيم، أحكامه ومصادره. الجزء الأول، لبنان، ص 20 وما بعدها ، فوزي محمد سامي. التحكيم التجاري الدولي، المجلد الخامس. 1997. الأرين. ص 19.20

² - محمود السيد عمر التحيوي، التحكيم الحر و التحكيم الدولي، 2001 . الإسكندرية ص 191 وما بعدها، علي عوض حسن. التحكيم الاختباري في المنازعات المدنية والتجارية. 2004. الإسكندرية، ص ص (27، 31)

1009 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ونص على المعيار الاقتصادي شريطة أن يكون بين دولتين على الأقل، أما التحكيم الأجنبي فهو الذي ينتمي فيه التحكيم بأحد أو بعض عناصره لدولة أخرى، ولا بعد كل تحكيم أجنبي تحكيما دوليا، بحيث أن التحكيم الدولي قد يكون كذلك مع جريانه في الداخل، إلا أنه يجوز الجمع بين الأجنبية والدولية للتحكيم إن كان يتعلق بمنازعة دولية¹.

وقد قام المشرع الجزائري بتخصيص المواد من 1006 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وذلك بقانون رقم 09-08 المؤرخ في 25/08/2008².

أولا: تنظيم التحكيم

كما سبق وذكرنا أن اتفاق التحكيم هو اتفاق على لجوء الطرفين إلى التحكيم التسوية خلافات نشأت أو يحتمل أن تثور بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية أو غير عقدية، وعليه يمكن أن يكون الاتفاق سابق للنزاع كما يمكن أن يكون لاحقا له³.

وحتى يكون الاتفاق صحيحا يجب أن تتوافر فيه شروط موضوعية وشكلية، فأما الموضوعية فهي ضرورة توافر التراضي صحيحا و أن يرد هذا التراضي على محل ممكن و مشروع و أن يستند إلى سبب مشروع. أما الشروط الشكلية فقد نص المشرع

¹ - بسعيد مرك، المرجع السابق ص 326 - 2009

² - قانون الإجراءات المدنية والادارية الصادر بموجب القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير 2008. الجزائر

³ - نصت المادة (40) اين قانون الإجراءات المدنية والادارية، على أن اتفاق التحكيم، يمكن أن يتم قبل نشوء النزاع وهو ما يحدث في مجال العقود وهذا هو الأصل، وأما عن ع لاحق ودائما قيل نشوء النزاع، يقضي بان ما ينشأ من خلاف حول تفسير العقد الأصلي أو تنفيذه يحل بواسطة محكمين، وهذه هي الصورة الأولى لاتفاق التحكيم وتعرف بشرط التحكيم. أما الصورة الثانية فتعرف بمشاركة التحكيم وتكون أثناء نشوء النزاع.

على أن يكون اتفاق التحكيم وتحت طائلة البطلان مكتوبا ويكون كذلك إذا ورد في محرر وقعه الطرفان أو

إذا ورد فيما تبادله هؤلاء من رسائل وبرقيات أو غيرها من وسائل الاتصال وهذا ما نصت عليه المواد 1008 و 1012 و 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

ويعرض النزاع على هيئة تحكيم يتم تشكيلها باتفاق الطرفين، غير أنه في حالات معينة القضاء هو من يقوم بعملية التعيين، ويظهر لنا من خلال المادة 1041 أن الأصل في تعيين المحكمين هو الرجوع إلى اتفاق الأطراف وتعيين المحكمين يكون وفقا لما جاء في المادتين 1041 و 1017 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

وعلى خلاف النظام القضائي فإنه في مجال التحكيم الدولي يعطي للأطراف حرية تامة في اختيار وتحديد الإجراءات والقواعد التحكيمية وذلك يرجع لسببين اثنين هما عدم ارتباط التحكيم الدولي بنظام قانوني معين و السبب الثاني يكمن في الأساس القانوني الذي يقوم عليه التحكيم وهو تغليب إرادة الأطراف، وفي حالة غياب التحديد من طرف الأطراف تتكفل محكمة التحكيم بهذا العمل.

ونفس الشيء بالنسبة لتحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فإن الإرادة الأطراف دورها الكامل في هذا المجال وهذا ما جاء في المادة 1050، ومتى غابت إرادة الأطراف فإن محكمة التحكيم هي التي تحدد القانون الواجب التطبيق².

وإذا رفع أمام قضاء الدولة نزاع اتصلت به محكمة تحكيم بمقتضى اتفاق التحكيم، فيجب أن تعلن هذه المحكمة عدم اختصاصها طالما أن اتفاق التحكيم ليس واضحا

¹ - التحكيم التجاري . info . Djelfa . www

² - المادة 1043 من القانون 19-18 المرجع السابق.

بطلائه، وهذا ما يطلق عليه بالأثر المانع، ونصت على ذلك المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ثانيا: الحكم التحكيمي

تحكم مهمة محكمة التحكيم في الفصل في النزاع، وذلك عن طريق إصدار حكم بالأغلبية، على أن يتم إدراج رأي المخالفين في قرار التحكيم، ويشترط في حكم التحكيم أن يكون مكتوبا وأن يكون مرفقا من طرف المحكم أو المحكمين الذين قاموا بإصداره كما يجب أن يتضمن تاريخ النطق، وهذا ما نصت عليه المادة 1029 قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

وتنفيذ حكم التحكيم الدولي يحتوي على نوع من المساس بالسيادة الوطنية، حيث يتم صدوره في دولة أخرى ويطبق قانون غير القانون الوطني. ولذلك اهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بوضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي واشترط إجراءات يجب اتباعها وهي على من يريد تنفيذ الحكم أو الاعتراف به أن يتقدم بطلب، مع ضرورة توفر شرطين أساسيين.

