

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم: القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

المسؤولية الجزائية للناقل البحري في التشريع المقارن و التشريع الجزائري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الجنائي والعلوم الجنائية

الشعبة: الحقوق

تحت إشراف الأستاذ :

من إعداد الطالب:

- بن عودة نبيل

- مراتي محمد ياسين

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ.....درعي العربي.....رئيسا

الأستاذ.....بن عودة نبيل..... مشرفا مقرا

الأستاذ.....يحي عبد الحميد.....مناقشا

السنة الجامعية: 2025/2024

نوقشت يوم: 2025/06/02



إهداء

أهدي هذا العمل العلمي المتواضع

إلى والدي وإلى والدتي الغالية أطال الله في عمرهما

إلى أخوتي الأعزاء

إلى أصدقائي الأحباء

و إلى كل أساتذة الحقوق حيثما كانوا

إلى كل من ساندني و يسر لي الطريق لإتمام هذا العمل المتواضع

شكر

نحمد الله العظيم أن وفقنا لإتمام هذا العمل العلمي

فله سبحانه و تعالى الحمد و المنة

و سلاما على سيد الخلق القائل

* لا يشكر الله من لا يشكر الناس *

و انطلاقا من هذا التوجيه النبوي نتقدم بأسمى آيات الشكر و التقدير

للأستاذ

" بن عود نبيل "

الذي أشرف بقبوله الإشراف على انجاز هذا البحث العلمي لنيل شهادة الماجستير

كما يسعدنا أن نتقدم بالشكر

إلى لجنة المناقشة لتفضل سيادتها بقبول مناقشة هذه المذكرة و تقديرها زادنا

فخرا و إشرافا

قائمة المختصرات

ص: صفحة

ط : طبعة

د.ط : دون طبعة

د.ت.ن: دون تاريخ نشر

ج : جزء

مقدمة

تُعدّ الملاحة البحرية من الوسائل الأساسية لنقل البضائع والأشخاص عبر الدول، مما جعلها ذات أهمية إستراتيجية واقتصادية كبرى، وهو ما استدعى تنظيمها قانوناً بما يكفل حماية المصالح المتعددة المرتبطة بها، سواء أكانت تجارية، أمنية أو حتى بيئية¹، وفي هذا الإطار، يضطلع الناقل البحري بدور محوري في تنفيذ عمليات النقل، ما يُرتب عليه مسؤوليات قانونية متعددة، من بينها المسؤولية الجزائية التي تتفرع عن الأفعال التي قد يُقدم عليها أثناء مزاوله نشاطه والتي تُشكل خرقاً للنظام العام أو تهديداً لسلامة الأرواح والممتلكات أو البيئة البحرية، وتتجلى المسؤولية الجزائية للناقل البحري في ضوء التشريعات المقارنة والتشريع الجزائري، في كونها تتيح الوقوف على مدى فعالية النصوص القانونية في ردع التجاوزات المرتكبة في مجال النقل البحري، ومدى كفاية الحماية التي يوفرها المشرع للأطراف المتضررة²، بالإضافة إلى التحديات التي تفرضها طبيعة النقل البحري كقطاع دولي الطابع، تتعدد فيه التشريعات وتتشابك فيه الاختصاصات³.

وتتم عملية النقل البحري في إطار عقد النقل البحري، الذي لا يعد مختلفاً عن غيره من العقود، إلى أن المجتمع الدولي بشكله الحديث حرص على لفت انتباه المؤسسات التشريعية نحو الاهتمام بالنقل خصوصاً بشقه البحري، باعتبار هذا الأخير خدمة يقدمها متعهد النقل انطلاقاً من اتفاق بينه وبين متلقي الخدمة وفي إطار سند النقل البحري وذلك لكونه يدخل ضمن المعاملات الدولية، وقد شهد العالم في النصف الثاني من القرن العشرين، قفزة نوعية في الملاحة البحرية وخصوصاً 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 بقلة تكاليفه، إذ تعتبر السفينة أكبر واسطة مستعملة للنقل .

¹ - بوحنية قوي، شرح القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص 15.

² - عمار بوضياف، قانون النقل البحري في التشريع الجزائري، منشورات جامعة قسنطينة، 2017، ص 131.

³ - Jean-Pierre Beurrier, *Droit pénal maritime*, Éditions A. Pedone, Paris, 2015, p. 44

كما أن القانون الجزائري¹، ورغم تأثره بالأنظمة القانونية المقارنة، لا سيما القانون الفرنسي²، إلا أنه يتميز ببعض الخصوصيات التي تستدعي التحليل والمقارنة، خاصة في ظل ارتباطه بالاتفاقيات الدولية³، كاتفاقية لاهاي⁴ وهامبورغ⁵ وقواعد القانون البحري الدولي⁶. من هنا، تأتي أهمية التطرق إلى الطبيعة القانونية للمسؤولية الجزائرية للناقل، أركانها، نطاقها، وآليات إثباتها، مع مقارنة المعالجة التشريعية الجزائرية بتلك الموجودة في بعض الأنظمة المقارنة مثل التشريع الفرنسي والمصري⁷.

ويمثل الناقل البحري في عقد النقل البحري الجانب الاقتصادي الأقوى، وذلك لكونه يملئ شروط معينة على الشاحن في وثيقة الشحن على رأسها تلك التي تعفيه من المسؤولية الجزائرية عند تعرض البضاعة لأي ضرر كالهلاك أو التلف، وهذه الشروط كان لها تأثيرات سلبية على الشاحنين.

هذا الأخير الذي يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها، حيث أن الناقل البحري يلتزم بموجب عقد النقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، فكما ذكرنا سابقا قد يحدث وأن تتعرض هذه البضاعة للتلف أو الهلاك نتيجة خطئه، الأمر الذي يجب مساءلته عليه.

¹ - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998، والقانون رقم 04-10 المؤرخ في 14 أوت 2004، الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2004.

² - Pierre Bonassies et Philippe Delebecque, *Droit Maritime*, Dalloz, 12e édition, 2019, p. 102.

³ - ويليام نتلي، مطالبات البضائع البحرية، منشورات الشحن الدولية، الطبعة الرابعة، 2008، ص. 239-260.

⁴ - اتفاقية لاهاي لسنة 1924: اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وقُعت في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924.

⁵ - اتفاقية هامبورغ لسنة 1978: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، اعتمدت بتاريخ 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992.

⁶ - Berlingieri Francesco, *Berlingieri on Arrest of Ships*, Informa Law from Routledge, 6th Edition, 2017, p. 67.

⁷ - مجدي عبد الحميد، المسؤولية الجنائية في الجرائم البحرية، دار الفكر الجامعي، 2010، ص 92.

أهمية الموضوع

تتجلى أهمية موضوع الدراسة في كونه يعالج قطاعا حساسا واستراتيجي له علاقة وطيدة بالاقتصاد الوطني، ألا وهو النقل البحري للبضائع، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع الأكثر أهمية وجدلا ، والمثيرة لأغلب النزاعات الناشئة عن عقد النقل، فهي من المواضيع الحيوية في القانون البحري، باعتبار الناقل البحري الطرف الاقتصادي الضاغط الذي ورغم هلاك البضاعة التي يعهد إليه بنقلها ، قد يعفى من المسؤولية عن ذلك مما يسبب خسائر للشاحنين.

أسباب اختيار الموضوع

تنقسم أسباب اختيارنا لهذا الموضوع إلى ما يلي:

دوافع شخصية

إن سبب اختيارنا لهذا الموضوع هو رغبتنا الذاتية في الاطلاع أكثر حول كل ما يخص مسؤولية الناقل البحري والتعرف على حالات تحديدها وأهم صورها.

دوافع موضوعية

أما بالنسبة للأسباب الموضوعية فتتمثل في أن مسؤولية الناقل البحري تعد من أكثر المواضيع الحيوية التي اهتمت التشريعات بتنظيمها وكذا الاتفاقيات الدولية، ونظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، واعتبار المسؤولية الجزائية للناقل البحري في التشريع الجزائري من المواضيع المثيرة للجدل، مما دفعنا للبحث في مختلف جوانبها.

