

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:.....

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم قانون خاص

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذة:

الشعبة: حقوق

من إعداد الطالب(ة):

- حميدي فاطمة

- معطى الله سمية

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

بحري أم الخير

الأستاذ(ة)

مشرفا مقرر

حميدي فاطمة

الأستاذ(ة)

مناقشا

مجبر فاتحة

الأستاذ(ة)

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/06/23

شكر و تقدير

بعد أن وفقتني الله سبحانه و تعالى لإتمام هذا البحث لا يسعني إلا أن أشكر و أتقدم بالحمد من فضل و نعمة الله علي.. و مهما تقدمنا و فتحت أمامنا طرق النجاح و وصلنا لكل ما نحلم به علينا أن نتذكر من كان سببا في نجاحنا، من ساندنا و أمسك بيدنا للاستمرار في طريقنا للنجاح و التقدم.. هم الذيم من وجودهم خُلق النجاح و الإبداع، فمهما عبرنا لهم فالكلمات قليلة بحقهم، فمن واجبنا أن نقدم لهم التقدير و الشكر و الاحترام..

إلى الأستاذة الفاضلة "حميدي فاطمة" التي ترفع و سام الأخلاق الحسنة و الصفات الحميدة على صدرها، أعبر عن مدى شكري لها..

إلى جميع الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة على تفانيهم الكبير في تأطير البحث العلمي في مستغانم و لكم مني أحلى سلام فأنتم أهل التقدير..

أشكر كل أستاذ قام بتدريسي في كل مراحل حياتي فأنتم أعتبركم أصحاب فضل كبير بعد الله على مسيرتي العلمية و العملية..

شكرا شكرا شكرا...

سمية...

إهداء

إلى نور الهداية و معلم البشرية المبعوث رحمة للعالمين سيدنا محمد عليه أفضل الصلاة و
السلام..

إلى والدي رحمهما الله و روحهم الزكية الطاهرة..

إلى من أحب و تذوقت معهم أجمل اللحظات بحياتي..

إلى كل من ساندني و شاركني من إخوة و أخوات و أصدقاء و خاصة رضا، فاطمة،
حسينة و أمين و عبدالنور..

إلى كل الأهل و الأقارب خاصة ابنتي "هند" و ابني "علاء الدين"..

إلى كل الأساتذة الذين تعلمت على أيديهم إقرار بفضلهم و أخص بالذكر الأستاذة "حميدي"
و "مليكة عمران" و عرفانا بجميل صنعهم..

إلى كل موظف يضع نصب عينيه رقابة الله قبل رقابة البشر..

إلى الجميع أهدي هذا العمل...

سمية...

الفهرس

	كلمات شكر
	الإهداء
01	مقدمة
18-04	الفصل الأول : أحكام مسؤولية الناقل البحري
04	المبحث الأول : مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
04	المطلب الأول : تعريف الناقل البحري للبضائع
06	الفرع الأول : تعرف الناقل البحري للبضائع طبقا للتشريع الجزائري
12	المطلب الثاني : مسؤولية الناقل البحري في إطار التشريع الجزائري
13	الفرع الأول : نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الوثيقة المنشأة للالتزام
16	الفرع الثاني : نطاق مسؤولية الناقل من حيث الزمان
18	الفرع الثالث : نطاق مسؤولية الناقل البحري المادي
39-20	الفصل الثاني التزامات الناقل البحري
20	المبحث الأول : التزامات الناقل فيما يخص السفينة
20	المطلب الأول : التزامات الناقل فيما يخص البضاعة
23	الفرع الأول : طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	المطلب الثاني : دعوى مسؤولية الناقل البحري و الإجراءات المتبعة
32	الفرع الأول : أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
35	الفرع الثاني : الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية
37	الفرع الثالث : إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري
41	خاتمة
	قائمة المراجع

مصطلحات

المصطلح بالعربي	المصطلح فرنسي
الناقل البحري	Transporteur maritime
المرسل إليه	Destinataire
الشاحن	Chargeur
تسليم	Livraison
تحميل	chargement
تفريغ	Déchargement
إستلام البضائع	Réception des marchandises

مقدمة

يتحقق جوهر النقل في تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة تمكن الانطلاق من مكان وصوله إلى مكان آخر ، و تجسيده عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة لتحقيق عنصر تغيير المكان .

لا تخفي أهمية في إشباع حاجات الإنسان باعتباره عصب حركة تداول الثروات ، ذلك أن انجاز المبادلات السلعية يتطلب كثير نقل من مكان إلى آخر ، أي نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها ، كما أن الإنسان يكون هو بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر في إطار مزاوله نشاطه اليومي و مع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزيد حاجة الانسان إلى انتقال من دولة إلى أخرى مما يتطلب استعمال وسيلة نقل تحقق عنصر تغيير مكانه في ظروف أمنة .

و يتنوع النقل بتنوع وسيلته و مجاله ، سواء تم بواسطة الطائرات أو العربات ، و قد يكون عبر البحر بواسطة السفن ، غير أنه في مجال التجارة الدولية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الأكثر شيوعا ، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية ، و ترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة عادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع ¹.

و قد يختلف عقد النقل البحري لبضائع في جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى باعتباره أهم التصرفات الواردة على استغلال السفينة و أقدمها تطورا كبيرا بتطور الأنشطة التجارية و الاقتصادية حتى أصبح من أهم المعايير التي تحدد مدى التطور الاقتصادي في الدولة .

غير أنه بالرغم من التطور الملحوظ الذي شهده هذا النشاط البحري خاصة بالنسبة لما يتعلق بتجهيز السفينة ، تسليحها و قوة استيعابها للبضائع إلا أنه مازال مقربا بالمخاطر البحرية ذلك أن النقل البحري ينصب على نقل بضائع أو أشخاص عبر البحر ، مما دفع الناقل و الشاحن إلى محاولة توفير الظروف الملائمة لضمان سلامة الرحلة سواء بتجهيز السفينة بكل ما تحتاجه من الوسائل الضرورية أو من خلال البنود العقدية .

كما أن تشريعات الوطنية لكثير من الدول بما فيها الجزائر ، قد وضعت حيزا هاما في قوانينها الداخلية من أجل وضع إطار قانوني لنقل بموجب سندات الشحن خاصة فيما يتعلق ببند مسؤولية الناقل البحري

¹توجد عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافر ، شركة ناس للطباعة ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 49.

للبضائع، هذا الأخير يعتبر من البنود التي يكثُر التفاوض عليها إن لم نقل بأنه لب عقد النقل بموجب سند الشحن ، غير أنه مهما كان شكل الوثيقة التي تنصب فيها الاتفاق فإن الإخلال بالالتزام الواقع على الناقل يفتح إمكانية رفع دعوى التعويض ضده من قبل المضرور و الذي يعتبر كل شخص لحقه ضرر من جراء التلف أو الهلاك أو نقص في البضاعة المشحونة حيث يملك رفع الدعوى ضد الناقل مباشرة ضد الربان¹، أو ضد وكيل السفينة باعتبار و كيلا للناقل كما يجوز رفعها ضد الناقل الفعلي و بالتالي فإن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مدنية بالنظر إلى طبيعة العمل الذي يقوم به الناقل المتمثل في نقل البضاعة من ميناء آخر ، فقد يحدث أن نصاب هذه البضاعة بأضرار نتيجة خطأ ارتكبه و بالتالي توجب مساءلته نتيجة لخطئه و عليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي مسؤولية الناقل البحري لبضائع انطلاقا من الإشكالية التالية :

ما هو المقصود بمسؤولية الناقل البحري لبضائع ؟

ما هو الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن خطئه الشخصي ؟

ز ما هي التزاماته فيما يخص البضاعة ؟

و هل يمكن هذه المسؤولية بعد رفع دعوى التعويض التي تعتبر من أهم الضمانات المقدمة لضحية للحفاظ على حقوقه؟

¹ عبارة نورية، نظام إعضاء الناقل البحري لبضائع دراسة مقارنة ، أطروحة دكتورا في الحقوق ، فرع القانون الخاص ، كلية الحقوق جامعة الجزائر بن عكنون 2007-2008 ، ص 1 و 2.

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل

البحري

باعتبار مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري من هنا يجب تسليط الضوء على أحكام مسؤوليات الناقل البحري.

يتمثل عمل الناقل البحري في إيصال البضائع أي نقلها من مكان إلى آخر، وحيثما كان العمل كان هناك احتمال لوقوع الخطأ، فلا عصمة للبشر العاديين منه، والناقل البحري هو واحد من هؤلاء البشر فالخطأ يمكن أن يقع منه أثناء ممارسته لعملية النقل، وذلك نتيجة إخلاله بالتزاماته أو واجباته اتجاه البضائع محل النقل، وبالتالي ترتب مسؤوليته، فما هو مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

لا يطلق لفظ المسؤول على أي شخص إلا في حالة ارتكابه خطأ، وبالتالي لا يمكن أن تعتبر الناقل البحري قد أخطأ أثناء ممارسته لعمله، إلا إذا أخل بالالتزامات الخاصة به مما يؤدي بنا إلى البحث في نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار التشريع الجزائري.¹

¹مذكرة مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات، لمخوخ حليم، السنة الجامعية 2017/2018.

المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يحظى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل، ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، لذا فإن تحديد تعريف مهم جدا كخطوة أولى (الفرع الأول) في المرحلة ما قبل التعديل وما بعد التعديل ومن ثم الوصول إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع:

لا يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددًا إلا أنه يمكن استتباطه اعتمادًا على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة عن طريق البحر، وفي أغلب الأحيان يكون المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة.

أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه وقد عرفته المادة 748 بقولها هو ذلك الطرف الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو من يمثله مقابل وثيقة شحن.¹

ويمكن في حالة عدم ذكر الناقل أن يعتبر المجهز هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكها أو بأية صفة أخرى تحوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572 من القانون البحري.

تم تعديل المادة 571 من ق.ب.ج من خلال القانون 98-05 الذي كان ترجمة لتوجيه جديد فرضته الضرورات الاقتصادية، حيث أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية إذ يمكن التفرقة بين مرحلة ما قبل التعديل وما بعدها.

¹بوحدي نظيرة، إلزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية.

الفرع الأول :تعرف الناقل البحري للبضائع طبقا للتشريع الجزائري

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 التعويض.

أ: مرحلة ما قبل التعديل

تنص المادة 571 منق.ب.جعلى أنه:

" ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري"¹

لم يكن الحق للأشخاص خلال الفترة الممتدة من سنة 1963 إلى غاية تعديلات سنة 1998 ممارسة نشاط النقل البحري وحتى النشاطات المرتبطة بها (كالشحن، التفريغ ..) إذا كانت الدولة تحتكر هذه النشاطات بصفة مطلقة عن طريق مؤسسات تابعة لها تقوم بذلك.²

تم إنشاء في سنة 1963 أول شركة جزائرية للنقل البحري خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تتكفل بالنقل آنذاك وقد فرضت هذه الشركة نفسها في مجال النقل الدولي كناقل نظرا للكم الهائل من المواد البلاستيكية أو التجهيزات البترولية التي كانت تنقل، ولهذا السبب ظهرت بعد ذلك فكرة التخصص في النقل من أجل تخفيف الضغط على هذه الشركة تم انشاء شركة لنقل

¹أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو 1998.

²تنص المادة 572 منق.ب.جعلى أنه يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

المحروقات سنة 1982، ثم شركة أخرى لنقل المسافرين وبقيت مهمة نقل البضائع مسندة للشركات الجزائرية للنقل البحري منذ 1987 بدون أن يكون لها منافس.¹

ب: مرحلة ما بعد التعديل

تم تعديل المادة 571 السابقة الذكر بموجب القانون رقم 98-05 والتي تم إعادة صياغتها على النحو التالي:

" النقل البحري ملكية عامة يمكن أن يكون موضوع امتياز " كما تضيف المادة 571 في فقرتها الأولى والثانية على أنه:

يشغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن، ويوجد المركز الرئيس لنشاطهم في القطر الجزائري يمنح الإمتياز على أساس دفتر شروط وفق الشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، يضيف الإمتياز في جميع الحالات على دفع حقوق".²

يتجلى من خلال المادة السالفة الذكر أن الدولة الجزائرية مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، قد فتحت المجال لاستغلاله وفق آلية قانونية كثيرا ما لجأت إليها وهي نظام التعاقد عن طريق منح الإمتياز لأشخاص محددین وفق شروط يحكمها تنظيم خاص والمجسد في المرسوم التنفيذي رقم 57-08.³

- الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط:

¹ أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، متضمن القانون البحري

² شتوان حياة، عقد الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل سنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.

³ مرسوم تنفيذي رقم 57-08، مؤرخ في 13 فبراير 2008، المتضمن شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته.

إستنادا إلى 1/571 من ق.ب.ج فإن الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط مع الأشخاص الطبيعيين بشرط ان يحملوا الجنسية الجزائرية.

المؤسسات العمومية الجزائرية، لكن هل هي المؤسسات التي تمارس النشاط فقط أو بفتح مجال لمؤسسات أخرى؟

الأشخاص الاعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري، وقد حددتهم المادة 50 من القانون المدني الجزائري "بأنهم الأشخاص الذين لهم مركز رئيسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر، يعتبرون مركزهم في نظر القانون في الجزائر.

لم يكن من الضروري اشتراط أن يكون لهم مركز رئيسي بالجزائر لأنه يكفي أن يكون لهم نشاط بها، ويشترط أيضا لهذه الفئة أن تكون لها صفة مجهزي سفن، أي بعبارة أخرى أن يكون لهم نشاط اعتيادي مسبق في هذا المجال والمقصود بهم هم الأجانب.

- كيفية منح الامتياز:

صدر بهذا الصدد مرسوم تنفيذي رقم 08-57 تطبيقا للمادة 571 السالف ذكرها، والذي فرض مجموعة من الشروط والاجراءات لمنح الإمتياز، كما حصر حالات تعليق أو إلغاء هذا الإمتياز.

حددت شروط منح هذا الامتياز المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والتي تجتسد فيما يلي:

- أن يكون المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري.

- يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها.

- يستوفي الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.

- يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد حصل على أماكن الرسو.¹

- يتوفر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفته مالك أو بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها، ويجب أن تكون هذه السفن في حالة ملاحه جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث الناجم عن السفر طبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية المعمول بها وأن يقل عن خمسة عشر عاما.²

- أن تشغل طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عند استغلال صاحب امتياز سفينة تحمل العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار بنسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم وفي حالة استغلال سفينة تحمل علما أجنبيا، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين، ضمن تشكيلة الطاقم ونذكر هذه النسبة في إتفاقية الإمتياز.³

- يقدم طلب منح الامتياز إلى الوزير المكلف بالتجارة البحرية وبحالة قبوله بصدور قرار منحه بموجب مرسوم تنفيذي يتخذ في مجلس الحكومة بعد التوقيع على إتفاقية الإمتياز ودفتر الشروطيين الطرفين ويكون الإمتياز الممنوح عاما، إذ يشمل كل الخدمات المرتبطة مع النقل البحري أو خاصا إذ ينصب على تقديم خدمة معينة.⁴

¹أنظر المادة 50 من أمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني.

²شتوان حياة، مرجع سابق، ص33.

³أنظر المادة 04 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق.

⁴أنظر المادتين 05 و 12 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق.

- يمنح الإمتياز لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد بموجب طلب يقدم ستة أشهر قبل نهاية مدة الإمتياز وقد يرفض الطلب ويعلل الوزير قرار الرفض إذا توفر سبب من الاسباب التي جاءت بالمادة 15 من المرسوم التنفيذي 08-57.¹

- يقوم الوزير بإبلاغ المعني بأمر قرار الرفض والذي يثبت له الحق في الطعن، إلا أن الغريب والمثير هذا الطعن أنه لم يذكر أي جهة مخول لها صلاحية النظر في الطعن إلا أمام مصدر قرار الرفض.²

إجراءات تعليق الإمتياز أو إلغائه

يمكن التعليق المؤقت للإمتياز في حالة الإخلال الخطير بالإلتزامات المقررة في دفتر الشروط بصفة خطيرة أو متكررة، وتقدير الخطورة يرجع للوزير وهذا بعد إعدار واحد.³

- إذا لم يضع الإمتياز حيز التنفيذ خلال ستة أشهر من متعة أو لو يستغله كلياً أو جزئياً أو تخلى عنه (المواد 30 إلى 32 من مرسوم تنفيذي 08-57).

- في حالة التخلي عن الإمتياز أو إفلاس صاحب خدمات النقل البحري وبما في ذلك الحل المسبق للشخص المعنوي صاحب الامتياز.

- في حالة عدم احترام أحكام المادة 11 من مرسوم تنفيذي 08-57 تجدر الإشارة أن الحالات السالفة الذكر صنفها المشرع من بين الحالات التي يتم إلغاء الامتياز دون تعويض، أو بمفهوم المخالفة يستخلص أنه هناك حالات يتم فيها إلغاء الامتياز بتعويض، إلا أن المشرع لم يتطرق إليها.

¹انظر المادة 15 من مرسوم تنفيذي رقم 08-58، مرجع سابق.

²شتوان حياة، مرجع سابق، ص34.

³انظر المادة 33 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق.

ج- تعريف النقل البحري في إطار المعاهدات الدولية:

اعتبرت إتفاقية بروكسل، الناقل بأنه مالك السفينة ولم تكتفي معاهدة بروكسل بإعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات بل ذهبت إلى أبعد من ذلك حيث قررت الحد الأدنى للتعويض¹ سواء باتفاق الأطراف على ذلك في البنود العقدية بتحديدهم مبلغ التعويض أو من خلال نص المعاهدة في حالة غياب الاتفاق.²

والأصل أن يسري الحد الأقصى للتعويض في جميع الحالات التي يعتبر فيها الناقل مسؤول عن الضرر، غير أن هذا التجديد لا يسري في حالتين:

- في حالة ارتكاب الناقل البحري غشا أو فعلا مشينا.
- بيان قيمة البضاعة قبل شحنها بموجب سند الشحن.

وبالتالي فإن درء المسؤولية عن الناقل تتوقف على تقديمه دليلا على:

أ- إما أن الضرر كان ناجما عن إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في المعاهدة.