الأول يتمثل في الوجود المادي لحكم التحكيم والشرط الثاني أشارت إليه المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية هو عدم التعارض مع النظام العام، إلى رئيس المحكمة للجهة القضائية المختصة في الطلب، فإذا كان مقر محكمة التحكيم في الجزائر هنا الاختصاص يؤول إلى المحكمة التي صدر حكم التحكيم في دائرتها، أما إذا كان مقر التحكيم في الخارج فالاختصاص يؤول إلى المحكمة محل التنفيذ².

¹ - يسعيد مرد. المرجع السابق، ص ص (326، 335)

² - يسعيد مراد. المرجع السابق، ص ص 342

ثالثا: الطعن في أحكام التحكيم الدولي

وعلى عكس حكم التحكيم الداخلي فإنه لا يجوز الطعن في حكم التحكيم الدولي لأن المشرع قد أجاز الطعن في الأوامر التي تقضي بالاعتراف به أو تنفيذه، وذلك عن طريق الطعن بالاستئناف أو الطعن بالنقض. فالأول تسمح به نصوص القانون في مسألة الاعتراف بحكم تحكيمي دولي أو تنفيذه ويشترط لذلك أن يكون التحكيم قد تم خارج الجزائر وأن تتوفر حالة من الحالات التي حددتها المادة 1066 من قانون الإجراءات المدنية والادارية.

كما يمكن استئناف الأوامر التي تقضي برفض الاعتراف أو تنفيذ حكم التحكيم وذلك طبقا للمادة 1055 قانون الإجراءات المدنية والادارية. أما الثاني ونقصد به الطعن بالنقض وخلافا للاستئناف لا توجد في إطار التحكيم التجاري الدولي نصوص تتعلق بحالة الطعن بالنقض ضد الأوامر أو القرار القاضي بالاعتراف والتنفيذ أو رفضه، وهذا يعني أنه يمكن دائما الطعن بالنقض ضد القرار أو الأمر القاضي برفض أو قبول الاعتراف أو التنفيذ، وذلك بالرجوع إلى القواعد العامة المقررة في قانون الإجراءات المدنية وهي الواردة في المواد من 349 إلى 379

وقد حدد المشرع مهل للاستئناف والطعن بالنقض وذلك حسب كل حالة، ففي الحالة التي يتم فيها التبليغ الرسمي للحكم المطعون فيه الشخص نفسه فتكون المهلة عندئذ هي شهرين من تاريخ التبليغ، وفي الحالة التي يتم فيها التبليغ في الموطن الحقيقي أو المختار وهنا تكون المهلة هي ثلاثة أشهر من تاريخ التبليغ، وتكون هذه المهل سارية المفعول سواء كان الخصوم مقيمين بالجزائر أو خارجها.

المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كما سبق وذكرنا، تقع المسؤولية على الناقل البحري في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وقد أعطى المشرع للناقل إمكانية دفعها بالطرق المقررة قانونا.

المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري

نص المشرع على إجراءات معينة يستوجب على الناقل اتباعها و اتخاذها خلال مواعيد محددة. والهدف الذي يقصده المشرع هو وضع حد للمنازعات التي تنشأ عن عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة¹.

وتتمثل هذه الإجراءات التي نص عليها القانون البحري لقبول سماع دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خطية إليه في مواعيد قصيرة ابتداء من التسليم، وذلك حتى يتسنى له التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب، فما هي هذه التحفظات، ومن يتحمل عبء الإثبات، وكيف يثبت².

الفرع الأول: التحفظات ومواعيدها

على المضرور قبل أن يطالب الناقل بالتعويض، إخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في استلامها، ليعلم بما حدث ويتخذ قراره، وذلك بفض النزاع وديا وإما رفض ادعاءات المضرور ومنه الدخول معه في خصومة قضائية وعلى ذلك نص المشرع في

¹ - التحكيم التجاري، info . Djelfa . www

² - محمد بهجت عبد الله أمين قايد. المرجع السابق، ص 153

المادة 790 من القانون البحري على ضرورة تبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، وإذا لم يتم المرسل إليه بهذا الإجراء قبل أو في وقت التسليم تعتبر البضاعة مسلمة حسب الحالة التي وصفت بها في وثيقة الشحن ولغاية ثبوت العكس، وإذا كانت الأضرار غير ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام اعتبارا من يوم التسليم، وإذا كانت البضائع محققة فيها حضوريا عند استلامها فلا جدوى من التبليغ الكتابي كما نص على بطلان الشروط التعاقدية التي تنص على تكاليف زائدة بالنسبة المرسل إليه على الشروط المبينة¹.

أولا: التحفظات و مواعيدها

تفصي القواعد على من ادعى مسؤولية النقل البحري إثبات أن الضرر الذي تعرضت له البضاعة كان بسبب الناقل، وكما أشرنا سابقا فالناقل لا يكون مسؤولا إلا إذا تعرضت البضاعة للضرر وهي تحت يده.

وحماية للناقل نص المشرع على ضرورة توجيه تحفظات خطية إليه أو إلى ممثله حيث كما هو موضح في المادة أعلاه، فمن خلالها يظهر أن المشرع قد فرق بين الأضرار والخسائر الظاهرة وغير الظاهرة وذلك من خلال إعطاء مدة ثلاثة أيام لإبلاغ الناقل كتابيا في حالة الخسائر الغير الظاهرة على خلاف الحالة التي تكون فيها الأضرار ظاهرة إذ يستوجب أن يكون التبليغ في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة، وعليه يظهر لنا من المادة أن التسليم يشكل عنصرا هاما في عقد النقل البحري. وتحدد مرحلة التسليم الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضاعة من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بحيث تبدأ من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي بانتهاء

¹ - المادة 790 من المر رقم 76-80 المرجع السابق

آخر جزء منها، والإخطار بالتحفظات يكون عند آخر جزء منها، أما إذا كانت البضاعة تنزل على دفعات فإن الإخطار يكون عند نهاية كل دفعة أو جزء¹.