الإشكالية

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 البحري والمتمثلة في نقل البضاعة من نقطة انطلاق إلى نقطة وصول عبر طريق بحري محفوف بمخاطر جمة قد تلحق بالبضاعة أضرارا ، يسأل عليها الناقل بموجب عقد النقل، كما أن مسألة الوقت لها أهمية بالغة في العمليات التجارية.

ولدراسة هذه القضية رأينا أن نطرح إشكالية تتمحور أساسا حول قيام المسؤولية الجزائرية للناقل البحري وما يترتب من آثار عن هذه المسؤولية:

متى تتجاوز مسؤولية الناقل البحري حدود المسؤولية المدنية إلى مسؤولية جزائية ما هي الأفعال التي تشكل عناصر الركن المادي في الجرائم البحرية للناقل البحري وليست مجرد أخطاء تستوجب مسؤولية جزائية ؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

- 1- ما هو أساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري؟
- 2- فيما تتمثل المسؤولية الجزائرية للناقل البحري ؟ وماهي صورها وحالات تحديدها؟
- 3- ماهي الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية؟

أهداف الدراسة

إن دراسة هذا الموضوع هو عمل يهدف لتحقيق مجموعة من الأهداف أهمها تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت المسؤولية الجزائرية للناقل البحري في القانون البحري الجزائري، كما يستهدف الموضوع كذلك توضيح الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري، من أجل تحديد المسؤولية والمركز القانوني لأطراف العلاقة.

الدراسات السابقة

1- الدراسة الأولى

"نبات خديجة"، بعنوان "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا" تحت إشراف الأستاذ "حدوم كمال"، وهي مذكرة ماجستير في الحقوق بجامعة بومرداس لسنة 2012، حيث تدور إشكالية هذه المذكرة حول مركز الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام ومدى تغيير هذه القواعد من مستوى الحماية للشاحنين، فتم الاعتماد على المنهج التحليلي والمنهج المقارن بين أحكام كل من قواعد روتردام، معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ، والتشريعات الوطنية كالتشريع الجزائري المصري والفرنسي.

2- الدراسة الثانية

"بوجلال لبنى"، بعنوان "موانع المسؤولية الجزائرية في التشريع الجزائري" تحت إشراف الدكتور "بوهنتالة عبد القادر"، وهي مذكرة ماجستير في الحقوق بجامعة الحاج لخضر، باتت لسنة 2012، تدور إشكالية هذه المذكرة حول الحالات التي تمنع من قيام المسؤولية الجزائرية في ضوء التشريع الجزائري، لاعتبار الموضوع مجالا فنيا للدراسة تقل فيه الدراسات النظرية والتطبيقية عموما والقانونية الجزائرية خصوصا حيث تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي والتحليلي القانوني.

3- الدراسة الثالثة

"بسعيد مراد"، بعنوان "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية" تحت إشراف الأستاذ "محمد بن عمار"، وهي مذكرة دكتوراه في الحقوق بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، لسنة 2011، حيث تعلقت بالبحث في الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع من حيث تكوينه وإثباته وبوثيقة الشحن البحري أو بوثائق أخرى مشابهة

لها بالاعتماد على المنهج المقارن والتحليلي، إضافة إلى المنهج التاريخي الذي فرضه التطور المتواصل لقواعد وأحكام عقد النقل البحري.

4- الدراسة الرابعة

"الواحد رشيد"، بعنوان "مسؤولية الناقل البحري للبضائع تحت إشراف الدكتورة" يسعد حورية"، وهي مذكرة ماجستير في الحقوق بجامعة مولود معمري، تيزي وزو، لسنة 2013، تدور إشكالية هذه المذكرة حول المقصود بمسؤولية الناقل البحري للبضائع خاصة من حيث امتدادها والنتائج المترتبة على قيامها في ظل التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة، وهذا لاعتبار مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، ونظرا لكثرة واتساع الاعتماد على عملية النقل البحري من قبل كافة الدول في العالم.

صعوبات البحث

اعترضتنا في هذه الدراسة جملة من الصعوبات، كأى باحث في هذا المجال وعلى رأسها قلة المراجع والمصادر التي تناولت موضوع المسؤولية الجزائية للناقل البحري، فضلا عن طبيعة الموضوع الذي يتطلب توسعا في الاستقراء وطول نفس في التحليل والمقارنة نظرا لتشعبه، إضافة إلى ضيق الوقت.

المنهج المتبع

من أجل دراسة هذه الإشكالية لجأنا للاعتماد على المنهجين الوصفي والتحليلي، حيث قمنا بالاستعانة بجملة من النصوص القانونية والتي أخضعناها للمناقشة والتحليل.

تم تقسيم الدراسة إلى فصلين :

حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري، والذي من خلاله تعرضنا لمبحثين خصصنا المبحث الأول لحدود مسؤولية الناقل البحري، أما المبحث الثاني فتناولنا فيه صور الجرائم البحرية للناقل البحري.

أما بالنسبة للفصل الثاني فتطرقنا إلى أحكام الناقل البحري في القانون الجزائري والذي من خلاله تناولنا مبحثين المبحث الأول يتمثل في نطاق المسؤولية الجزائية للناقل البحري والمبحث الثاني خصص للأحكام الخاصة بفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري.

وفي الأخير أنهينا هذا البحث بخاتمة تتضمن مجموعة من النتائج والتوصيات التي توصلنا لها من خلال هذه الدراسة.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لمسؤولية الجزائية الناقل البحري

تُعدّ المسؤولية الجزائية من أهم أنواع المسؤولية القانونية، كونها تتعلق بالحفاظ على النظام العام وحماية المجتمع من الأفعال الإجرامية. وهي تقوم على عنصر الخطأ الجزائي الذي يمثل إخلالاً بالنصوص القانونية الجنائية، ويترتب عنه توقيع جزاء جنائي. وفي إطار النقل البحري، يضطلع الناقل البحري بدور أساسي في تنفيذ عمليات نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وهو ما قد يعرضه للمساءلة في حال ارتكابه أفعالاً تُعدّ جرائم بموجب القانون، سواء تعلقت بسلامة السفينة، الأرواح، البضائع، أو البيئة البحرية¹.

كما يُساهم هذا الإطار في فهم الطبيعة القانونية لوظيفة الناقل البحري، وحدود الالتزامات المفروضة عليه، والجزاء المترتبة على مخالفتها، ويُلاحظ أن التشريعات البحرية، سواء الجزائرية أو المقارنة، تزوج بين القواعد العامة في القانون الجنائي والقواعد الخاصة التي يفرضها القانون البحري، وهو ما يستدعي بحثاً دقيقاً في المفاهيم الأساسية المرتبطة بالمسؤولية الجزائية في هذا المجال، لاسيما في ظل تعدد مصادرها بين التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية².

وعليه سوف نتطرق في المبحث الأول إلى الإطار النظري للناقل البحري والمسؤولية الجزائية، على اعتبار أنه طرف أساسي في العقد وبالنظر إلى التزاماته المتعددة. أما في المبحث الثاني من هذا الفصل، فنتطرق إلى المخالفات، الجرح، والجنايات البحرية، وذلك من خلال تقديم تعريفات شاملة لها وتصنيفاتها.

¹ - عمار بوضياف، قانون النقل البحري في التشريع الجزائري، منشورات جامعة قسنطينة، 2017، ص 131.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 88.

المبحث الأول، ماهية مسؤولية الجزائية الناقل البحري

تُعد المسؤولية الجزائية للناقل البحري من المواضيع الدقيقة في مجال القانون البحري، إذ تتعلق بتحديد الأفعال الإجرامية التي قد تصدر عن الناقل أو من ينوب عنه أثناء أداء مهامه في نقل البضائع أو الركاب، والتي تُشكّل خرقاً للقوانين والأنظمة الجنائية الوطنية أو الدولية. ويكتسي هذا النوع من المسؤولية أهمية خاصة نظراً لتعدد الأطراف في عمليات النقل البحري، وتشابك المصالح، وتعقيد الوقائع التي قد تترتب عليها مسؤولية جنائية¹.