ب- أو إثبات أنه سلم البضاعة في حالة جيدة أو كما استلمها من الشاحن للحامل الشرعي لسند الشحن.

أما التنظيم القانوني لمسؤولية النقل البحري في ظل إتفاقية هامبورغ بإتفاقية بروكسل تعرضت للنقد ونتيجة له بعد قضية " MunumcasterCastéle " ³ ثم بعد يليها بموجب بروتوكول 1928 الذي عرف بقواعد فيسبي "Visby Rules" وبروتوكول 1979 غير أن هذين التعديلين يسلمان

¹ المادة 05/04 إتفاقية بروكسل

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 519.

³ قضية " ريفرشون " ضد سفينة " lanshir " عن مجلس التورادات رقم 807، سنة 1961، انجليزي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 17.

من النقد خاصة من قبل الدول الشاحنة حيث اعتبروا هذه البروتوكولات توقيع لثوب بالي لا جدوى منه، مما أدى إلى إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة باتفاقية "هامبورغ" باقتراح من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وذلك بتاريخ 1978/03/31.¹

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل في إطار التشريع الجزائري

1- طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

تعني مسؤولية الناقل البحري تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، وبالتالي نكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقده تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الإلتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل وليس ثمة ما يببر اعتبارها مسؤولية تقصيرية، طالما إرتبط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبت سند الشاحن، وبذلك تكون المسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل.

- لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال حتى لو نشأ الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطئه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسائلة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل فيما تفرض المسؤولية التقصيرية واجبا عاما على الجميع بعدم الإضرار بالغير وتقضي القواعد العامة بتغليب العام على الخاص بينما ذهب البعض إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالي الغش والخطأ الجسيم، وقد جاء ذلك بمناسبة تبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين لما كان متوقعا منه وما لم يكن متوقعا.²

¹كمال حمدي، المرجع السابق، ص02.

²لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 30 و 31.

2- موقف التشريع البحري الجزائري:

لم يحدد المشرع الجزائري بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية، غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من ق.ب.ج¹ التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد الناقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

الفرع الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الوثيقة المنشأة للإلتزامات:

تتم عملية النقل البحري عن طريق البحر، ومن طرف شخص يسمى الناقل خاصة تميز كل عقود النقل البحري، غير أن القالب الذي يتم إفراغ هذا التصرف فيه.

ويكون في صورتين:

إما: 1- مشاطرة إيجار

2- إما عن طريق سند الشحن

وإن شدة المسؤولية الواقعة على الناقل البحري تختلف بين ما إذا كان عقد النقل مثبتا بواسطة سند الشحن ومشاطرة عقد الإيجار وذلك نظرا لاختلاف الأحكام التي تنظم كلا الوثيقتين.

أ- عملية النقل عن طريق مشاطرة الإيجار:

شكل عقد استئجار السفينة طريقة لنقل البضاعة عبر البحر، حيث تنص المادة 640 ق.ب.ج "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها شخص يسمى مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر ويتم استئجارها على أساس الرحلة ولمدة معينة أو بهيكلها يتم تحديد الإلتزامات بين الأطراف بكل حرية".²

¹المادة 802 منق.ب.ج. تنص على ما يلي: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

²المادة 640 من القانون البحري الجزائري.

إنطلاقاً من المادة السابقة يتبين أن لعقد إيجار السفينة وظيفتين هما:

- يعتبر عقد يلتزم بموجبه المؤجر بتأجير سفينة المستأجر من جهة.

- يعتبر عقدا خاضعا لإرادة المتعاقدين في جميع شروطه وأحكامه إلا ما تعارض منها مع

النظام العام من جهة أخرى.¹

* مفهوم عقد استئجار السفينة في ظل التشريع الجزائري:

تابع القانون البحري الجزائري عقد استئجار السفينة في المواد 640، 737 من ق.ب.ج حيث

نص على 3 صور أساسية لهذا العقد على النحو التالي:

- استئجار السفينة على أساس الرحلة:

يتم بموجب هذا العقد وضع المؤجر سفينته تحت تصرف المستأجر على أساس الرحلة حيث

يكون مسؤولاً أمام هذا الأخير عن أي تلف، نقص وضياع قد يلحق بالبضاعة...²، كما

يتوجب على المؤجر هنا أن يضع السفينة مجهزة وفي حالة قابلة للملاحة ويسأل عن أي

تقصير في هذا الإلتزام، كما ينبغي عليه بذل كل الجهود التي من شأنها الحفاظ على سير

الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في العقد.³

غير أنه يمكن للناقل البحري أن يتصل عن هذه المسؤولية بإثبات عدم تقصيره في القيام

بإلتزاماته أو أن الخسائر والأضرار ناتجة عن الملاحة التي ارتكبها الربان أو مندوبوه، حسب ما

نصت عليه المادة 803 ق.ب.ج.

¹المادة 641 من القانون البحري الجزائري.

²Mouhamed Kamel El Khalifa, perte et manquants dans l'affrètement voyage le phare, N 12
Avril 2000, P 44.

³المادة 652 من القانون البحري الجزائري.

- استئجار السفينة بهيكلها:

يتوجب هنا على المؤجر وضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل ثمن الإيجار المتفق عليه بينهما، ويتوجب عليه القيام بكافة الإصلاحات والجهود اللازمة لحسن سير السفينة وضمان سلامة الرحلات، هذا ما يستخلص من فحوى المادتين 723 و 724 ق.ب.ج حيث يعد مسؤولاً عن جميع الأضرار الناجمة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة.

كما يلتزم هذا الأخير بتزويد السفينة بالطاقم والمصاريف اللازمة بالأجرة، المؤونة، المصاريف الملحقة.¹

ب- عملية النقل عن طريق سند الشحن:

خارج إطار مشاركة الإيجار توجد أكثر من طريقة لنقل البضاعة عبر البحر على المستوى الدولي كالسند برسم الشحن.²

غير أن الناقلين والشاحنين عادة ما يفضلون اللجوء إلى إبرام سند الشحن لاسيما في ظل التشريع الجزائري رغم عدم وجود أي نص يعتبره وثيقة نقل على سبيل الحصر³، ويمكن تفسير هذا الموقف من جهتين:

- لكثرة تداول سند الشحن كونه يلعب أكثر من دور واحد فهو وثيقة نقل ويمثل للبضاعة المشحونة كما يعتبر وسيلة ضمان من جهة.

- ومن جهة أخرى أن سند الشحن حضي بعناية تشريعية كبيرة سواء على المستوى الداخلي أو المستوى الدولي، إذ يستخلص من نص المادة 748 ق.ب.ج خاصيتان أساسيتان لسند الشحن:

¹المادة 729 من القانون البحري الجزائري.

²تنص المادة 746 منق.ب.ج على " تسري أحكام هذا الباب على في وثائق الشحن الصادرة بمناسبة تنفيذ عقد إيجار السفينة".

³د/ مصطفى كمال طه، أساسيات في القانون البحري والقانون التجاري، إصدار الجامعة، طبعة 1، سنة غير معروفة، ص509.

* أنه وثيقة تعد سلفا من قبل الناقل ولا يمكن للشاحن سوى قبولها أو رفضها.¹

* كما أنه ينبغي توافر جملة من البيانات الإلزامية في الوثيقة لتفادي أي نزاع يمكن أن ينتج حول البضاعة لاسيما البيانات المتعلقة بهوية الطرفين لأنه يحدد صاحب الحق في البضاعة وكيفية تداول سند الشحن تكون على النحو التالي:

1- إذا كان السند محررا لأمر تكون البضاعة من حق الشخص الذي يحمل إسمه في الوثيقة وتداوله يكون عن طريق التظهير.

2- و إذا كان السند محررا لحامله تكون البضاعة من حق الشخص الذي يحمل الوثيقة وتداوله يكون عن طريق التسليم.²

3- أما إذا كان صادرا باسم شخص معين فتكون البضاعة هنا من حق الشخص الذي يذكر اسمه في السند وتداوله يكون عن طريق حوالة الدين.

من هنا يمكن للشخص الذي يملك الحق في البضاعة في حال كان ضحية يرفع دعوى تعويض ضد الناقل البحري أو من حق من يمثله قانونيا في حالة وقوع الضرر.

الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان:

تنص المادة 739 ق.ب.ج "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"

¹ وهو ما يعرف في إطار النظام الإنجليزي بمبدأ "خذه أو اتركه" "take it or live it"، الذي عزز المركز القانوني للناقل في مواجهة الشاحن مما جعله مكبل الإرادة التجاري، إصدار الجامعة، طبعة 1، سنة غير معروفة، ص509.

² المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

يستخلص من نص المادة السابقة أن مسؤولية الناقل عن الخسائر تتواصل خلال المرحلة الممتدة بين يوم التكفل إلى غاية يوم التسليم إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني من ثم يتحمل مسؤولية نتيجة أي ضرر قد يلحق البضاعة المشحونة.