وجاء في قرارات المحكمة العليا أن آجال تقديم التحفظات تكون العبرة فيها بالتسليم وليس بالتفريغ، ففي قرار صادر بتاريخ 22/07/1997 تحت رقم 153252 نقضت المحكمة العليا القرار الصادر عن مجلس قضاء مستغانم القاضي برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أن البضائع أفرغت من 25 ماي إلى 01 جوان 1983 وأن تقرير الخبير المتعلق بالخسائر حرر في 12/08/1984 وعليه اعتبرت المحكمة العليا أن قضاة المجلس لم يطبقوا المادة 790 من القانون البحري ولم يميزوا بين عملية التفريغ كعملية مادية وعملية التسليم بالمعنى القانوني².

ثانيا: آثار انتفاء التحفظات

نصت المادة 790 من القانون البحري على أنه تعتبر البضاعة المستلمة على الحالة التي وصفت بها في وثيقة الشحن. إلا إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك ويثبت أن الخسائر والأضرار كانت بسبب خطأ الناقل وذلك بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير معين من طرف القضاء

وأكدت ذلك المحكمة العليا في العديد من قراراتها، ومنها القرار الذي قضى بأن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، وأكدت على بقاء حقوقه قائمة وذلك حسب المادة

¹ - الشليم عرفته المادة 1369 على أنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجه تسليم البضاعة الى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداع قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن

² - قرار القضائي رقم 153252، العدد الخاص سنة 2001. ص 230. نقلا عن بسعيد مراد. المرجع السابق، ص

743 من القانون البحري الجزائري، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل، وعليه يبقى حق المرسل إليه في التحفظات قائم لنفسه بدءاً من تاريخ التسليم¹.

والمادة 790 في فقرتها الثالثة اعتبرت أنه لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلام البضائع، ففي حالة إجراء معاينة مشتركة بين المرسل إليه والناقل البحري فالمرسل إليه غير ملزم بتوجيه التحفظات إلى الناقل.

الفرع الثاني: الإثبات وقرينة المسؤولية

نصت المادة 323 من القانون المدني أنه على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه، وعلى هذا الأساس فالذي يطالب بالتعويض عليه إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، وكما سبق وذكرنا أن الخطأ في مسؤولية الناقل البحري مفترضاه والمرسل إليه هو من يتحمل عبء الإثبات.

ويختلف المدعي في مجال الإثبات والمدعي في مجال دعوى المسؤولية ففي هذه الأخيرة، المدعي هو من يرفع الدعوى وقد يكون المرسل إليه أو الشاحن أو الغير، بينما المدعي في مجال الإثبات هو من يدعي خلاف الأصل. وهناك قرينة يستفيد منها الناقل مفادها أن التسليم تم بشكل موافق لما ذكر في مسند الشحن، وعلى المرسل إليه إذا أراد أن ينفي هذه القرينة أن يثبت عكسها ويترتب على هذه القرينة لمصلحة الناقل أن ينتقل عبء الإثبات إلى المرسل إليه أو نائبه².

¹ - القرار رقم 143090 المؤرخ في 19 جويلية 1996. منشور بالجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد

خاص، نقلا عن بوبكر سخري. المرجع السابق ص 179

² - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 351

أولاً: طرق الإثبات

لما كان محل الإثبات هو وقائع مادية فإنه يجوز إثباتها بكافة الطرق، فالحالة التي هي عليها البضاعة عند التسليم يمكن إثباتها بسهولة، وحجية وثيقة الشحن تختلف حسب ما إذا كانت بين طرفيه، الناقل والشاحن من ناحية وبالنسبة للغير من ناحية أخرى، حيث تنص المادة 761 قانون بحري على أنه

((تعد وثيقة الموضوعه طبقاً لأحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكيفية المبينة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة الحامل من الغير بحسن نية.))¹

فمن المادة نلاحظ أن وثيقة الشحن ليست مطلقة إذ يمكن إثبات عكسها بنقض ما ورد فيها، وعلى هذا يستطيع الريان أن يثبت أن البضائع سلمت له على خلاف ما ورد في سند الشحن، وعملية الإثبات هذا تختلف ما إذا كان هلاك كلي أو تلف أو لعيب البضاعة².

1- الإثبات في حالة الهلاك الكلي:

ففي هذه الحالة يجب إثبات واقعتين، الواقعة الأولى هي أن الناقل قد استلم البضائع وتثبت بتقديم سند الشحن، وذلك حسب المادة 749 من القانون البحري والواقعة الثانية هي عدم تسليم الناقل للبضائع، ويجوز إثباتها بكافة الطرق وفي الواقعة الأخيرة ينقلب عبء الإثبات إذ يتحول إلى الناقل الذي إذا أراد أن يتخلص من المسؤولية عليه

¹ - المادة 761 من الأمر رقم 76-80 المرجع السابق

² - محمد كمال حمدي. المرجع السابق، ص 194

إثبات أنه سلم البضاعة للمرسل إليه القانوني، فتسليمها إلى غير ذي صفة يعد بمثابة عدم التسليم تماما

2 - الإثبات في حالة الهلاك الجزئي أو التعيب:

و هنا تكون عملية الإثبات بالقيام بعملية مطابقة بين ما ورد في مسند الشحن وبين الواقع الفعلي للبضاعة، مع مراعاة أن الناقل يمكنه إثبات أنه لم يستلم إلا ما هو موجود ويمكنه الاعتماد على التحفظات التي دونها في وثيقة الشحن وبالتالي التخلص من مطالبة المدعي.