وعلى عكس المسؤولية المدنية أو التجارية التي تقوم أساساً على الإخلال بالتزام تعاقدي أو الإضرار بمصلحة مالية، فإن المسؤولية الجزائية تقوم على ارتكاب فعل يُجرّمه القانون، كالإهمال الجسيم المؤدي إلى خسائر بشرية أو بيئية، أو تهريب البضائع المحظورة، أو الإخلال بشروط السلامة البحرية، أو التورط في الفساد أو التزوير في الوثائق البحرية، مثل سندات الشحن.

ويندرج هذا المبحث ضمن محاولة تأصيل المفهوم العام للمسؤولية الجزائية للناقل البحري من خلال التطرق إلى عناصرها القانونية، وشروط قيامها، والأساس الذي تركز عليه، إضافة إلى تمييزها عن باقي أنواع المسؤوليات الأخرى (كالتعاقدية والتأديبية).

تحكمه في هذا المبحث سنتعرف على مفهوم الناقل البحري في القانون الجزائري وطبيعة مسؤوليته المطلب الأول، ثم مفهوم المسؤولية الجزائية وأركانها وشروط قيامها وموانعها المطلب الثاني، وأخيراً سنتناول مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري .

¹ - أحمد فتحي سرور، أصول القانون الجنائي، دار الشروق، القاهرة، 2006، ص. 115.

المطلب الأول: مفهوم الناقل البحري في القانون الجزائري

يمثل النقل البحري أحد الأعمدة الأساسية للتجارة الدولية، لما له من قدرة على نقل كميات ضخمة من البضائع بأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وفي هذا الإطار، يحتل الناقل البحري موقعاً مركزياً في العلاقة التعاقدية البحرية، باعتباره الطرف المسؤول عن تنفيذ عملية نقل البضائع أو الركاب عبر البحر، مقابل أجر محدد، وفي ظل التزامات قانونية دقيقة. وقد اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شخصية الناقل البحري من خلال القانون البحري رقم 98-105¹، وذلك بإرساء قواعد تحدد صفته، التزاماته، وشروط تحمّله للمسؤولية، مع الاستئناس بما ورد في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كقواعد لاهاي 1924² واتفاقية هامبورغ 1978³. ويعد تحديد مفهوم "الناقل البحري" أمراً بالغ الأهمية، لأنه يشكل الأساس في بناء المسؤولية العقدية أو التقصيرية التي قد تترتب في حال إخلاله بالتزاماته.

سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف الناقل البحري الفرع الأول، ثم الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف الناقل البحري

لقد عرف النقل البحري والجوي بأنه : تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولاً إلى مكان آخر، ومن التعريف نستنتج أن هذا النقل يرد على أشخاص وكذلك على أشياء ، لذلك استدعت بنا الحاجة إلى دراسة تعريف عقد نقل الأشخاص أولاً، ثم دراسة عقد نقل البضائع بحراً ثانياً⁴.

¹ - القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

² - اتفاقية لاهاي لسنة 1924: اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وقّعت في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924.

³ - اتفاقية هامبورغ لسنة 1978: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، اعتمدت بتاريخ 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992.

⁴ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط 01، 2008، ص 05.

أولاً، تعريف عقد نقل الأشخاص بحراً.

يعرف عقد نقل الركاب بحراً على أنه عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين يسمى الناقل، بنقل شخص آخر يسمى المسافر وأمتعته بالبحر من ميناء إلى آخر بواسطة سفينة، وهناك من عرفه على أنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بتأمين تغيير مكان الراكب أو المسافر مقابل أجر.

كما حظي عقد نقل الأشخاص باهتمام مختلف التشريعات الغربية والعربية، فنجد أن لعقد نقل الأشخاص مكان بين أوراقه، ومن التشريعات الرائدة عربياً القانون الأردني الذي خصه باهتمام رغم أنه لم يعرفه وحده ولكنه جمع بينه وبين عقد نقل البضائع في تعريف واحد شامل وجامع يشرح ويزيل اللبس عن هذا العقد، فقد أورد المشرع الأردني في نص المادة 196 من قانون التجارة الأردني تعريفاً يشمل نقل البضائع والأشخاص معاً بقوله: "عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر"، ويستنتج من هذا التعريف ضرورة توفر عناصر أربعة وذلك من أجل القول بأنه ثمة عقد نقل الأشخاص بطريق البحر وهي¹.

1- وجود عقد نقل : يمكن أن يكون طرفاً في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة غير الربان والبحارة لأن هؤلاء سبب وجودهم في السفينة هو عقد عمل بحري وليس نقل.

2- أن يتعلق العقد بنقل شخص : يكون التزام الناقل هنا بنقل شخص، ويجب أن يكون هذا الشخص حياً ، أما إذا كان ميتاً فهنا يكون التزامه بنقل شيء وليس شخصاً.

3- أن يكون النقل بمقابل.

¹ - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حري وشركائه، الإسكندرية، مصر ، ط 03، 2008، ص 643.

4- أن يتم النقل بطريق البحر، ويعني ذلك أن يتم النقل على متن السفينة، ويستوي ان ينقل الأشخاص بسفينة ركاب أو سفينة غير مخصصة بنقل الركاب، كأن تكون معدة أصلا لنقل البضائع.

ثانيا : تعريف عقد نقل البضائع.

لقد عرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه: التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة، ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وبالرجوع إلى القانون الجزائري نجد أن المشرع لم يعط تعريفا لعقد نقل البضائع إلا أنه يمكن أن نستشفه من نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري بقوله : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة العمولة "، كما أوضحت المادة 739 من القانون البحري الجزائري مدة سريان وانتهاء عقد النقل البحري بقولها : "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثلة القانوني"¹.

الفرع الثاني الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

يبرم عقد النقل بين كل من الناقل والشاحن فيترتب عليه التزامات تخضع في أغلب أحكامها إلى القواعد العامة للقانون المدني، كما يمكن أن يسأل وفق المسؤولية التقصيرية اتجاه الأشخاص الذين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به أي رابطة عقدية، وتطرقت الاتفاقيات الدولية لمسؤولية الناقل حيث جعلت بمجرد أن يقدم المرسل له الدليل على الضرر،

¹ - بوبكر سخري، القانون البحري، دار هومو للنشر ، الجزائر ، د.ط، 2005، ص 165.

كما يمكن للناقل أيضا أن يقدم دليل براءته من تلك المسؤولية وذلك طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية¹.

ومن هنا سنقوم بالتطرق لطبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي ثم طبيعة المسؤولية طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية كما يلي:

أولا : طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي

تُشكّل مسؤولية الناقل البحري إحدى الركائز الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني للعلاقات التعاقدية في مجال النقل البحري، حيث تتصل مباشرة بحماية حقوق الشاحنين والمرسل إليهم، وضمان سلامة البضائع أو الركاب أثناء الرحلة البحرية. وقد أولت التشريعات الوطنية اهتمامًا بالغًا بتأطير هذه المسؤولية، لما لها من أثر كبير في استقرار المعاملات التجارية البحرية وثقة المتعاملين في هذا القطاع الحيوي.

وتتحدد طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي بحسب نوع الالتزام الواقع على عاتقه، وهل يُعدّ التزامًا بتحقيق نتيجة أم التزامًا ببذل عناية، وهو ما ينعكس بدوره على كيفية قيام المسؤولية وإثباتها، وعلى توزيع عبء الإثبات بين الأطراف. كما تختلف طبيعة هذه المسؤولية بحسب ما إذا كانت تعاقدية ناشئة عن عقد نقل مبرم بين الناقل والمرسل، أو تقصيرية ناتجة عن فعل ضار خارج إطار التعاقد.

وقد سعت العديد من التشريعات الداخلية، مثل القانون البحري الجزائري، والمصري، والمغربي، إلى وضع أحكام تفصيلية تنظم مسؤولية الناقل البحري، مع الاستفادة من القواعد الدولية المنظمة للنقل البحري، بما في ذلك اتفاقيات لاهاي، وهامبورغ، وروتردام.