أثناء جميع مراحل النقل المتضمنة مرحلة التحميل بميناء الشحن إذ يقوم بتحميل ورس البضاعة بالعناية التامة¹ ونقلها في المدة التي تستغرقها السفينة لقطع المسافة بين مينائي الشحن والوصول²، حيث يقوم بتفريغها من السفينة وتسليمها للمرسل إليه حسب اتفاقه مع الشاحن على أنه يمكن لهما أن يتفقا على أن يقوم الشاحن بنفسه بشحن وتفريغ البضاعة، وهنا لا يتحمل الناقل سوى مسؤولية المرحلة البحرية.³

- وفي حالة غياب المرسل إليه يوم التسليم يضع الناقل البضاعة في مؤسسات التخزين، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بعد التسليم الفعلي للمرسل إليه أو ممثله القانوني بناء على وثيقة نقل صحيحة أو سند شحن طبقا للمادة 782 ق.ب.ج وبذلك تنتهي إلتزاماته.

- ولا يمكن للناقل البحري التنصل عن مسؤوليته خلال أي مرحلة من مراحل النقل وقبل تسليمها للمرسل ما عدا الإستثناءات المقررة قانونا، هذا ما استقر عليه القضاء الجزائري في عدة أحكام وقرارات، إذ أكد على المسؤولية الشاملة للناقل البحري خلال جميع مراحل النقل التي تمر بها البضاعة.

- مع الإشارة أن التسليم الذي يعتبر عملية قانونية تتغير باختلاف وسائل نقل البضاعة بطبيعتها فعلى سبيل المثال يعجز الناقل عن تسليم البضاعة في عقد نقل السوائل عبر البحر كالبترو، هنا تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول السائل فوهة الأنبوب المرتبط بالسفينة أثناء رسوها

¹المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

²المادة 780، من القانون البحري الجزائري.

³مستري فاطمة، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية، عدد خاص، ديسمبر 99، ص55.

في الميناء¹، ومن ثم فإن تحديد لحظة استلام الناقل للبضاعة تعتبر من المسائل الجوهرية في عقد النقل البحري ورغم ذلك لم تركز عليها أغلب التشريعات الدولية وذلك نتيجة تأثرها بأحكام اتفاقية بروكسل.

الفرع الثالث: نطاق المسؤولية المادية

يستفاد من نص المادة 802 ق.ب.ج أن مسؤولية الناقل هنا تقوم على أساس الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهدته غير أنه على عكس التشريعات الأخرى² والاتفاقيات الدولية التي لم يبين المشرع الجزائري مفهوم الضرر الذي يستوجب واكتفى بذكر صورته.

وبالعودة إلى القواعد العامة يعتبر ضرر كل فقدان أو فساد أو تأخر في التسليم كون هذا الأخير قد يؤدي إلى تلف البضائع والأضرار بالمرسل إليه أو بالشاحن إذا كان شخصا غير الناقل، كما يعتبر ضررا كل فعل نتيجة إهمال أو خطأ من الناقل أو وكلائه أو نائبيه من شأنه عرقلة تنفيذ النقل، وبالتالي الإضرار بصاحب الحق في البضاعة.

أ- الهلاك: يعتبر هلاك كل فقدان كلي أو جزئي يلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل أي بين مرحلتي التكفل والتسليم.³

¹ أحمد غنيم، مسؤولية الناقل البحري، مجلة قضايا الحكومة، عدد 4، ديسمبر 1978، ص 97.

² على سبيل المقارنة، المادة 228 من قانون التجارة البحرية المصري، الصادر في 21 أبريل 1991.

³ د/كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية لعام 1990، دار منشآت المعارف، طبعة عام 2002، ص 21.

ب- التلف: إن التلف هو وصول البضاعة كاملة، ولكن مشوبة بفساد كتحطم أجهزة كهرو منزلية نتيجة لسقوط أجسام صلبة فوقها أو فساد الخضر من جراء تخزينها مع أسمدة سامة، هنا يعتبر الناقل ملتزماً بالتعويض سواء كان التلف كلياً أو جزئياً.¹

ج- التأخير: يعتبر تأخرًا في التسليم عدم احترام الآجال المحددة في عقد النقل حيث يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة في المدة المتفق عليها سلفاً مع الشاحن الجزائري يطبق أحكام إتفاقية بروكسل فإنه يعتبر البضاعة هالكة ومستوجبة للتعويض إذا لم تسلم خلال 60 يوم التالية للآجال في العقد.

¹ نفس المرجع السابق، ص22.

الفصل الثاني
التزامات الناقل
البحري

المبحث الأول: إلتزامات الناقل فيما يخص السفينة

من خلال هذا المبحث سوف نتطرق إلى دراسة حول التزامات الناقل حول البضاعة في حالة هلاكها أو تلفها وشحنها أو تحميلها من ميناء إلى آخر.

المطلب الأول: إلتزامات الناقل فيما يخص البضاعة**1- شحن البضائع على سطح السفينة:**

عند قيام السفينة بالرحلة فإنها يمكن أن تتعرض إلى تقلبات الجو والانزلاقات وهبوب العواصف وهيجان البحر بالإضافة إلى أشعة الشمس وقد تلحق هذه العناصر الطبيعية أضراراً بالغة بالبضاعة كتعريضها للتلف والهلاك انطلاقاً من هذا فقد وضع المشرع الجزائري قاعدة تنص على عدم شحن البضاعة على سطح السفينة وهذا ما ورد في المادة 774 الفقرة الأولى من القانون البحري والتي تنص " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارف عليه بوجه العموم.

- من خلال هذه المادة نستكشف أنه يتعين على الناقل البحري وضع البضائع في عنابر السفينة وذلك باتفاق الطرفين إذ يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك.

- وهذا ما ورد في نص المادة 774 الفقرة الثانية " في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم باتفاق الطرفين".

2- رص البضائع:

- يقصد بالرص تنسيق البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تحفظها من التلف والهلاك وتؤمن توازن السفينة ويرجع الرص إلى ما اتفق عليه في العقد.¹

¹الدكتور كمال حمدي، القانون البحري، ص536، نفس المرجع السابق.

- والأصل أن يكون الرص في عنابر السفينة وأن تكون مغطاة بقطع خشبية أو قماشية وإقامة فواصل بين البضائع لمنع أضرار كل واحدة منها بالأخرى.

والمشرع الجزائري ذكر عملية الرص في المادة 773 من القانون البحري السالفة الذكر التي تتحدث عن الشحن أي التحميل بقولها " يقوم الناقل بالعناية التامة على التحميل والرص "

- كما يقوم الربان بعملية الرص وهي تعتبر من مسؤولياته حيث توضع البضائع داخل السفينة بترتيب فني معين.

ويجب أن يراعي في الرص طبيعة البضاعة ذاتها ومدى ملائمتها مع البضائع الأخرى التي ترص بجوارها وله أن يعهد بالرص إلى مقاولين مختصين على أن يتم ذلك تحت إشرافه ومسؤولياته.¹

- وقد يتعرض الربان أثناء عملية الرص إلى حالتين هما: حالة اكتشاف بضائع غير مذكورة في سند الشحن أولا وحالة شحن بضائع خطيرة ثانيا.

1- في حالة اكتشاف بضائع غير مذكورة في سند الشحن قبل بدأ الرحلة من ربان السفينة يكون له الخيار بين أمرين:

إما إخراج البضاعة من السفينة ووضعها في مكان الشحن.

أو إبقاء البضاعة في السفينة ويكون ذلك بأجر يدفعه يعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في مكان الشحن، وهو الأمر الذي يخص السند الثاني الذي جاء به الشرط التاسع في فقرته الثانية من سند الشحن المدروس وهي " إذا كانت البيانات المدرجة في سند الشحن مخالفة للبضائع الموجودة على ظهر السفينة المقدره بالزيادة عن الكمية والوزن والقوة الحقيقية فإن لربان السفينة

¹الدكتور البارودي، مبادئ القانون البحري، ص176، منشأة المعارف الإسكندرية.

الحق في المطالبة بتعويض عن القيمة المصرح بها في سند الشحن من قبل الشاحن" وذلك حسب ما جاءت به الاتفاقيات والأعراف البحرية".

2- حالة شحن بضائع خطيرة:

في هذه الحالة نجد أنفسنا أمام حالتين وهما كالآتي:

أ- جهل الناقل البحري بطبيعة البضاعة:

أجازت المادة 778-8 من القانون البحري الجزائري للناقل حق التصرف في تلك البضاعة بقولها " إذا لم يجري إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للإشتعال أو الانفجار أو بضائع محضرة والتي ما كان ليقبلها عند معرفة نوعها وخاصيتها فإنه يمكن في أي لحظة تنزيلها أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض ويعد شاحن هذه البضاعة مسؤولاً عن كل ضرر وبذلك تسقط مسؤولية الناقل وتقوم محلها مسؤولية الشاحن الذي لم يخبر الناقل بها.

ب- علم الناقل بطبيعة البضاعة:

تعرضت المادة 778-2 إلى علم الناقل البحري بطبيعة البضاعة كونها خطيرة فالأصل فيها أن الناقل بعد أن وافق على شحنها لا يمكن أن يخرجها أو يتلفها أو يزيل خطورتها وإنما يتعين عليه تنفيذ عقد النقل البحري بما عليه من ضرورة المحافظة على البضاعة واستثناءا يجوز للناقل البحري إتلاف أو إخراج أو إزالة خطر هذه البضاعة، لكن في هذه الحالة يجب أن يكون هذا تهديدا فعليا للبضاعة.¹

وفي هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً قبل الشاحن عن العمل الذي قام به بشرط أن يثبت أن إزالة الخطورة كان ضروريا للمحافظة على السفينة والبضاعة المشحونة التي على متنها.