ثانيا: الاتفاق على تعديل قواعد الإثبات

القواعد الإجرائية للإثبات هي قواعد تتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، أما بالنسبة للقواعد الموضوعية للإثبات فهي لا تعد من قبيل النظام العام، وعليه يجوز الاتفاق على مخالفتها كما يجوز التنازل عنها صراحة أو ضمنا أثناء نظر الدعوى، كما يمكن الاتفاق على تعديل عبء الإثبات

غير أنه في قواعد مسؤولية الناقل البحري لا يجوز الاتفاق على تعديل عبء الإثبات، بحيث أن في هذا الاتفاق تخفيف على الناقل، وهذا لا يجوز طبقا لنص المادة 811 سن القانون البحري.

ثالثا: قرينة المسؤولية في حق الناقل

نصت المادة 802 من القانون البحري على أن الناقل مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمها إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها، وعليه بمجرد ادعاء صاحب الحق في البضاعة أن بضاعته أصابها ضرر قام افتراض بجانبه وهو أن الناقل من تسبب بخطئه في هذه الأضرار. فبإثبات أن الضرر قد حصل

بين تسلم البضاعة إلى حين تسليمها يكون الناقل مسؤولاً، ومسؤوليته هنا مفترضة وليست مؤسسة على قرينة الخطأ¹.

وتجدر الإشارة إلى أن تعبير قرينة المسؤولية هو تعبير منتقد إذ أن القرينة افتراض والمسؤولية لا يصح أن تفترض، بحيث أن النتائج القانونية لا تفترض ولكنها تستنتج من الوقائع التي يحددها القانون، كما هو الحال بالنسبة للقرائن القانونية. فالمسؤولية إما أن تقوم أو لا تقوم. ولذلك فالمنطق يقتضي أن نقول أن المشرع وحتى يجنب الشاحن عبء إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه، قام بافتراض مفاده أن البضاعة ما كانت لتلف لولا خطأ الناقل، وعلى هذا الأخير إن أراد التخلص من هذا الافتراض أن يقوم ويثبت عكسه. فطبيعة هذه القرينة حسب الأصل العام قرينة بسيطة، ونطاق هذه القرينة محدد بجانبين؛ كما يلي:

1_ من حيث النطاق الزمني: وتشمل عقد النقل من استلام البضائع إلى تسليمها ، وهو ما جاء في المادة 802، وعليه فإن الناقل يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة خلال جميع مراحل النقل بما في ذلك مرحلة التحميل بميناء الشحن؛ إذ أن الناقل هو الذي يقوم بتحميل البضاعة ورسها وتستيفها. وخلال المسافة بين ميناء التحميل وميناء الوصول ومرحلة التفريغ بهذا الأخير للناقل المسؤولية الكاملة على سلامة البضاعة حتى أثناء عملية التفريغ التي يجب أن تتم بعناية تامة².

وأخيراً تسليمها لصاحب الحق فيها وهو المرسل إليه، وفي حالة غيابه يضعها الناقل بمؤسسات التخزين، ولا ننتهي مسؤوليته إلا بالتسليم الفعلي، والتسليم الفعلي لا

¹ - المادة 773 من الأمر رقم 76-80 المرجع السابق.

² - المادة 780 من الأمر رقم 76-80. المرجع نفسه

يكون إلا للمرسل إليه أو ممثله القانوني وليس إلى مؤسسة الميناء. وتجدر الإشارة إلى أن إثبات

تاريخ التسليم يكون على عاتق الناقل، فإذا أراد الناقل أن يعفى من المسؤولية فعليه أن يثبت أن ضياع البضاعة أو خسرانها تم بعد تسليمها للمرسل إليه أو لممثلة القانوني¹.

2- من حيث الأضرار التي تقوم عليها القرينة: يظهر لنا من خلال نص المادة 802 من القانون البحري أنه يشتمل على صورتين من صور الأضرار وهي الهلاك الكلي والتلف، وهو ما جاء في قرار المحكمة العليا رقم 119292 المؤرخ في 11 أبريل 1995، حيث جاء في هذا القرار مبدأ قانوني وهو ((عندما يكون الضرر ناتج عن نقص البضاعة يكفي إثبات طلب التعويض بشهادة عدم التفريغ عكس طلب التعويض عن الخسائر التي تتطلب إثبات ذلك بتقرير الخبرة)).

وأما في حالة التأخير فهي مستمدة من نطاق القرينة لأنها لا تتضمن تسليمًا، كما أن إثبات التأخير لا تثير أية صعوبة، فبمجرد حلول ميعاد التسليم إن كان مدرج في وثيقة الشحن ولم يحصل التسليم يكون قد حصل خطأ في يتصل بالعقد، ومن ثمة لا يحتاج المرسل إليه بعد ذلك إلى إثبات الضرر؛ باعتبار أن العلاقة السببية بين الضرر والخطأ مفروضة

وكذلك الحال إذا لم يكن هناك اتفاق محدد في وثيقة الشحن فإن الميعاد الذي يكون واجبًا هو الوقت المعقول، إذ يطلب من الناقل المكلف الحرص على تسليم البضائع فيه، بما أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فما على المرسل إليه إلا إثبات أن النتيجة لم تتحقق.

¹ - يسعيد مرد. المرجع السابق، ص 356

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وضع المشرع الجزائري أحكاما خاصة بتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع، بما فيها حكم التقادم على دعوى مسؤولية الناقل البحري في الفصل الأول من الباب الثالث، الخاص بالقواعد العامة

الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم

نص المشرع الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في المواد 742، 743، 744 من القانون البحري الجزائري وجعله تقادما قصيرا. وقسمها إلى ثلاثة أنواع هي:

- الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري وتتقادم بمرور سنتين اثنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه، وهو ما تضمنته المادة 742/ق به حيث جاء نصها كما يلي مع لتحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه". فالمادة حددت مدة التقادم بسنتين على بعض الدعاوى، كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن لمساهمة في المسؤولية مثلا، أو التي يرفعها ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل¹.

- الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن، وترفع من طرف المرسل إليه أو الشاحن وجعل لها تقادم بمرور

¹ - الواحد رشيد. المرجع السابق. ص 169

سنة واحدة ، وتضمنتها المادة 743 من القانون البحري وفيها أجاز المشرع للأطراف الاتفاق على تمديد أجل الدعوى إلى سنتين من تاريخ وقوع الضرر¹.

- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن، وترفع خلال سنة ويجوز أن ترفع حتى بعد القضاء الأجل، على أن ترفع خلال الثلاثة أشهر الموالية لتاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة، حيث جاء نص المادة 744 من القانون البحري " يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى².

أولا: أساس التقادم

من نص المادتين 743 و744، يتضح أن المشرع قد أخضع دعوى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة، وذلك رغبة منه في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن، فمن جهة حماية للناقل حتى لا تتراكم عليه فضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، ومن جهة أخرى حماية للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الثاقل باشتراط مدة تقادم لا تكفيه لتحضير دعواه. والمدة المقررة في نص المادتين هي للتقادم المسقط وليست مقررة للسقوط، بحيث أن مواعيد السقوط لا يرد عليها الوقف والانقطاع كما لا يجوز الاتفاق على إطالتها بخلاف مدة التقادم

¹ - تنص المادة 743 من القانون البحري الجزائري " تتقادم كل دعوى ضد الأقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين بإنفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى"

² - المادة 744 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق

ومدة التقادم المحددة في المادتين ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفقا على تعديلها إطالة أو تقصيرا، فهي من النظام العام لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن في مثل هذا الاتفاق تخفيفا لمسؤولية الناقل، وهذا مخالف للمادة 811 من القانون البحري وعليه فهو اتفاق باطل.

إلا أن المشرع قد أورد استثناءات على القاعدة السالفة الذكر، فأجاز لطرفي العقد إطالة أو تمديد مدة التقادم في الحالة التي تفقد فيها البضاعة أو تلحق بها أضرار، وأن تكون هذه البضاعة منقولة بموجب سند شحن على أن لا تتجاوز هذه المدة سنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى، كما أن هناك استثناء آخر ويتمثل في دعوى الرجوع حيث أجاز المشرع للمؤمن أن يرفعها حتى بعد انقضاء الأجل على أن لا تتعدى المهلة على ثلاثة أشهر.

هذا ولا يجوز لمن تقرر لمصلحته التقادم، أن ينزل عنه صراحة أو ضمنا بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف فيه. وإذا كانت مدة التقادم من النظام العام، إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك، فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، ونصت المادة 321 من القانون المدني لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا، بل يجب أن يكون بناء على طلب المدين أو أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به¹.

¹ - المادة 321 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بموجب قانون رقم

05-07 مؤرخ في 13 ماي 2017، الجريدة الرسمية عدد 83 صادر في 13 ماي 2007

ويجوز التمسك بالدفع بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية وهذا ما جاء في الفقرة الثانية من المادة أعلاه، إلا أن التمسك بالتقادم لأول مرة أمام المحكمة العليا لا يجوز وهذا ما جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 1982/07/31¹.

ثانياً: نطاق التقادم

من خلال المادتين 743 و 744 من القانون البحري يسري التقادم على دعاوى المسؤولية التي تخص هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها والتي ترفع ضد الناقل البحري وعليه يشمل التقادم الدعاوى التالية:

- الدعاوى التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وحدد المشرع التقادم السنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم.

دعوى رجوع المؤمن لتحصيل حقوقه المتمثلة في المبلغ الذي دفع تعويضاً للمؤمن له عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة حيث يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الأطراف المسؤولة عن الأضرار التي لحقت بالمؤمن له، و يشترط في ذلك أن يقدم المؤمن عقد الحلول يوم رفع الدعوى وأن تكون هذه الدعوى خلال المهلة المحددة في المادة 743 من القانون البحري

¹ - قرار المحكمة العليا بتاريخ 31 مارس 1982، تحت رقم 1929، نشرة القضاة عند خاص سنة 1982 ص 109.

غير أنه يمكن أن ترفع الدعوى حتى بعد المهلة المحددة في المادة السابقة وذلك عندما تقام في مدة الثلاثة أشهر الموالية لتسديد المبلغ المطالب به من طرف المؤمن له. وقد أصدرت المحكمة العليا قرارها الصادر بتاريخ 06 ماي 1997 تحت رقم 151318 يخص تقادم دعوى الرجوع أكدت فيه أن مدة التقادم هي سنة واحدة، ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة كما يمكن أن ترفع حتى بعد انقضاء الجل عملاً بالمادة 747 من القانون البحري

أما الدعاوى التي نصت عليها المادة 742 من القانون البحري نلاحظ أن المشرع قد جعل مدة التقادم سنتين ويخص بذلك كل الدعاوى التي قد تنشأ عن عقد النقل البحري ما عدا الدعاوى التي نصت عليها المادتين 743 ، 744 من القانون البحري، وعلى هذا الأساس فإن الدعاوى التي تتلقاها بمرور سنتين، حسب المادة 742 من القانون البحري

1- دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل، ونصت عليها المادة 797. 2- الدعوى التي ترفع ضد الشاحن بسبب الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء خطئه أو خطأ تابعيه ونصت عليها المادة 779 3- الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه بسبب تأخر هذا الأخير في استلام البضاعة بدون تبرير، ونصت عليها المادة 794. 4- لدعوى التي يرفعها الناقل ضد الناقلين الآخرين، في حالة ما إذا كان النقل بوثيقة مباشرة ودفع تعويضاً لصاحب الحق في البضاعة عن الخسائر التي لحقت بها ونصت عليها المادة 1766.¹

¹ - يسعيد مراد. المرجع السابق، ص 362

الفرع الثاني: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم

حدد المشرع الجزائري مهلة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري بسنة واحدة، وسمح للطرفين بتمديدتها إلى سنتين على شرط أن يتم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى¹.