وبناءً على ما سبق، يُعدّ التعرّف على طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي أمراً أساسياً لفهم النظام القانوني المنظم للنقل البحري، وتحديد مدى صرامة أو مرونة المشرع الوطني في تحميل الناقل تبعات الإخلال بالتزاماته.

¹ - هشام قاسي نوفل طيار، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون

الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، الجزائر، 2020، ص 24.

1- مسؤولية الناقل البحري في القانون المدني التقصيرية

يقصد بالمسؤولية عند إطلاق هذا المصطلح تحمل الشخص لنتائج وعواقب التقصير الصادر عنه أو عن يتولى رقابته أو الإشراف عليه أما في القانون المدني فتعني المؤاخذة عن الأخطاء التي تضر بالغير وذلك بإلزام المخطئ بأداء التعويض للطرف المتضرر وفقا للطريقة والحجم اللذان يحددهما القانون وقد استعمل هذا المصطلح لأول مرة في بداية القرن 18، أما قبل ذلك فكان هناك مصطلح العمل غير المشروع والضمان ، ونكون بصدد مسؤولية تقصيرية عند وقوع الفعل الشخصي الذي يحدث ضررا للغير، و يتصف هذا الفعل بصفة الخطأ بينما يكون الضرر ماديا أو معنويا يلحق بالإنسان أو بأمواله، ولا بد من قيام الصلة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم مسؤولية المتسبب به فيترتب عليه التعويض، ويبقى الفعل الضار جرما مدنيا أو شبه جرم إذا لم يتوفر نص جزائي مجرم له، إلا أنه في الحالتين يترتب على من تسبب به موجب التعويض على المتضرر ، فيمارس هذا الأخير دعواه، إما مباشرة أمام القضاء المدني وإما بضمها إلى دعوة الحق العام أمام الشق الجزائي على ما يترتب على ذلك من نتائج، إلا أنه في الحالتين تحكم نفس المبادئ موجب التعويض، واعتبر المشرع الجزائري كل من عديم التمييز الذي أحدث ضررا للغير وضحيته لتقرير تعويض عادل في حال لم يستطع المتضرر الحصول على التعويض ممن أنيط به أمر المحافظة عليه مما يضفي الطابع الإنساني والاجتماعي على هذا الالتزام بالتعويض¹.

لقد تكلم المشرع الجزائري عن الضرر في عدة مواد قانونية، سواء منها ما يتعلق بالمسؤولية التقصيرية أو المسؤولية العقدية في المواد من 124 إلى 140 والمواد من 176 إلى 186، ولكنه لم يورد تعريفا للضرر، رغم أن الضرر هو أحد الأركان الرئيسية والأولى التي تبنى عليها المسؤولية المدنية ، وركن الضرر شرط أولي لقيام المسؤولية العقدية كما هو

¹ - إكرام قانة مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر في قانون الاعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر ،

بسكرة ، الجزائر ، 2018، ص 28.

ضروري لقيام المسؤولية التقصيرية فإن انعدم ركن الضرر لم تقم المسؤولية. إن قواعد الضرر المتقدمة تسري في حالة مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء التي رأينا مسؤوليته عنها، فحيث ينتفي الضرر فيها فلا مسؤولية عليه، إلا أنه من ناحية أخرى قد يسأل مالك السفينة¹ مسؤولية موضوعية أي حتى ولو لم يترتب على فعله أي ضرر للغير والمثال السائد حالياً هو المسؤولية عن تسيير السفن الذرية لأنه يمكن بالنسبة لها مجرد تسيير السفينة حتى ولو لم يترتب على ذلك أي ضرر، وسيلي ذلك في حينه، هذا إلى أن هناك حالات من الضرر أباح القانون لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بالنسبة لها ، وحتى لا يقع تكرار لهذه المسائل فإننا نترك عرضها إلى حين التعرض لقواعد دفع المسؤولية²

2- مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري العقدي

تناولت المادة 803 من القانون البحري ما يلي: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه "، فحددت المسؤولية في المادة 01 بعبارات تفيد أن هذا الحق يقتصر على الناقل، أما الضرر في المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري للبضائع يتمثل في فقدان البضاعة أو هلاكها أو في التأخر في وصولها ، كما أنه يجب أن تربط بين الخطأ المفترض والضرر المادي علاقة سببية لقيام هذه المسؤولية، ومن هنا يمكننا القول أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري هي مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة، إلا أن هذه المسؤولية من نوع خاص حيث أن الكثير من أحكامها هي قواعد أمرة متعلقة بالنظام العام، مثال المادة 811 قد جعلت باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل والناجمة عن المواد، 770 ، 780 ، 802 ، 803 ، 804، في حين

¹ - محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ط 01، 1990، ص 46.

² - محمد زهدور المرجع السابق، ص 48.

أن المادة 812 الفقرة 01 تنص على أنه يمكن الاتفاق على إبعاد أو تحديد المسؤولية خلافاً في المرحلة السابقة للشحن واللاحقة على التفريغ، وكذلك يمكن الاتفاق على تحديد المسؤولية وإبعادها في حالة نقل الحيوانات على السطح أو البضائع نظراً لخصوصية النقل في هذا النوع من البضائع، لأن البضائع المشحونة على السطح تتعرض لأخطار متعددة كالسرقة والتبديل بمياه البحر¹.

ثانياً: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

1- المسؤولية في اتفاقية بروكسل

تقوم مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد اتفاقية " بروكسل " لعام 1924م على أساس الخطأ المفترض ، وإن لم ينص على ذلك صراحة ، وإنما يستتبط من مفهوم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وفقاً لنص المادة الثالثة فيها، وهي بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة أثناء السفر، وهذا الالتزام ببذل عناية ، يستطيع الناقل التوصل من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل العناية الواجبة لتنفيذ هذا الالتزام، وهذا يعني وجود قرينة على إهماله في بذل العناية الواجبة، وهذا ما نصت عليه المادة (2/3) من قواعد اتفاقية " بروكسل " المتعلقة بشحن البضاعة المنقولة ورسها وحفظها والعناية بها بحرص وبطريقة سليمة²، فإذا أخل بهذا الالتزام كان مسؤولاً ، وتقوم المسؤولية على قرينة افتراض الخطأ³.

¹ - هشام قاسي نوفل طيار، المرجع السابق، ص 24-25.

² - اتفاقية بروكسل المؤرخة في 25 أوت 1924، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (قواعد لاهاي)، المعدلة ببروتوكول بروكسل المؤرخ في 23 فبراير 1968 (قواعد لاهاي - فيسبي)، منشورة في مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، رقم 1207، ص. 155.

³ - حلو عبد الرحمان أبو حلو، الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، جامعة اليرموك، إربد، الأردن، المجلد 11، العدد 01، 2014،

2- المسؤولية في اتفاقية هامبورغ.

أبرمت اتفاقية هامبورغ في 31 مارس 1978 وأهم ما استحدثته هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، جاء في المرفق الثاني من الاتفاقية : بأنه من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجبها تقوم على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة ولكنها خرجت عنها في حالات أخرى فميزت الاتفاقية بين الأضرار وتبعاً لهذا التمييز، يختلف أساس المسؤولية، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير تقوم مسؤوليتها على أساس الخطأ المفترض ، فخطأ الناقل كقاعدة عامة، مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحدث، فنصت المادة الخامسة من الاتفاقية على أن يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسببها الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل وحددت مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام بهلاك أو بتلف من الوزن الإجمالي للبضاعة¹.

المطلب الثاني: مفهوم المسؤولية الجزائية

سننترق في هذا المطلب إلى مفهوم المسؤولية الجزائية الفرع الأول، ثم أركان المسؤولية الجزائية الفرع الثاني، وأخيراً شروط قيام المسؤولية الجزائية وموانعها الفرع الثالث.