¹الدكتور هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 250-255.

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعني مسؤولية الناقل البحري تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد الناقل، بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الإلتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية، طالما ارتبط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبتته سند الشحن، وبالتالي تكون المسؤولية عقدية.

لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال حتى لو نشأ الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطئه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسائلة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل، فيما تفرض المسؤولية التقصيرية واجبا عاما على الجميع بعدم الإضرار بالغير وتقضي القواعد العامة تغليب العام على الخاص.

بعضهم يذهب إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى مسؤولية تقصيرية في حالة الغش والخطأ الجسيم،¹ وقد جاء بمناسبة تبرير شمول التعويض عن الضرر.

أ- من حيث التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع :

1- في ظل اتفاقية بروكسل :

نتيجة لاشتداد النزاع بين الشاحنين و الناقلين حول البنود المعفية من المسؤولية² تم

إبرام الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن في 25 أوت 1924م.

أ- قيام مسؤولية الناقل البصري كقاعدة عامة :

مبدئيا يعتبر الناقل مسؤولا عن البضاعة مسؤولية كاملة، فهو ملزم بتوصيلها في الظروف الملائمة و الوقت المحدد في العقد حيث يسأل عن أي نقص أو تلف قد يلحقها بمعنى أي ضرر قد يشرب السلع المشحونة يستوجب تحريك دعوى التعريض ضده إلا إذا أثبت السبب

¹لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص30-31.

²د/كمال حمدي، المرجع السابق ص 10

الأجنبي الذي يفتح أمامه مجالاً لتتصل عن هذه المسؤولية¹ غير أن المعاهدة لا تعطي مفهوماً واضحاً عن السبب الأجنبي لكن ذكرته في 3 مفردات أساسية :

1- **خطأ الشاحن أو الغير** : بمعنى لا محل لمسؤولية الواقعة على الناقل البحري إذا نشأ الضرر نتيجة لفعل أو خطأ المضرور كعدم تغليف البضاعة بالشكل الكافي.

2- **العيب الخاص بالبضاعة** : وقد أرادت المعاهدة بهذا الاستثناء الأخذ بعين الاعتبار حالة البضاعة وقت تسليمها للناقل من جهة، و ما تعارف عليه الحرف من تجاوز عن النقص الطبيعي² الذي تتعرض له البضاعة أثناء الرحلة كنقص الخضر نتيجة لخفاها أو أي تلف قد يصيب البضاعة المشحونة أثناء النقل راجع إلى عيب خاص بها³.

3- **القوة القاهرة** : لتقادي أي سبب حول مفهوم هذا المصطلح حصرت الاتفاقيات الدولية لتوحيد سندات الشحن مفهوم القوة القاهرة في حالات معينة وردت على سبيل الحصر في نصها⁴ و هي حالات إذ أن حققت فإنها تعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية الرافعة عليه.

ب- الإعفاءات المسؤولية القانونية :

بعدما أقرت المعاهدة بمسؤولية الناقل البحري كقاعدة عامة من جهة و جعلت كل بند اتفاقي من شأنه درء المسؤولية عن الناقل باطلاً من جهة أخرى⁵ أوردت مع من الاستثناءات عن هذه القاعدة يتمكن بموجبها الناقل التتصل من المسؤولية بكون الضرر فيها كان مستقلاً عن إرادته و غير متوقع أهم هذه الحالات ما يلي :

- عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الرحلة.
- الضرر الناجم عن محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.
- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو نتيجة لخطئه.

ج- التحديد القانوني من مسؤولية الناقل البحري :

¹ - المادة 02/04 اتفاقية بروكسل لعام 1924.

² - د/جبار محمد (الإبن) محاضرات في القانون البحري، ماجستير قانون دولي الأعمال غير منشورة، جامعة وهران كلية الحقوق 2006.

³ - د/ هاشم رمضان الجزائري، حتى يعتبر الناقل مسؤولاً، مجلة الحقوق، العدد 01، 10 مارس 1986 ص 55.

⁴ - د/ على حسن يونس، أصول القانون البحري و الاستغلال البحري، دار الفكر العربي طبعة 01، السنة غير معروفة ص 69

⁵ - د/ مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 556..

لا تكتفي معاهدة بروكسل بإعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات بل ذهبت إلى أبعد من ذلك، حيث قررت الجد الأقصى للتعويض¹ سواء باتفاق الأطراف على ذلك في البنود العقدية بتحديد مبلغ التعويض أو من خلال نص المعاهدة في حالة غياب الاتفاق² غير أن هذا التحديد لا يسري في حالتين:

- في حالة ارتكاب الناقل البحري غشا أو فعلا مشيناً.
- بيان قيمة البضاعة قبل شحنها بموجب سند الشحن

2- وفقا للتشريع الجزائري :

أولا : تعريف التحديد القانوني :

يعني التحديد القانوني للمسؤولية تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته³.

و بذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة بل موحد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعريض.

ب- الحد الأعلى للمسؤولية :

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية تقرير حد أقصى لمبلغ التعويض أي ما يسمى بالحد الأعلى للمسؤولية و الذي سندرسه في كل من التشريع البحري الجزائري (أولا) و من ثم في الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

¹ المادة 05/04 اتفاقية بروكسل.

² د/مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 519.

³ عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري لبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2008-2009 ص 7.

أولاً : الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع البحري الجزائري :

تنص المادة 805 قانون البحري الجزائري على ما يلي :

«إذ لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل 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 كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى الملتصق و بمقدار يعادل مرتين و نصف 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، و لكن لا تزيد عن مجموعة أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري و في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، و إذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حسابية مشكلة من خمسة وستين ميلغرام و نصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، و يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم تحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم».

ثانياً : الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية :

نتعرض في هذا الصدد إلى الحد الأعلى للمسؤولية في كل من معاهدة بروكسل و اتفاقية ماسورغ.

1- الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل :

نصيب المادة 4 لفترة خامسة من معاهدة بروكسل 1924 على أنه : «يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل مدة القيمة لنقد عملة

أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة و قيمتها قبل الشحن و أن هذا البيان فيكون في سند الشحن.

و يعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة، يجوز إثبات عكسها و لكنها لا تفيد الناقل الذي له أن ينازع فيها و يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أول من المبلغ السابق ذكر يسأل الناقل أو السفينة في أي حالة هلاك أو تلف لاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن»¹.

2- الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية ماسورغ :

يسري تحديد المسؤولية على أي دعوى تقام على الناقل البحري فيما يتعلق بالهلاك أو التلف أو التأخير سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية، أو على أساس المسؤولية التقصيرية و مناط سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل أن يكون الضرر قد حصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته، الذي يخضع فيه للأحكام التي قررتها الاتفاقية، و هو المدة بين تسلم الناقل البضاعة في ميناء الشحن و تسليمه لها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، أما المرحلة التي تسبق استلام الناقل لبضاعة في ميناء الشحن، أو تلك التي تلي تسليمه لها في ميناء التفريغ، فإننا نكون خارج نطاق المسؤولية التي نظمت الاتفاقية أحكامها، و من ثم تعود للأطراف الحرة التعاقدية في شأن الإعفاء من المسؤولية أو تحديد ما على أي نحو².

مسؤولية الناقل البحري يصح أن تكون محلا لتحديد القانوني هي مسؤوليته قبل الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة و ذلك دون الغير الذي يصيب، ضرر من تنفيذ عقد النقل³ و تعرض في هذا الصدر بيان الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها و في حالة النقل بالحاويات أو في حالة التأخير في التسليم.

¹ - بسام عاطف المهتار ، مرجع سابق ص 117.

² - كمال حمدي، مرجع سابق ص 106.

³ - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي ، مرجع سابق ص 298 .

ج- سقوط الحق في التحديد القانوني :

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل و مصلحة الشاحن و يفترض إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته، فإذا ما بدر من الناقل سوء سلوك إرادي أي سلوك شاحن يتمثل في فعل أو امتناع يخل بهذا التوازن كان حق حرمانه من التمسك بتحديد المسؤولية، ذلك أن المسؤولية المحدودة ميزة قررت لتحقيق عبء المسؤولية عن الناقل، و من المنطق ألا يستفيد منها إلا الناقل الجدير بها، و هو لا يكون كذلك إلا إذا خلا فعله من تعمد إحداث الضرر، و من الإهمال السريع الذي لا يغتفر و ذات النظر يصدق على المستخدم أو وكيل الناقل الذي لا يجوز له التمسك بتحديد المسؤولية إذا صدر منه سلوك شاحن¹.

يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا كان هناك سوء سلوك إرادي صادر بين الناقل أو ما يسمى بالسلوك الشاحن (أولاً) و الذي يأخذ صورة العمد (الغش) حيث يكون القصد من الفعل أو الامتناع إحداث الضرر أو صورة عدم الإكترات المصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث أي خطأ غير مغتفر أو الخطأ الواعي، و حالة تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة و قيمتها (ثانياً) .

أولاً : سوء السلوك الإرادي للناقل :

نصت الفقرة (1) من المادة 241 من ق.ب.م. على أنه :

«لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، إذا اثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه، بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكترات مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث».