أولاً: بداية سريان التقادم

أمام عدم وجود نصوص خاصة تتعلق بحساب مواعيد التقادم في القانون البحري فإنه يتطلب الرجوع إلى القواعد العامة في أحكام القانون المدني.

ففي هذا الصدد تنص المادة 314 من القانون المدني الجزائري على

((تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيها))².

والمشرع في نص المادة 743 من القانون البحري لم يحدد بداية سريان المهلة ما إذا كانت من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء تفرغ البضائع أو تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه. فحسب المادة 742 من القانون البحري تبدأ مدة التقادم من يوم تسليم البضاعة أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه، وعلى هذا الأساس فإن حساب أجل التقادم يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع، وعليه فإن بدء سريان التقادم يختلف بحسب ما إذا حصل التسليم أو لم يحصل.

1- في حالة حصول التسليم: تحسب مدة التقادم من تاريخ التسليم، ويختلف الأمر في ما إذا كان التسليم قد حصل دفعة واحدة، فإذا كان التسليم على دفعات تبدأ مدة التقادم من

¹ - المادة 743 من الأمر رقم 76-80. المرجع السابق

² - المادة 314 من الأمر 75-58 المرجع السابق

اليوم الذي انتهى فيه من وضع البضاعة كاملة في يد المرسل إليه، والمقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي أو المادي للبضائع؛ بحيث تنتقل حيازتها صاحب الحق فيها، فيتمكن من فحصها والتأكد من حالتها وله أن يبدي تحفظاته¹.

وعلى هذا لا يعتبر تسليمًا للبضائع تسلم المرسل إليه وثيقة الشحن من الناقل ولا يسري التقادم من تاريخ تسليم الوثيقة وإنما من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع، كما أنه لا يعتبر تسليمًا فعليًا تسليم البضائع المصلحة الجمارك، إذ أن هذه الأخيرة لا تعتبر نانية عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما الجمارك تستلم البضاعة بناءً على حق مخول لها قانونًا

وعليه يبدأ سريان التقادم الخاص بدعوى مسؤولية الناقل البحري في حالة حصول التسليم من تاريخ التسليم النهائي والفعلي للبضائع.

2- في حالة عدم حصول التسليم: تحسب مدة التقادم من التاريخ المتوقع عليه أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه، وفي الحالة التي يكون فيها الميعاد غير موثق، فيكون الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة، ومن ثم فإن الناقل مطالب بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبداية السريان التقادم.

وحالة عدم حصول التسليم تضعنا أمام فرضين هما:

الفرض الأول: وهو عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة، وهنا يختلف الأمر فيما إذا كان المرسل إليه يعلم بتاريخ وصول السفينة من عدمه، فإذا كان تاريخ وصل السفينة معن عنه في وثيقة الشحن أو معلوم للمرسل إليه على وجه اليقين، فتبدأ مدة التقادم من ذلك التاريخ. أما إذا كان المرسل إليه لا يعلم بتاريخ وصول السفينة فإنه يجب على الناقل

¹ - يسعيد مرد. المرجع السابق، ص 365

أن يعلم المرسل بتاريخ وصول السفينة، وإذا لم يقد بذلك فإن بدء سريان التقادم يكون من تاريخ إعلام المرسل إليه، بأن بضاعته قد أودعت في المستودع¹.

الفرض الثاني: وهو حضور المرسل إليه وعدم استلامه للبضاعة وقد يكون بامتناعه عن ذلك أو رفض الناقل تسليمه إياها ويعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه دفع مستحقات الأجرة أو المساهمة في الخسائر وهو ما تضمنته المادة 792 من القانون البحري

ففي الحالة التي يتمتع المرسل إليه استلام البضاعة، بعد أمتناعه بمثابة الاستلام ومنه يبدأ سريان التقادم. غير أن المحكمة العليا دائما تأخذ بعملية التعليم، سواء في التقادم أو إبداء، التحفظات وعليه يبقى الناقل مسؤولا عن البضاعة حتى تسليمها فعليا للمرسل إليه طبقا للمادة 802 من القانون البحري. أما في الحالة التي يرفض فيها الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه، فيبقى الناقل مسؤولا عن البضاعة حتى تسليمها فعليا للمرسل إليه².

ثانيا: وقف وانقطاع التقادم

بما أن المشرع لم يتكلم في القانون البحري عن وقف وانقطاع التقادم، فإنه يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني، والتي تتعلق بوقف وانقطاع التقادم، إذ نصت المادة 316 من القانون المدني في فقرتها الأولى على أن التقادم لا يسري كلما

¹ - بسعيد مرد . المرجع السابق، ص 3661

² - لمادة 802 من الأمر رقم 76 - 80 المرجع السابق

وجد مانعا مبررا، وفي هذه الحالة يكون رفع الدعوى مستحيلا استحالة مطلقة، والوقف يقصد به تعطل وأمتناع سريان التقادم بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقفا فيها، وبزوال الوقف يعود التقادم إلى السريان من جديد وتضم المدة السابقة للوقف إلى المدة اللاحقة له.