الفرع الأول: تعريف المسؤولية الجزائية

المسؤولية هي مسؤولية الإنسان أمام الإنسان، والمسؤولية بصورة عامة تعني التزام شخص بما تعهد القيام به، أو الامتناع عنه حتى إذا أخل بتعهده تعرض للمسائلة عن نكوته، فيلزم عندها بتحمل نتائج هذا النكوث ، وقد يتسع هذا التعريف ليشمل التزام شخص بتحمل

¹ - إكرام قانة المرجع السابق، ص 26

نتائج فعل أتاها بنفسه أم بواسطة غيره، سواء كان مفوضا منه أم عاملا باسمه، كما يتسع ليشمل التزام الشخص بتحمل نتائج فعل شخص تابع له أو موضوع تحت رقابته أو إدارته أو ولايته أو وصايته، كما يشمل نتائج فعل الأشياء والحيوانات الموضوعات بحراسته، وأخيرا يتسع التعريف ليشمل التزام الشخص باحترام ما فرضه القانون عليه من موجبات وسلوك تحت طائلة تحمل عواقب الإخلال بهذا الالتزام، ولم يورد قانون العقوبات الجزائري¹ ولا قانون الإجراءات الجزائية الجزائري² تعريفا يبين مفهوم المسؤولية الجنائية، فرغم كونها من النظريات الأساسية في قانون العقوبات وعلى الرغم من أهميتها فقد أغفل المشرع الجزائري وغالب التشريعات المقارنة رسم معالمها واكتفى بالإشارة في نصوص متفرقة إلى بعض أحكامها، وأغلب هذه النصوص يتعلق بموانع المسؤولية، أما شروطها ومعرفة "المسؤولون جزائيا" فلم تعالجها بنصوص صريحة³.

تعرف المسؤولية الجزائية على أنها المسؤولية الواقعة على الفرد الذي قام بفعل أو الامتناع عن القيام به، وأن كلا التصرفين مجرم قانونا مما يستلزم توقيع العقوبة الجزائية عليه، وتعرف أيضا على أنها الجزاء على فعل موجه ضد المجتمع، والمسؤولية الجنائية هذه مؤسسة على الخطأ الجنائي الذي يشكل إما مخالفة أو جنحة أو جناية يعرضه إلى متابعة أمام المحكمة، ويترتب على قيام المسؤولية الجنائية توقيع عقوبة مقرر مسبقا في قانون العقوبات أو قانون الفساد، وتظهر غالبا في جرائم الاختلاس والتزوير والسرقة نتيجة ذلك يستحق الشخص عقابا جنائيا إلى جانب العقاب التأديبي.

¹ - الأمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم بالقانون رقم 24-06 المؤرخ في 28 أبريل سنة 2024، الجريدة الرسمية عدد 30 لسنة 2024.

² - امر 66_155 المؤرخ في 8 يونيو 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية رقم 48، مؤرخة في 10 يونيو 1966 المعدل و المتمم بالأمر رقم 21-11، ممضي في 25 غشت 2021 الجريدة الرسمية عدد 65، المؤرخة في 26 غشت 2021، يتم الأمر رقم 66-155، المؤرخ في 18 صفر عام 1386، الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية .

³ - لبنى بوجلل، موانع المسؤولية الجزائية في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير في الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2012، ص 05.

الفرع الثاني: أركان المسؤولية الجزائية.

تقوم المسؤولية الجزائية بقيام الجريمة وبتوافر ركنيها المادي والمعنوي، وهذا يعني أن للمسؤولية الجزائية ركنين تقوم عليها هما الركنان المادي والمعنوي نلخصهما كما يلي:

أولاً: الركن المادي

يمثل الركن المادي إحدى الدعامين اللتين ترتكز عليهما الجريمة ومن ثم المسؤولية الجزائية الناشئة عنها، ويعد تخلفه مانعاً من وجود الجريمة وقيام المسؤولية ابتداءً، والركن المادي للجريمة هو مظهرها الخارجي وهيئتها التي تظهر بها في العالم الخارجي كما حددتها نصوص التجريم فكل جريمة لابد لها من ماديات تتجسد فيها الإرادة الإجرامية لمرتكبها ، ولهذا الركن أهمية واضحة فلا يعرف القانون جرائم بغير ركن مادي، فبغير الركن المادي لا يصيب المجتمع اضطراب، ولا يصيب الحقوق الجديرة بالحماية عدوان، فضلاً عن ذلك فإن قيام الجريمة على ركن مادي يجعل إقامة الدليل عليها أقل صعوبة، إذ إن إثبات الماديات أسهل من إثبات الأمور المعنوية التي يضمورها الإنسان في داخله، كما أنه يفي الأفراد احتمال أن تعاقبهم السلطات العامة دون أن يصدر منهم سلوك مادي محدد فتعصف بحرياتهم العامة وحقوقهم الشخصية ، ومن المبادئ الأساسية في التشريع الجزائي، أن المشرع ليس له سلطان على ما في ضمائر الناس من أفكار شريرة، أو ما في نفوسهم من نوايا إجرامية فلا يعاقب على تلك الأفكار أو هذه النوايا حتى ولو عقد من توافر لديه العزم عليها وصمم على تنفيذها، لأنها مازالت مجرد أمور نفسية باطنية إلا أن دائرة التجريم تبدأ منذ اللحظة التي تخرج فيها هذه الأفكار الحبيسة إلى العالم الخارجي وتتجسد في تصرفات مادية ومظاهر خارجية يتصدى لها القانون ويعاقب عليها إذا تطابقت مع أحد نصوص التجريم لأنها تكون قد أهدرت مصلحة اجتماعية جديرة بالحماية الجزائية أو على الأقل عرضت تلك المصلحة لخطر الاعتداء عليها¹.

¹ - معتز حمد الله أبو سويلم المسؤولية الجزائية عن الجرائم المحتملة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في

القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن ، 2014، ص 28-29.

ويتكون الركن المادي في الجريمة من ثلاثة عناصر هي¹:

- 1- سلوك إجرامي صادر من الجاني.
- 2- نتيجة إجرامية ضارة أو خطرة لهذا السلوك ذلك إن الغالب أن يترك الفعل أو الامتناع تغييرا في العالم الخارجي.
- 3- علاقة سببية بين سلوك الجاني والنتيجة الإجرامية التي تحققت فلا يرتكب صاحب السلوك جريمة ما لم تكن النتيجة الضارة أو الخطرة مترتبة على سلوكه.

ثانيا : الركن المعنوي

إن الجريمة ليست كيانا ماديا خالصا قوامه السلوك الإجرامي وأثاره، فلا يكفي مجرد الإسناد المادي للفعل أو الامتناع المخالف للقانون إلى شخص معين ليكون ذلك الشخص مسؤولا جنائيا أو ان تكون هناك ثمة جريمة، وإنما يجب أن تكون إلى جانب هذه العلاقة المادية علاقة أخرى ذات خصائص نفسية، وتجتمع العناصر النفسية للجريمة في ركن يختص بها وهو الركن المعنوي، لذلك فإن الركن المعنوي يقوم على الصلة بين النشاط الذهني والنشاط المادي فأول ما يستلزمه أن يكون النشاط المادي ثمرة إرادة، فإن لم يكن كذلك فلا يكون مجرما ولو ترتب على توجيهها ضرر ، كما أن توجيه الإرادة إلى السلوك لا يكفي لإقامة الركن المعنوي بل يجب أن تكون هذه الإرادة إجرامية، أي أن تكون آثمة ذلك أنها تربط الفاعل بالواقعة الإجرامية والإثم، هو أساس الركن المعنوي وبالتالي فهو أساس المسؤولية الجزائية، ويأخذ الركن المعنوي للجريمة إحدى الصورتين هما القصد الجنائي والخطأ غير العمدى فحين يتخذ الركن المعنوي صورة القصد الجنائي تكون الجريمة عمدية، إذ تتجه إرادة الجنائي إلى السلوك الإجرامي الذي باشره وإلى النتيجة المترتبة عليه مع علمه بها وبكافة العناصر التي يشترطها القانون لقيام الجريمة، أي تعمد الجاني إحداث النتيجة المعاقب عليها، أما حين يتخذ صورة الخطأ غير العمدى فإن إرادة الجاني تتجه إلى السلوك الإجرامي دون إرادة تحقق النتيجة

¹ - معتر حمد الله أبو سويلم، المرجع السابق، ص 29.