كما نصت الفقرة(3) من المادة 235 ق.ب.م.على أنه :

«لا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية، إذا اثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكترات مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث».

¹- كمال حمدي، مرجع سابق ص 118.

المطلب الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإجراءات المتبعة

للبضائع والإجراءات المتبعة ويلتزم الناقل وفقا لعقد الناقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي ايصال البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كأن تصل البضاعة معينة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير وصولها عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه.

-إذا قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري، أي وجود هناك خطأ وضرر وعلاقة سببية ما بينهما، يقوم المضرور برفع خطأ وضرر، طبقاً للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية¹، الذي تم إحالتها إليه بموجب التقنين البحري، بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية²، موجهها دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليمياً ونوعياً، هذا قبل سقوط الحق في الدعوى بالتقادم، كما يتعين عليه أيضاً استيفاء الشروط الشكلية المقررة قانوناً قبل اللجوء إلى القضاء، وعليه سنحاول تناول نقاط الذي من خلاله سوف نتطرق إلى طرق تحديد المسؤولية التي تضم التعويض القانوني الذي يضم مبادئ عدة.

قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون إجراءات المدينة والإدارية.

تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة دائمة أو محتملة يقرها القانون يشير القاضي تلقائياً انعدام صفة في المدعي أو في المدعى عليه، كما يثير تلقائياً انعدام إذن إذا ما اشترطه القانون".

¹ قانون رقم 09/08 مؤرخ في 25/02/2008، يتضمن قانون إجراءات المدني والإدارية

² تنص المادة 13 من قانون إجراءات المدني والإدارية على أنه: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، ومصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون ويثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة للمدعي أو المدعى عليه كما يثير تلقائياً الإذن إذا ما اشترطه القانون

بعد تعرضنا للمسؤولية والنظام المعتمد لحساب التعويض تضم إلى أطراف دعوى المسؤولية.

أولاً: التعويض القانوني:

سنتعرض إلى المبدأ المعتمد لتقدير التعويض لتقدير في نقطة أولى تم إلى نطاق تطبيق هذا المبدأ في نقطة ثانية وأخيراً إلى طريقة حساب التعويض في حالة النقل في حاويات

(أ) مبدأ نظام المسؤولية المحدودة:

يتضح مما سبق أن الناقل لا يستطيع التصل من مسؤولية إذا لحق بالبضاعة هلاك أو تعيب إلا أن المشرع لا يجعل مسؤولية شاملة لجميع الأضرار التي تلحق مالكيها لأنه قد يعرضه إلى ضرر مادي¹ وحدد المبلغ في اتفاقية بروكسل بمائة جنيه أسترليني ذهب عن كل طرد أو وحدة هذا النظام قيد على الضمان العام، إذ أن المشرع خصص للناقل ذمة صغيرة داخل الذمة العامة² هذه الذمة حددها المشرع بالتقدير الجزافي ويترتب عن ذلك ما يلي:

* إذا كان الضرر أقل من السقف المحدد قانوناً فإنه يدفع مبلغ التعويض عن الضرر كاملاً.

* وإذا كان يفوق السقف المحدد قانوناً فإنه يدفع الناقل تعويضاً كاملاً.

* وإذا كان يفوق هنا يدفع الناقل تعويض لا يفوق سقف المحدد قانوناً، وهنا فإن طبيعة هذا النظام هو نظام لتحديد المسؤولية وليس لتحديد قيمة الضرر.

1) في القديم كان ما يسمى بنظام الترك، إذا كان الناقل البحري يترك السفينة إلى المرسل إليه، أو الشاحن كتعويض عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة.

¹ قانون رقم 09/08 مؤرخ في 2008/02/25، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية

² تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: "لا يجوز لأي شخص التقاضي مالم له صفة، وله

مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون، يثير القاضي تلقائياً إنعدام الصفة في المدعي أو المدعي عليه، كما يثير تلقائياً إنعدام

الإذن إذا ما إشتراطه القانون"

2) وهذا أقرب إلى ذمة التخصيص، أي يستطيع شخص رصد مبلغ من المال لمشروع معين إذا لا يحق لدائني هذا المشروع مساءلته في كل ذمته ومثال ذلك التنفيذ على الشركة ذات المسؤولية المحدودة ذات شخص الوحيد EURL التي جاء بها المشرع الألماني.

إن القانون البحري الجزائري اعتمد على أساس تعويض حدود بـ 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة على كل كيلو غرام وهذا ورد في المادة 805. يلاحظ أن المبلغ الذي حدده القانون هو حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري.

ثانيا: نطاق تطبيق المبدأ.

لا ينطبق تحديد المسؤولية إلا في حالة عدم التصريح عن قيمة البضاعة قبل الشحن أما إذا صرح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدرج هذا التصريح في سند الشحن فلا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني، ويلزم بتعويض الضرر كاملا، على أساس القيمة المصرح بها، ذلك أن المادة 805 السابقة لذكر، ذكرت عدم تصريح الشاحن بقوله: "إذا لم يصرح الشاحن أو من يمثله" وكذلك الوقت بنصها "قبل شحنها على السفينة..." ويستفاد من نص المادة 805 أن تصريح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها يجب أن يقدم قبل الشحن وأن يدرج في سند الشحن ويعتبر التصريح حجة على الناقل، على أن يثبت عكسه، أي أن القيمة الحقيقية للبضاعة هي أقل من القيمة المصرح بها إذا كان تصريح الشاحن مشكوك فيه فيدرج الناقل تحفظات ويترتب على هذه الأخيرة نقل عبئ الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه وهذا ما جاءت به المادة 807 من هذا القانون "تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل ثابتة بقرينة إلا إذا أثبت العكس

-إذا أعطى الشاحن تصريحا كاذبا عن قيمة البضاعة وهو على بنية من أمر فإن الناقل لا يتعرض إلا أي مسؤولية من جراء الأضرار اللاحقة بالبضاعة وهذا ما ورد في المادة 810 من قانون البحري الجزائري " لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر للبضائع أو ما يتبعها إذا

ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"

هذا الجزء هو بمثابة عقوبة مدنية، ولكي يكون هناك جزء يجب توافر البنية لدى الشاحن فإذا لم تتوفر فلا مجال لتطبيق الجزاء ويقع على الناقل إثبات عدم صحة البيان وسوء النية لدى الشاحن، إن مسؤولية الناقل لا يجوز أن تتعدى الحد الأقصى المقرر، ومع ذلك استقر الفقه والقضاء على أنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة عمل أو إهمال أو مجازفة ويكون ذلك عمداً وهذا ما ورد في المادة 809 من القانون البحري: "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين أن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان تعمد لإحداث الضرر أو المجازفة مع التقنين من حدوث الضرر على الأرجح.

- يمكن للناقل تحديد مسؤوليته على أن تحدد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية، ويتم حساب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقاً للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه التفريغ وإذا لم توضع البضائع على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس النوع ومن نفس الجودة وهذا ما جاء في نص المادة 806 الفقرة الأخيرة.

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري:

سنتعرض في هذا الفرع إلى أطراف دعوى المسؤولية وذلك بتبيان المدعين بالمسؤولية في نقطة أولى ثم إلى المدعى عليهم بالمسؤولية في نقطة ثانية.

أولاً: المدعى بالمسؤولية.

رأينا أن الناقل البحري يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أو التأخير في تسليمها إذا كان الضرر راجع إلى فترة بقاء هذه البضائع في عدة الناقل وبالتالي يكون المدعى في مسؤولية الناقل البحري، الشخص الذي أصابه الضرر والمتضرر قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير .

1-الشاحن: هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل، فهو صاحب المصلحة في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ورجوع الشاحن على الناقل البحري يكون بمقتضى المسؤولية التعاقدية، إذ يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء اخلال الناقل بالالتزامات التعاقدية¹ ويجدر بالذكر أن رجوع الشاحن يكون في كل الأحوال، أي إذا كان الشاحن هو من يستلم البضائع في ميناء الوصول، أو شخص آخر.

2-المرسل إليه: هو ذلك الشخص الذي تعمد الناقل البحري في اتفائه مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه، وبالتالي يخول له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير.

ومن هذا فإن المرسل إليه يتمتع بنفس المركز الذي يتمتع به الشاحن في الرجوع بالمسؤولية عن الناقل ومع ذلك إذ سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري اتجاه المرسل إليه ما إذا أدى التعويض إلى الشاحن وفي الواقع نادرا ما يحدث ذلك، لأن الشاحن بنزوله عن سند الشحن يفقد مصلحته من البضائع المنقولة.²

3- الغير: يمكن لكل شخص أصابه الهلاك أو التلف الذي له بالبضائع أو بسبب تأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري.

الدكتور هاني دويدار ، ص311.¹

الدكتور هاني دويدار، نفس المرجع السابق، ص312.²

- وفي هذه الحالة لا يرتبط الغير مع الناقل البحري بموجب علاقة تعاقدية وذلك خلافا للشاحن أو المرسل إليه، قبل العلاقة التي تربط بينهما تكون على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية وبالتالي على الغير إقامة الدليل على عناصر هذه المسؤولية التي يقرها القانون البحري الجزائري بالإشارة أنه يمكن أن يحل الغير محل الشاحن أو المرسل إليه في الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري وهذا بصفة خاصة في حالة قيام شركات التأمين بتعويض المضرور ثم تحل محله في الرجوع على المسؤول (الناقل) ويحاول المؤمن محل المضرور في حقوقه فإن المسؤولية المثارة تكون على أساس المسؤولية العقدية.