أما الانقطاع فهو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه، بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن، ويبدأ حساب سريان التقادم من جديد. وبينت المادتين الأسباب التي تؤدي إلى انقطاع التقادم وهي:

1- المطالبة القضائية: فرغ المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض عن الخسائر التي لحقت ببضاعته، سبب من أسباب انقطاع التقادم، حتى وإن رفعت هذه الدعوى أمام محكمة غير مختصة.

2- الحجز: والحجز هو وضع أموال المدين تحت الرقابة القضائية، وهناك حجز تحفظي وحجز تنفيذي¹.

3- إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا.

فهذه الأسباب السابقة تؤدي بالتقادم إلى الانقطاع، ويترتب عن انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر، وتكون مدته هي مدة التقادم الأول.

¹ - يسعيد مراد. المرجع السابق ص (367، 369)

ونستخلص من حيثيات هذا الفصل أن المشرع قد هياأ للمضرور (الشاحن أو المرسل إليه) وسيلة للحصول على حقه، وذلك بسن قوانين إجرائية تتعلق بدعوى مسؤولية الناقل البحري، وما يلاحظ هو أن المشرع قد جعل من عملية التسليم العنصر الأهم في دعوى مسؤولية الناقل البحري، كما أضفي التقادم القصير على الدعوى وذلك راجع إلى طبيعة المعاملات التجارية التي تمتاز بالسرعة.

خاتمة

خاتمة :

إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مدنية لا تقوم إلا إذا توافرت الأركان الثلاثة، الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ففي حالة حصول ضرر للبضاعة في الفترة الممتدة بين قيام الناقل يتسلمها من يد الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني تقوم المسؤولية

ومسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام تتشا عن عقد النقل البحري، وتقوم على أساس الخطأ المفترض، فالخطأ يفترض في جانب الناقل البحري بمجرد تعرض البضاعة للضرر، وذلك راجع إلى الالتزام الذي هو على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول.

غير أنه يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية، وذلك برد الضرر الحاصل إلى السبب الأجنبي الذي لا بد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية، وبالخصوص إذا نظرنا إلى الظروف التي تتم فيها عملية نقل البضائع.

ونظرا لقيمة التعويضات الهائلة التي قد تؤدي إلى انقار كاهل الناقل البحري ومن ثم إفلاسه، وأهمية النقل البحري في المجال الاقتصادي، عمد المشرع جاهدا إلى تشجيع الاستثمار في هذا المجال، وذلك بسن قوانين تعطي للناقل البحري وهو الطرف الاقتصادي الأقوى، امتيازات تمكنه الاستفادة من الاعفاء الكلي من المسؤولية، وهي التي جاء ذكرها في المادة 803 من القانون البحري والظاهر أن المشرع قد أكثر من الاعفاءات بالرغم من أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة، وقد يرجع ذلك إلى تأثير المشرع بأحكام اتفاقية بروكسل.

كما عمد إلى تغليب مصلحة الناقلين وذلك من خلال المادة 812 من القانون البحري، والتي أجازت للناقل تحديد مسؤوليته قبل وقوع الضرر وخارج مرحلة تنفيذ العقد.

وحماية للشاحن والمرسل إليه اللذان يمثلان الحلقة الأضعف في العلاقة العقدية، لجا المشرع إلى وضع قواعد إجرائية والمتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري، هذه الأخيرة التي تظهر لنا امتدادات مسؤولية الناقل البحري، إذ أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين إثنين هما الشاحن والمرسل إليه، لكن عند قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، يظهر لنا المرسل إليه بصفته المستفيد من العقد، وطرف آخر هو الغير، ويتمثل في المؤمن.

ونظرا إلى ما تتميز به المعاملات التجارية من سرعة، فقد عمد المشرع إلى اضافة التقادم القصير على دعوى مسؤولية الناقل البحري، وحدده بسنة واحدة تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني. وتمثل عملية التسليح العنصر الأهم في عقد النقل البحري للبضائع.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً: النصوص التشريعية

- 1) الأمر رقم 75- 58 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 05-07 مؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية عدد 31 صادر في 13 ماي 2007
- 2) -الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976م، المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري
- 3) الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات

ثانياً: الكتب

- 1) بهاء بهيج شكري. التأمين البحري . الطبعة الأولى الإصدار الأول.2009. الأردن
- 2) بوبكر سخري. القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا. طبعفي 2005. دار هومة. الجزائر
- 3) التصرف القانوني. الجزء الأول. الطبعة الثانية
- 4) سعيد يحيي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 قواعد هامبورغ). الإسكندرية
- 5) سوزان علي حسن. عقد نقل البضائع بالحاويات .2004. الإسكندرية
- 6) طالب حسن موسى، القانون البحري. الطبعة الثانية. 2012. الأردن
- 7) عادل علي المقدادي. القانون البحري.. الطبعة الأولى. الإصدار الثالث. 2002. الأردن.

- (8) عباس مصطفى المصري. المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري.. 200.
- (9) عبد الحميد الأحذب. التحكيم، أحكامه ومصادره. الجزء الأول. لبنان
- (10) علي البارودي وهاني دويدار. مبادئ القانون البحري. 2003 الاسكندرية
- (11) علي عوض حسن. التحكيم الاختياري في المنازعات المدنية والتجارية. 2004 الاسكندرية
- (12) فوزي محمد سامي. التحكيم التجاري الدولي، المجلد الخامس. 1997. الأردن
- (13) كمال حمدي. أشخاص الملاحة البحرية. 2004. الاسكندرية
- (14) كمال حمدي. القانون البحري. الطبعة الثانية. (2000، السكندرية.
- (15) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية. 2002. السكندرية
- (16) لطيف جبر كومائي، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الأول. 2001. الأردن
- (17) محمد بهجت عبد الله أمين قايد. الوسيط في شرح التجارة البحرية. الجزءان الأول والثاني. الطبعة 2004، 2005. القاهرة
- (18) محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري. النظرية العامة للالتزامات
- (19) محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990. 1995. الاسكندرية
- (20) محمود السيد عمر التحيوي، التحكيم الحر و التحكيم الدولي. 2001 . الإسكندرية
- (21) مصطفى كمال طه. القانون البحري. 2000. الإسكندرية

- (22) هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري. 2002. الإسكندرية
- (23) -هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري. الدار الجامعية للطباعة والنشر

ثالثا: المقالات في المجلات

- (1) أفراح عبد الكريم خليل. التحكيم في المنازعات البحرية. بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق. المجلد 14. السنة 16. بتاريخ 22 مارس 2010
- (2) حلو عبد الرحمان حلو. التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري. مجلة المنارة المجلد 13 العدد 8. 2007.