سواء لم يتوقع حدوثها ، أو توقع إمكانية حدوثها ولكنه لم يتخذ الاحتياط الكافي لتلافي حدوثها ، ويقوم القصد الجنائي والخطأ غير العمدى على اتجاه إرادي منحرف نحو مخالفة القانون، وبعبارة أخرى فإنهما ينطويان على إرادة أئهما القانون بالنظر إلى الوجهة التي انصرفت إليها، غير أن هناك فرقا أساسيا بينهما يكمن في المدى الذي تتسحب عليه هذه الإرادة، فالإرادة تشمل الفعل والنتيجة في حالة القصد، لا تشمل سوى الفعل دون النتيجة في حالة الخطأ غير العمدى، والذي سيكون محور دراستنا بوصفه الركن المعنوي للمسؤولية الناشئة عن الإهمال¹.

الفرع الثالث : شروط قيام المسؤولية الجزائية وموانعها

تعد المسؤولية الجزائية من أكثر صور المسؤولية القانونية دقة وخطورة، نظراً لما يترتب عليها من عقوبات جنائية تمس حرية الشخص واعتباره، سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً. وفي إطار القانون البحري، فإن تحميل الناقل البحري هذه المسؤولية لا يتم بصورة تلقائية، بل يستوجب توافر شروط قانونية محددة تُشكّل أركان الجريمة البحرية المنسوبة إليه. ويستلزم قيام المسؤولية الجزائية للناقل البحري تحقق ثلاثة أركان أساسية: الركن القانوني المتمثل في وجود نص يجرم الفعل، والركن المادي المتمثل في السلوك الإجرامي المرتكب، والركن المعنوي الذي يتمثل في القصد الجنائي أو الإهمال الجسيم. ولا تتحقق المسؤولية إلا بتوافر هذه العناصر مجتمعة.

في المقابل، قد تحول بعض الظروف القانونية أو الواقعية دون مساءلة الناقل جزائياً، وتُعرف بـ"موانع المسؤولية"، مثل انتفاء القصد الجنائي، أو حصول الفعل في إطار حالة الضرورة، أو وجود قوة قاهرة، أو تدخل طرف ثالث تسبب بالضرر.

¹ - معتز حمد الله أبو سويلم، المرجع السابق، ص 40-41.

فإن فهم شروط قيام المسؤولية الجزائية وموانعها يُشكّل أساساً مهماً لتقييم مدى مشروعية ملاحقة الناقل البحري جزائياً، وضمان عدم تحميله تبعات جنائية دون وجه حق، تحقيقاً للتوازن بين الردع والعدالة القانونية.¹

وفي إطار القانون الداخلي، حرصت التشريعات الوطنية على تنظيم مسؤولية الناقل البحري بشكل دقيق، من أجل تحقيق التوازن بين حماية حقوق المتعاملين من جهة، وعدم تحميل الناقل أعباء تعجيزية من جهة أخرى. وتتفاوت طبيعة هذه المسؤولية بين كونها تعاقدية إذا كانت قائمة على عقد نقل، أو تقصيرية إذا نتجت عن فعل ضار خارج نطاق العلاقة التعاقدية.

كما تختلف هذه الطبيعة من نظام قانوني إلى آخر، حيث نجد بعض التشريعات تتجه نحو اعتبار التزام الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة، بينما تتجه أخرى إلى اعتباره التزاماً ببذل عناية، مما ينعكس مباشرة على كيفية إثبات المسؤولية ومدى إمكانية إعفاء الناقل منها. لذلك، فإن التعرف على طبيعة هذه المسؤولية في القانون الداخلي يُعدّ خطوة أساسية لفهم النظام القانوني الذي يحكم النقل البحري، ويُعدّ لدراسة أركانها، آثارها، وحالات الإعفاء منها.

أولاً: شروط قيام المسؤولية الجزائية

إن مذهب حرية الاختيار هو المذهب السائد في جل التشريعات الجنائية، حيث ما تزال القوانين بوجه عام تحتفظ بالأسس التقليدية لقيام المسؤولية الجزائية، وهو ما يظهر جلياً من خلال اشتراطها لعنصري الإدراك والتمييز والتي نوضحها فيما يلي²:

¹ - بشرى عز الدين موانع المسؤولية الجزائية في الفقه الإسلامي وقانون العقوبات الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2019، ص 05.

² - فاتح تدريست، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي كنموذج للاتجاهات الحديثة للمسؤولية الجزائية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو الجزائر، 2017، ص 20-21.

1- التمييز أو الإدراك

يقصد بالتمييز أو الإدراك قدرة الإنسان على فهم ماهية أفعاله وتقدير نتائجها والمقصود بفهم ماهية الفعل وتقدير نتائجه هو فهمه من حيث كونه فعلا تترتب عليه نتائجه العادية الواقعة وليس المقصود منه فهم ماهيته في نظر قانون العقوبات، فالشخص يسأل عن فعله حتى ولو كان يجهل أن القانون يعاقب عليه، ذلك أن العلم بقانون العقوبات والتكليف الجنائي المستخلص منه علم مفترض لا يجوز الادعاء بجهله.

2- حرية الاختيار

يقصد بحرية الاختيار أو الإرادة التوجيه الذهني إلى تحقيق عمل أو امتناع معين بمعنى قدرة الإنسان في توجيه نفسه إلى عمل معين أو الامتناع عنه، دون تدخل مؤثرات خارجية عن إرادته والتي تفرض عليه اتباع وجهة معينة، وتفترض الإرادة الحرة أن يكون الفاعل حرا في اختيار تصرفاته بصورة مطلقة غير مرغم ولا مضطر ، وأن يكون سيد نفسه قادرا على التحكم في سلوكه وأفعاله لا محكوم فيها أو محمولا عليها ، فاعتماد الإرادة الحرة شرط لتوفر المسؤولية الجنائية، ويتعين ان يتوفر كل من الإدراك والإرادة وقت إتيان الفعل المكون للجريمة حيث يجب أن يتعاصرا معهما ، فإذا انتفى أحدهما أو كلاهما انتفت المسؤولية الجنائية دون أن يؤثر ذلك على وصف الجريمة الذي يبقى قائما¹.

ثانيا :موانع قيام المسؤولية الجزائية

تعتبر موانع المسؤولية أو كما يسميها بعض الفقه عوارض المسؤولية أسبابا او أحوالا تعترض سبيلها فتخفف منها أو تعدمها كلية، فهي تنصف على أنها موانع شخصية وتتمثل فيما يلي:

¹ - فاتح تدريست، المرجع السابق، ص 21

1- امتناع المسؤولية الجزائية بسبب انعدام الوعي.

تكون المسؤولية منعدمة في حالتي الجنون وصغر السن:

أ - الجنون

نصت المادة 47 من قانون العقوبات الجزائري على الجنون كما يلي: " لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة وذلك دون الإخلال بنص المادة 21 الفقرة الأخيرة "، ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى تعريف الجنون، ولم يقصد بوضوح إن كان يقصد بامتناع المسؤولية حالة الجنون وحدها فقط بالمفهوم الضيق، أو بالمفهوم الواسع حالات الامراض النفسية والعصبية التي تحدث إخلالا وضعفا في القدرة الذي يشمل جميع العقلية للفرد¹.

ونجد أن نص المادة 47 من قانون العقوبات جاء مقيدا بذكر لفظ الجنون وكأن حالة فقدان الإدراك وانعدامه لا يكون إلا بإصابة المرء بحالة الجنون مع أن ما يدلي به العلم الحديث من أبحاث واكتشافات يبرز أن الجنون ما هو إلا حالة من الحالات التي يحدث على إثرها فقدان الإدراك، وبناء عليه رأي شراح القانون الجنائي الجزائري أن مبدأ التفسير بات ضروريا في مثل هذه الحالة فالأخذ بهذا المبدأ وتطبيقه يوسع من دائرة الحالات التي يعد وقوعها داخلا في زمرة الأمراض والعاهاات التي من شأنها إعدام الإدراك أو الانتفاض منه بشكل يؤثر على سلامة العقل والإخلال بوظيفته تمييزا بين الخير والشر، والملاحظ من خلال نص المادة 21 التي أحالتنا إليها المادة 47 أن المشرع استبدل عبارة الجنون بعبارة خلل في القوى العقلية" ويعتبر هذا الأخير الأنسب لأنه ذو مدلول واسع جدا يشمل كل الآفات التي تخل بوظيفة العقل، ويرى بعض الباحثين بأنه انطلاقا من هاتين المادتين يمكننا القول أن المشرع دمج بين المصطلحين واعتبر الجنون والخلل في القوى العقلية عبارتين لهما نفس المعنى، حيث تدارك النقص الموجود في نص المادة 47 في عبارة الجنون الذي أصبح مفهومها تقليديا وضيقا،

¹ - عمار مزياي، المسؤولية الجزائية لمسييري المؤسسات، رسالة ماجستير في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2004، ص 44.