ثانيا: المدعى عليه بالمسؤولية.

يمكن للمتضرر الرجوع على الناقل البحري الذي أبرم عقد النقل وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد ويجوز الرجوع على من أنجز النقل البحري وهو الناقل الفعلي وأخيرا قد يرجع على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية.

1- المتعاقد: الناقل المتعاقد هو الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن وبالتالي يكون مسؤولا عن الهلاك والتلف والتأخير وذلك بغض النظر إذا ما قام بتكليف ناقل بحري آخر بالقيام بالنقل.

2- الناقل الفعلي: وهو ذلك الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعهد بتنفيذ النقل أو تنفيذ جزء منه كان الناقل المتعهد مسؤولا قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل فإن الشاحن لا يرتبط بالناقل الفعلي بعلاقة تعاقدية وهذا بتأسيس رجوع الشاحن عليه اعتمادا على قواعد المسؤولية التقصيرية وهذا طبقا للأصل العلاقة بينهما، فاستنادا للأصل العام: يمكن الرجوع عليه في حدود الجزء الذي قام به وبالتالي يتم ذلك على الأساس الذي يمكن من خلاله الرجوع على الناقل المتعاقد، ولذلك على المتضرر إثبات الخطأ في الجزء الذي قام به الناقل الفعلي.

3- تابعوا الناقل البحري: يتولى تابعوا الناقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية لأنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل إذ يبرم هذا العقد بين الشاحن والناقل البحري وكثيرا ما يرجع

الضرر الذي يلحق البضاعة إلى خطأ أحد اتباع الناقل وبذلك فإنه يحق للمتضرر الرجوع عليه بالمسؤولية ويسند هذا الرجوع إلى أحكام المسؤولية التقصيرية.

الفرع الثاني : الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية

يسمى هذا الطرف بالمدعى عليه ، إذ تقوم مسؤولية نتيجةً اقترافه لخطأ و تسبب عنه ضرر ، و نرفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة¹ ، و تختلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن (أو وثيقة الشحن) (أو لا) عنها في حالة عقد إيجار السفينة الصادر بموجب مشاركة الإيجار (ثانيا) .

1-النقل في إطار سند الشحن :

هذه الحالة لا تطرح فيها إشكالية تجديد هوية الناقل ذلك أن اسمه من المفروض أن يذكر في الوثيقة بالإضافة إلى أنه هنا يبقى محتفظا بالتسيير التجاري في كل حالات باستثناء عدم تحديد اسمه في الوثيقة هنا أورد المشرع الجزائري الحل بموجب المادة 754 ق.ب.ج التي تنص على أن مجهز السفينة التي تحمل البضاعة يعتبر هو الناقل في حالة عدم تحديد اسم هذا الأخير في السند².

غير أنه يؤخذ على المشرع الجزائري في نص المادة السابقة أنه لم يفرق بين ما إذ كان المجهز هو مالك لسفينة أو غير مالك لها لذا يستحسن مراجعة نص المادة على النحو الذي يسهل على المدعي تحديد هوية الناقل مالم يذكر اسمه في السند و كان المجهز غير مالك للسفينة .

¹ شتوان حياة ، مرجع نفسه ، ص 132.

² المادة 754 ق.ب.ج تنص " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن اعتبر مجهز السفينة التي تحمل البضاعة ناقل أو كذلك الحال إذا لم يذكر اسم الناقل بالشكل دقيق " .

أما عن القضاء الفرنسي فقد اعتبر مجهز السفينة الذي يكون مالكا مسؤولا أمام المدعي مالم تحدد هويته في سند الشحن و هو ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في قرارها مؤرخ في 21 / 07 / 1987.

2- النقل عن طريق مشاركة الإيجار:

و هنا يظهر الإشكال المطروح أكثر تعقيدا لأن عملية النقل عن طريق مشاركة الإيجار تقضي التطرق لأنواع الإيجار ، و تحديد حكم كل نوع على حدا كون الأمر يختلف بين الإيجار على أساس الرحلة أو على أساس الزمن .

ففي الحالة الأولى يمتلك المؤجر صفة الناقل كونه يحتفظ بعملية التسيير التجاري و الملاحي للسفينة ، و في الحالة الثانية أي الإيجار لمدة معينة يمتلك المستأجر صفة الناقل ، كذلك الحال أما إذا تم استئجار السفينة بهيكلها يكون المستأجر هنا مسؤولا عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان باعتباره ناقلا¹.

أما عن القضاء الجزائري فقد كرس نفس الحل في عدة قرارات صادرة عنه ففي قضية شركة (كات) ضد الشركة الوطنية للملاحة اعتبر المؤجر وحده مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضائع باعتباره ناقلا².

و بالتالي فإن مصطلح الناقل البحري و دقيق جدا ينبغي تحديده في بنود العقد و ذلك لتفادي أي خطأ أو لبس يتم بينه و بين مالك السفينة أو تجهزها إذا كان شخصا غير الناقل ، مما يشكل حماية للمدعي ، إذ يمكن أن يفضل المدعي رفع دعواه على هذا الأخير لمجرد أنه

¹ المادة 651 ق. ب. ج

² القرار رقم 38944 الصادر بتاريخ 07 / 10 / 1995 عن الغرفة التجارية و البحرية القانون البحري الجزائري ، منشورات بيطري طبعة 2007 - 2008 ص 163 " من المقر قانون أن المؤجر وحده مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضائع التي يستلمها ربان السفينة على متنها و من ثم فإن القضاة كانوا على صواب عندما قضوا برفض طلب الطاعتان ، شركة "كات" و "سناباب" إستنادا على أن المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها مما يتوجب الطعن .

متأكد بأن ذمته المالية مليئة و قادرة على تغطية التعويض أخذ من الناقل و كذلك بالنسبة لمجهز السفينة.¹

الفرع الثالث : إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

تتطلب دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مباشرة عدة إجراءات تتعلق أساسا بالإخطار و الاختصاص و التقادم يعتبر الإخطار سابق للدعوى البحرية و يعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظات² كما أن إجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول الدعوى و إنمابإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو أضرار في بضاعة كاملة و سليمة ، كما هي مدونة في سند الشحن إلى أن يثبت المرسل إليه خلاف ذلك وينقلب عبئ الإثبات على عاتق المرسل إليه بعد أن كان على عاتق الناقل³ غير أنه لا جدوى من الإخطار إذا تمت معاينة البضاعة حضوريا بين الناقل و المرسل إليه أو ممثلة عند تسليم البضاعة ، أو إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا .(أولا)

كما أن الاختصاص في المواد البحرية ينتج لصاحب الحق في البضاعة اللجوء إلى عدة جهات قضائية مختصة ، بالإضافة إلى الاختصاص المنصوص عليه في القواعد العامة (ثانيا) ، وصولا إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري لبضائع الذي يختلف حسب إختلاف العقود المبرمة بين الأطراف المعنية.

أولا : شرط الإخطار

حماية الناقل من متطلبات المتأخرة فرض على المرسل إليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة منسوب إلى الناقل أي أن الضرر وقع بالبضاعة في حراسة الناقل و تحت سيطرته و قبل تسليمها إلى المرسل إليه و يتم إثبات ذلك وقت حدوث الضرر و سببه ، فقد يكون من حدوث الضرر بعد تسليم أو لأسباب لا يسأل عنها ، لذا يجب على صاحب الحق في استلام

¹ Kamel .k ،halifa، perte et manquant dans l'affrètement au voyage of cité page 105

²لطيف جبر كرمانى ، مسؤولية الناقل البحري ، مرجع سابق ، ص 185.

³ أسيل باقل جاسم ،.....مرجع سابق ص 142

البضاعة أن يقوم ببعض الإجراءات لإثبات واقعة هلاك البضاعة أو تلفها يتمكن من المطالبة بالتعويض و هذا الإجراء يتمثل في الاخطار أي إخطار الناقل بالهلاك أو التلف و من هنا سوف نعرف الاخطار (أولا) ثم تبيان شروطه (ثانيا) ثم إلى الأطراف المعنية بالأخطار¹ وصولا إلى ميعاد الاخطار (رابعا).

الاختصاص القضائي في نظر دعوى المسؤولية

يتعلق قواعد اختصاص النوعي بالنظام العام فإنه يمكن للمحكمة أن تشيرها من تلقاء نفسها وفي أية مرحلة كانت عليها الدعوى، أما قواعد الاختصاص المحلي فلا تتعلق بالنظام العام و بالتالي لا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى الاختصاص المحلي من تلقاء نفسها و على من يتمسك بالدفع لعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات و إلا سقط الحق فيه .

نظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية غير أنه لم تتضمن معاهدة بروكسل الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 25 أوت 1924 ، مسألة تحديد الاختصاص القضائي المتعلق بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع²، و قد يكون القصد من ذلك ترك هذه المسألة للدول الأعضاء تنظمه بنفسها في قوانينها الوطنية .