- التحكيم التجاري [www . djelfa . info](http://www.djelfa.info)

رابعا : الرسائل والمذكرات الجامعية

- (1) -تحت إشراف الأستاذ قادة شهيدة، جامعة أبي بكر بلقايد- كلية الحقوق والعلوم السياسية السنة الجامعية. 2010-2011
- (2) دمانة محمد. دفع المسؤولية المدنية الناقل. رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص.
- (3) سعيد مراد. عقد النقل البحري - وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية. رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص. تحت إشراف الاستاد محمد بن عمار جامعة أبي بكر بلقايد كلية الحقوق والعلوم السياسية. 2013-2014
- (4) الواحد رسيد. مسؤولية الناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الماجيستر، تحت إشراف الدكتورة يسعد حورية. جامعة معمري مولود - كلية الحقوق والعلوم السياسية. 17 جوان 2013.

خامسا: القواميس

- 1) جيرار كورتو. معجم المصطلحات القانونية. ترجمة منصور القاضي، الطبعة الأولى - 1998م. بيروت.
- 2) يعقوبي، معجم المصطلحات القانونية في التشريع الجزائري. الطبعة الأولى. 1999. قصر الكتاب البلدية

الفهرس

إهداء

الشكر

01.....	المقدمة
06.....	الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
07.....	المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
07.....	المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
07.....	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
12.....	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
15.....	المطلب الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
15.....	الفرع الأول: ركن الخطأ
18.....	الفرع الثاني: ركن الضرر
21.....	الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر
23.....	المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
24.....	المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
27.....	المطلب الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
28.....	الفرع الأول: هلاك البضاعة
29.....	الفرع الثاني: تلف البضاعة
31.....	الفرع الثالث: التأخير في تسليم البضاعة
32.....	المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

- 32 الفرع الأول: مسؤولية الناقل الفعلي للبضائع.
- 33 الفرع الثاني: مسؤولية مجهر السفينة
- 35 الفرع الثالث: المسؤولية في حالة النقل المتتابع (النقل بوثيقة مباشرة
- 37 **المبحث الثالث: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع وتحديدها**
- المطلب الأول: الاتفاق على اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف
منها..... 37
- 38 الفرع الأول: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري
- 39 الفرع الثاني: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل
- 41 المطلب الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري للبضائع من المسؤولية
- 42 الفرع الأول : الإعفاء القانوني من المسؤولية في القانون البحري الجزائري
- 45 الفرع الثاني: الإعفاءات القانونية من المسؤولية في اتفاقية بروكسل
- 48 المطلب الثالث: تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 48..... الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
- 51 الفرع الثاني: التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل
- 55 **الفصل الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع**
- 55 **المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع**
- 56 المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 56 الفرع الأول: المدعى بمسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 61 الفرع الثاني: المدعى عليه بالمسؤولية
- 64 المطلب الثاني: الجهة المختصة للفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري

65	الفرع الأول: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية
67	الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري
73	المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري
73	المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري
73	الفرع الأول: التحفظات ومواعيدها
76	الفرع الثاني: الإثبات وقرينة المسؤولية
81	المطلب الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
81	الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم
86	الفرع الثاني: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم
92	خاتمة
95	قائمة المراجع،

ملخص المذكرة

إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مدنية لا تقوم إلا إذا توافرت الأركان الثلاثة، الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ففي حالة حصول ضرر للبضاعة في الفترة الممتدة بين قيام الناقل يتسلمها من يد الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني تقوم المسؤولية

ومسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام تنتشأ عن عقد النقل البحري، وتقوم على أساس الخطأ المفترض، فالخطأ يفترض في جانب الناقل البحري بمجرد تعرض البضاعة للضرر، وذلك راجع إلى الالتزام الذي هو على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول.

غير أنه يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية، وذلك برد الضرر الحاصل إلى السبب الأجنبي الذي لا بد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية، وبالخصوص إذا نظرنا إلى الظروف التي تتم فيها عملية نقل البضائع.

ونظرا لقيمة التعويضات الهائلة التي قد تؤدي إلى انقار كاهل الناقل البحري ومن ثم إفلاسه، وأهمية النقل البحري في المجال الاقتصادي، عمد المشرع جاهدا إلى تشجيع الاستثمار في هذا المجال، وذلك بسن قوانين تعطي للناقل البحري وهو الطرف الاقتصادي الأقوى، امتيازات تمكنه الاستفادة من الاعفاء الكلي من المسؤولية، وهي التي جاء ذكرها في المادة 803 من القانون البحري والظاهر أن المشرع قد أكثر من الاعفاءات بالرغم من أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة، وقد يرجع ذلك إلى تأثير المشرع بأحكام اتفاقية بروكسل

الكلمات المفتاحية: 1/ مسؤولية الناقل البحري 2/ للبضائع

3/ القانون الجزائري