وأدرج عبارة الخلل في القوى العقلية والتي تتدرج تحتها العديد من الاضطرابات الأخرى التي يمكن أن تكون مانعا للمسؤولية الجزائية مثلها مثل الجنون¹.

ب - صغر السن.

من المسلم به أن الطفل يولد عاجزا معدوم الوعي والإدراك، ويمضي الوقت لتبدأ ملكاته الذهنية والنفسية بالنمو شيئا فشيئا ، حتى ينضج ويكتمل نموه العقلي، وعلى أساس هذا التدرج تتحدد قواعد المسؤولية الجزائية كقاعدة عامة، ففي الوقت الذي يكون فيه الإدراك ضعيفا تكون المسؤولية ضعيفة أو ناقصة وفي الوقت الذي يكتمل فيه الإدراك تكون المسؤولية الجزائية كاملة².

فمن خلال استقراء نص المادة 49 من قانون العقوبات يتضح بأنه يميز بين ثلاث مراحل للمسؤولية بحسب عمر الجاني القاصر وهي³

- مرحلة ما قبل الثالثة عشر سنة: وفيها تنعدم الأهلية وتنعدم المسؤولية.

- مرحلة ما بين الثالثة عشر وقبل الثامنة عشر: وفيها تكون الأهلية ناقصة وتكون مسؤولية القاصر مخففة.

مرحلة بلوغ الشخص لسن الرشد وفيها تكون أهليته كاملة ومسؤوليته غير منقوصة.

¹ - فاطمة الزهراء بوطالب الجنون مانع من موانع المسؤولية الجزائية، مذكرة ماستر في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2014، ص 07.

² - عبد الرحمان خلفي، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية عن جريمة تبييض الأموال)، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد 01، 2011، 3 فاتح تدريست المرجع السابق، ص 23.

³ - بشرى عز الدين المرجع السابق، ص 39-40.

2- امتناع المسؤولية الجزائية بسبب انعدام الإرادة.

يتفق الفقه والقانون على عدم العقاب في حالة انعدام الإرادة والتي يميزها وجود حالة الإكراه وحالة الضرورة بحكم أنهما يؤثران في حرية الاختيار :

أ - الإكراه

نصت المادة 48 من قانون العقوبات على أنه لا عقوبة على من اضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها، وهذا النص صريح بسقوط العقوبة الجنائية عن من وقع تحت طائلة القهر إلا أنه وفي نفس الوقت لا يبين المعنى الذي ترمي إليه المادة، فالإكراه في القانون لا يختلف عما هو الحال في الفقه الإسلامي من أنه حمل الغير قهرا على فعل ما لا يريد، غير أنه وإن كان القانون الجنائي يعتبر الإكراه من الأمور التي تعد وتلغي الاختيار فإن الفقه الإسلامي لا يعتبره كذلك إذ يعتبر أن الإكراه إنما هو مفسد الاختيار لا معدم له، ويقسم القانون إلى قسمين: مادي ومعنوي، فأما الإكراه المادي فيعرف على أنه محور إرادة الفاعل على نحو لا تتسبب إليه فيه غير حركة عضوية أو موقف سلبي مجردين من الصفة الإرادية، ولا يختلف عما جاء في الفقه الإسلامي من كونه يستهدف جسم المكره بأية وسيلة مادية من شأنها أن تعدم حرية الاختيار لدى الإنسان، وأما الإكراه المعنوي فقد عرف بأنه القوة المعنوية التي إرادة المكره على نحو يفقده الاختيار¹.

ب - الضرورة

عرف القانونيون الضرورة بأنها حالة من لا يستطيع أن يدافع عن نفسه أو عن غيره شرا محققا به أو بغيره إلا بارتكاب جريمة بحق أشخاص آخرين أبرياء، وعلى الرغم من الإجماع على أنه لا عقاب على الجاني في حالة الضرورة، فقد انقسم الفقه حول تكييف حالة الضرورة بين قائل بأنها مانع من موانع المسؤولية، وبين قائل بأنها سبب من أسباب الإباحة، والواقع أن

¹ - المادة 48 من قانون العقوبات الجزائري.

حالة الضرورة هي مانع من موانع المسؤولية، لأنها تمثل ضغطاً حقيقياً على إرادة الفاعل الذي يخضع لظرف خارجي يهدده بخطر جسيم، وحتى بالنسبة لحالة تدخل الشخص في حالة الضرورة لإنقاذ شخص آخر، ويميل الكثير من الفقه إلى جعلها من موانع المسؤولية باعتبار أن الضرورة تمثل ضغطاً حقيقياً على إرادة الفاعل الذي يخضع لظرف خارجي يهدده بخطر ما ، أما المشرع الجزائري فلم ينص على حالة الضرورة إطلاقاً وإن إغفال المشرع لمثل هذا الأمر رغم كثرة التعديلات الواقعة على قانون العقوبات يعد تقصيراً منه وجب إصلاحه¹.

الفرع الرابع: مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري

لقد جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1961 في المادة السادسة الفقرة الأولى بسقف لمسؤولية الناقل بالنسبة للوفاة والإصابات الجسمانية فنصت على أنه تحدد مسؤولية الناقل في حالة موت المسافرين أو وقوع إصابات جسمانية له، بمبلغ 250000 فرنك يحتوي كل فرنك على 65.5 ميلغرام ذهب عيار 900 من أجزاء الألف من الذهب الصافي، ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، ويجرى تحويل هذا المبلغ المقرر إلى رقم يقرب بالعملة المحلية، ويكون تحويل هذه المبالغ بالعملات المحلية غير العملات الذهبية طبقاً لقيمة العملات بالذهب في تاريخ الدفع"، ويتضح من هذا النص الواضح الصريح أن المعاهدة تقتصر في تحديدها لمسؤولية الناقل البحري على ضررين أساسيين الأول هو الوفاة والثاني هو الإصابة الجسمانية، وهذا يعني أن أية أضرار أخرى تحدث للراكب أثناء عملية النقل البحري أو بسببها لا تكون محلاً لتحديد المسؤولية وتخضع للقواعد العامة، وعلى هذا الأساس تستبعد الأضرار النفسية أو الأدبية الناجمة عن التأخير أو سوء عملية النقل من نطاق تحديد المسؤولية فلا بد أن تكون الإصابة جسدية، بالنسبة في حالة ما إذا كان الناقل البحري مالكاً للسفينة التي ارتكب فيها الحادث وكان مسؤولاً بصفته مالكاً للسفينة، هنا يعني أنه قد يتمتع بنظامين لتحديد المسؤولية الأول بوصفه مالكا للسفينة والثاني بوصفه ناقلاً لذلك حرصت معاهدة بروكسل أن تضع حكماً

¹ - بشرى عز الدين ، المرجع السابق، ص 44.

قانونيا خاصا لهذه الوضعية فنصت المادة الثامنة صراحة على أن أحكام هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تأتي بتغيير في حقوق والتزامات الناقل المقررة بموجب أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية أو المنصوص عليها في أي قانون داخلي يسري على هذا التحديد " وهذا يعني أن الناقل البحري المالك للسفينة له الحرية في اختيار نظام تحديد المسؤولية الذي يراه مناسباً له¹.