خلافا لمعاهدة هامبورغ الخاصة بالنقل البحري لبضائع المؤرخة في 31 مارس 1978 ، التي نظمت هذا الموضوع و شمل هذا التنظيم تحديد المحكمة المختصة بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع و عليه سنتطرق إلى تقادم دعوى المسؤولية .

¹ عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، ص 132.

² لطيف حبر كوماسي ، مسؤولية الناقل البحري ، مرجع سابق ، ص 175.

تقديم دعوى المسؤولية

من شروط قبول الدعوى ، أن ترفع في الميعاد المحدد قانونيا حتى لا يتماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة و يجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللزوم ، خاصة في المسائل البحرية و طبيعة النشاط التي تنظمه في مجال التجارة الدولية ، إذ ضبط المواعيد فيها أمر ضروري¹.

¹ بوعلام خليل ، مرجع سابق ، ص 229.

الخاتمة

يتضح لنا انه رغم كل الجهود الدولية الرامية إلى موازنة العلاقة بين الناقل و الشاحن و القضاء على البنود التعسفية إلا أن هذه الغاية لم تحقق بعد سواء في ظل الاتفاقيات الدولية و التعريفات الوطنية ذلك أن الناقل مازال يحتمي وراء القيود التي فرضتها هذه النصوص على المدعي حين مطالبته بالتعويض و إذا كانت حالات الإعفاء من المسؤولية يمكن تبريرها باعتبارها إنسانية أحيانا و كالإنقاذ ، و اعتبارات طبيعية خارجة عن إرادة الأطراف أحيانا أخرى كالقوة القاهرة من زلازل و براكين و غيرها ، فإنه لا مبرر لوضع سقف أعلى للتعويض ، لأن القواعد العامة تقتضي أن التعويض يهدف إلى إعادة المضرور التي كان عليها قبل التقاعد هذا المبدأ الذي يعود أصله إلى عهد الروماني " *restituo intégrum* " و الذي كرسه المشرع الجزائري بموجب المادة 182 ق . م . ج مما يبين أن مشرعنا تأثر باتفاقية بروكسل التي دعى إليها الإنجليز بهدف حماية مصالح الناقل ، و صحيح أن اتفاقية بروكسل لعام 1924 وضعت بهدف الموازنة بين مصالح الشاحن و الناقل من خلال إلغاء جميع الشروط التعسفية التي يمكن أن يدرجها هذا الأخير في عقد النقل إلا أنها في المقابل وضعت حد أقصى للمسؤولية يحدد مصلحة الشاحن أو أي شخص آخر بسبب هلاك البضائع أو تلفها.

و يعتبر عقد النقل البحري عقد زمني بين التزامات أطراف ثلاثة : هم الشاحن ، الناقل البحري و صاحب الحق في تسلّم البضاعة أيا كان و منه فعقد النقل البحري هو عقد ملزم لجانبين فالأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم و المنتظم .

و قد قام المشرع الجزائري بتدارك ما أثبتته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام سواء بالنسبة للمعاهدة أو قانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 05/98 الصادر سنة 1998 و لم يحدد صراحة طبيعة مسؤولية الناقل البحري صراحة ، هل هي مسؤولية ذات

طبيعة عقدية أم تقصيرية لكن يمكن أن نستنتج ذلك من خلال المادة 802 ق . ب . ج .¹ كما سمح المشرع للناقل البحري بالاستفادة من إعفاءات قانونية و أخرى اتفاقية.

للتخلص من المسؤولية التقليل منها أو تحديدها قانونيا و نظرا إلى ما تتميز به المعاملات التجارية من سرعة فقد عمد المشرع أيضا إلى إضفاء التقادم القصير على دعوى مسؤولية الناقل البحري وحدده بسنة واحدة تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني و تمثل عملية التسليم العنصر الأهم في عقد النقل البحري للبضائع.²

¹ مادة 802 ق . ب . ج "بعد الناقل "مسؤولا عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفة بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو والي ممثلة القانوني بالاستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية و هو الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 م ، المعدل بالأمر رقم 98 - 05 المتضمن القانون البحري.

² الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري لبضائع ، دراسة مقارنة رسالة لنيل درجة الماجستير ، تحت إشراف الدكتورة يسعد حورية ، جامعة معمري مولود ، كلية الحقوق و العلوم سياسية ، 17 جوان 2013 ، ص 93-94.

قائمة المصادر والمراجع

النصوص القانونية :

- 1- امر رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم لقانون 98-5 مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998
- 2- مرسوم تنفيذي رقم 8-57 في 13 فبراير 2008 المتضمن شروط منع امتياز استغلال خدمات النقل البحري و كفياته
- 3- امر رقم 75-58 المتضمن قانون المدني
- 4- مرسوم تنفيذي رقم 08-08. الممضي فيه في 13 فبراير يحدد مبلغ الحقوق امتياز إستغلال خدمات النقل البحري
- 5- قانون رقم 08 - 09 مؤرخ في 25 فيفري 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية
- 6- قرار رقم 38944 الصادر بتاريخ 07 - 10 - 1995 عن الغرفة التجارية والبحرية - القانون البحري الجزائري - منشورات بيبيري طبعة 2007 - 2008

المراجع العامة :

- 2- بوجدي نظيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية .
- احمد محمود حسني . عقد النقل البحري . منشأة المعارف . الاسكندرية 1998.
 - بوعلام خليل ، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، نشرة القضاة العدد 65. مديرية الدراسات القانونية و الوثائق ، وزارة العدل 2010.
 - خلفي امين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع - التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1987.
 - د / كمال حمدي مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية لعام 1990، دار منشآت المعارف طبعة عام 2002.
 - د / هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة ، الجريدة للنشر - الاسكندرية.
 - الدكتور البارودي - مبادئ القانون البحري - منشأة المعارف - الاسكندرية.
 - دكتور مصطفى كمال طه جامعة الاسكندرية اساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة منشورات الحلبي الحقوقية . بيروت 2006.
 - شنوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في اطار اتفاقية بروكسل سنة 1924 و القانون البحري الجزائري .
 - لطيف جيركوماني . مسؤولية الناقل البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ، عمان 2001.
 - هادف محمد الصالح- التزامات و مسؤولية الناقل البحري ، نشرة القضاة ، العدد 65- مديرية الدراسات القانونية و الوثائق. وزارة العدل -الجزائر 2010.

- وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافرين ، شركة ناس للطباعة - الاسكندرية.

المراجع الخاصة

- بسام عاطف المختار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها 1924، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بوثائق الشحن و تعديلاتها ، قانون التجارة البحرية . لبنان.
- د / علي حسين يونس، اصول القانون البحري و الاستغلال البحري ، دار الفكر العربي طبعة 01، السنة غير معروفة.
- عدلي امير خالد. عقد النقل البحري ، منشاة المعارف، طبعة 01، مجلدات 01، سنة 1998.

قائمة المراجع باللغة الفرنسية

- MOHAMED KAMEL EL-KHALIFA ; PERTE ET MANQUANTS
DANS
L'affrètements voyage le phare. N 12 avril 2000.
- BOUKHATMI FATIMA OP CITE.

الرسائل

- 1) جبارة نورة : نظام ، اغفاء الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة اطروحة دكتورا فيالحقوق ، فرع القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر بن عكنون 2007 - 2008
- 2) مذكرة مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري ، والمعاهدات لمخرج حليم ، السنة الجامعية ، 2017 ، 2018
- 3) مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون ، فرع قانون الاعمال كلية الحقوق - جامعة مولود معمري - تيزي وزو
- 4) مذكرتي لنيل درجة الماجستير في القانون ، فرع قانون المسؤولية ، المهنية ، كلية الحقوق جامعة مولود معمري تيزي وزو
- 5) د / جبار محمد الابن (محاضرات) في القانون البحري ، ماجستير في قانون دولي للاعمال - غير منشورة - جامعة وهران - كلية الحقوق 2006
- 6) عبد الغاني عقون ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع العقود و مسؤولية ، كلية الحقوق - جامعة الجزائر 2008 - 2009
- 7) الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة رسالة لنيل درجة الماجستير ، تحت اشراف الدكتورة بسعد حورية جامعة معمري مولود ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 17 جوان 2013

المجلات والدوريات

- 1) احمد غنيم ، مسؤولية الناقل البحري ، مجلة قضايا الحكومة عدد 04 ديسمبر
1978
- 2) مشري فاطمة ، مسؤولية الناقل البحري ، المجلة القضائية عدد خاص ديسمبر
1999
- 3) د / هاشم رمضان الجزائري ، متى يعتبر الناقل مسؤولا - مجلة الحقوق - العدد 01
، 10 مارس 1986

ملخص المذكرة

تتعرض البضاعة المنقولة بحرا لاحتمال تعرضها لأضرار بسبب مخاطر الملاحة البحرية، عندما تبرز مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فما هي طبيعة هذه المسؤولية؟ هنا يلتزم الناقل بالتزام أساسي وهو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه في ميناء الوصول وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة ، بحيث يعتبر الناقل مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد الناقل، لو هلكت هذه البضاعة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه ومسؤولية إذا الشاحن أو المرسل إليه هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل.

الكلمات المفتاحية:

- | | |
|------------------|---------------|
| 1/ الناقل البحري | 2/ المسؤولية |
| 3/ الشاحن | 4/ الإلتزامات |
| 5/ سند الشحن | 6/ الإعفاء |