وفي حالة فقد أو تلف الأمتعة عادة ما يقوم المسافر بحمل بعض الأمتعة والتي يتم نقلها معه على السفينة التي يستقلها ولا يوجد عقد خاص أو مميز يخص نقل الأمتعة، بل من خلال العقد الأصلي ألا وهو عقد نقل المسافر يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته معا عرفته المادة الأولى الفقرة الرابعة اتفاقية بروكسل 1967 " الأمتعة : تعني كل الأشياء أو المركبات المنقولة من طرف الناقل بموجب عقد نقل المسافر ، باستثناء ما يلي: الأشياء أو المركبات المنقولة في إطار عقد إيجار السفينة أو تذكرة الشحن الأشياء أو المركبات التي يخضع نقلها للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين والأمتعة على السكة الحديدية، الحيوانات الحية "، هذا المفهوم أشار إليها المشرع البحري الجزائري صراحة في أحكام المادة 822 من القانون البحري الجزائري بنصه " تعد بمثابة أمتعة : الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة، والحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر، السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية وفيما يخص مسألة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري فيما يخص أمتعة المسافر فقد تطرقت اتفاقية بروكسل لسنة 1967 ضمن أحكامها في المادة السادسة صراحة على أنه " تحدد المسؤولية في حالة فقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار ، في كلا الحالتين بمبلغ 10000 فرنك عن كل مسافر .

¹ - نور الدين بلغازي، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم)، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، العدد 01 ، 2017، ص ص 236-237.

المبحث الثاني: صور الجرائم البحرية للناقل البحري

مع اتساع نطاق الملاحة البحرية وتزايد حجم المبادلات التجارية عبر البحار، تنوّعت الأفعال الجُرمية التي قد تُرتكب في هذا الإطار، سواء من قبل الناقل البحري أو من ينوب عنه، ما استدعى تدخل المشرّع الوطني والدولي لتجريم عدد من الأفعال المرتكبة خلال عمليات النقل البحري. ويأتي ذلك في سياق حماية الأرواح، البضائع، البيئة البحرية، وضمان أمن وسلامة الملاحة الدولية.

ويُعد الناقل البحري طرفاً محورياً في عمليات النقل، ولذلك قد يُسأل جزائياً عن أفعال تشكّل جرائم بحرية، سواءً كانت نتيجة سلوك عمدي مخالف للقانون، كتهديب البضائع أو التزوير في وثائق الشحن، أو نتيجة إهمال جسيم أدى إلى حوادث بحرية أو تلوث بيئي. وتخضع هذه الجرائم لتوصيفات قانونية دقيقة، تختلف بحسب نوع الضرر وطبيعته، والنية المتوفرة لدى الفاعل.

كما تختلف صور الجرائم البحرية بين ما هو موجه ضد النظام العام البحري، مثل مخالفة قواعد السلامة والملاحة، وما هو موجه ضد مصالح الأفراد، كالتعدي على البضائع أو تعريض حياة الركاب للخطر.¹

وانطلاقاً من أهمية هذا الموضوع، يتناول هذا المبحث أبرز صور الجرائم البحرية التي يمكن أن يرتكبها الناقل البحري، من خلال تصنيفها وتحليل أركانها القانونية، وبيان العقوبات المترتبة عليها، سواء في إطار القانون الداخلي أو في ظل الاتفاقيات الدولية ذات الصلة الجريمة المرتكبة بما فيها الجرائم البحرية، التي تعد أشد خطورة من الأخطاء التأديبية والتي تقسم إلى مخالفات وجنح وجنايات حسب جسامتها حيث منها ما يمس بأمن ونظام الملاحة البحرية، ومنها ما يمس بالنظام والأمن على متن السفينة، لهذا سنتطرق في هذا المبحث إلى مختلف جوانب المخالفات البحرية المطلوب الأول، ثم الجنح والجنايات البحرية المطلوب الثاني.

¹ - نور الدين بلغازي المرجع السابق، ص ص 238-239.

المطلب الأول: المخالفات البحرية

تُعد المخالفات البحرية من أبسط صور الانتهاكات القانونية التي قد تقع أثناء عمليات النقل البحري، وهي لا تصل إلى درجة الجريمة الجسيمة، لكنها تمثل خرقاً للقواعد التنظيمية والإجرائية التي تحكم سلامة الملاحة البحرية، والامتثال للقوانين الوطنية والدولية المنظمة لهذا المجال.

وغالبًا ما تنتج هذه المخالفات عن إهمال أو تقصير من قبل الناقل البحري أو طاقم السفينة، دون أن يكون هناك قصد جنائي مباشر. وتشمل هذه المخالفات، على سبيل المثال، عدم احترام قواعد الملاحة، تجاوز الحمولة المسموح بها، مخالفة أنظمة الرسو، الإبحار دون التراخيص اللازمة، أو عدم الالتزام بإجراءات السلامة والوقاية على متن السفينة.

ورغم بساطة هذه الأفعال مقارنة بالجرائم الجسيمة، إلا أن أثرها قد يكون كبيراً في بعض الحالات، خاصة إذا أدى الإهمال إلى حوادث بحرية، أو تعريض البيئة البحرية للخطر. ولهذا، فإن المشرع البحري غالباً ما يضع لها عقوبات تأديبية أو مالية، بهدف الردع والحفاظ على نظام الملاحة.¹

ونتناول هذا المطلب مفهوم المخالفات البحرية، وأهم صورها في التشريعات الداخلية، مع بيان طبيعتها القانونية، والعقوبات التي تترتب عليها، ومدى مسؤولية الناقل عنها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.

سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف المخالفات البحرية الفرع الأول، ثم تصنيفها الفرع الثاني.

¹ - نور الدين بلغازي المرجع السابق، ص 239.

الفرع الأول: تعريف المخالفات البحرية

تُعدّ القوانين البحرية من الفروع القانونية ذات الطابع الخاص، إذ تتناول تنظيم النشاط الملاحي في أعالي البحار والمياه الإقليمية، سواء من حيث السفن، البضائع، الملاحين، أو العلاقات التجارية والجنائية المرتبطة بها. وفي هذا الإطار، برزت المخالفات البحرية كأحد مظاهر الإخلال بالنظام القانوني البحري، والتي تستوجب مساءلة مرتكبيها لضمان أمن الملاحة البحرية وحماية المصالح الاقتصادية للدولة.¹

تعتبر المخالفة البحرية كل مخالفة تترتب على الإخلال بقواعد الملاحة البحرية داخل الحدود البحرية للميناء أو المرفأ أو في الممرات الملاحية المؤدية إليه أو إلى الموانئ والمرافئ، أو التحرك بداخلها ، أو الرسو فيها ، أو إقلاعها ومغادرتها ، أو بقواعد الارشاد، أو بشروط السلامة والامن الواجب توافرها في الباخرة أو السفينة².

الفرع الثاني، تصنيف المخالفات البحرية

لقد قسم القانون البحري الجزائري المخالفات البحرية حسب درجة خطورتها ومرتكبيها إلى مخالفات من الدرجة الأولى ومخالفات من الدرجة الثانية كما يلي:

أولا المخالفات من الدرجة الأولى.

هي تلك المخالفات المعاقب عليها بالحبس من عشرة أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1000 دج إلى 10000 دج ، حيث يعاقب بهذه العقوبة كل عضو طاقم يرتكب أحد الأعمال التالية:

¹ - لا سيما المواد من 388 إلى 398 المتعلقة بالمخالفات البحرية أمر رقم 76-80.

² - نظام الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية على الموقع <https://laws.boe.gov.sa/oelaws/Laws>، تم الاطلاع

في 15/05/12 على الساعة 20.00.

- العصيان البسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة أعلى.
- السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام وخارج الخدمة.
- الغياب غير القانوني على متن السفينة، الذي يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة والأمن.
- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.
- وبالتالي إذا ارتكب أحد أفراد الطاقم أحد الأفعال المذكورة، فإنه يعد مرتكباً لمخالفة بحرية من الدرجة الأولى ويعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في مطلع المادة 477 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً المخالفات من الدرجة الثانية

تعد مخالفة من الدرجة الثانية الأعمال التالية¹:

- كل مخالفة من الدرجة الأولى مرتكبة خلال نفس الإركاب من قبل كل شخص راكب. - كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بأمن السفينة.
- رفض الامتثال أو عدم الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الركاب.
- السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى.
- عدم احترام من هو أعلى مرتبة أو شتم مباشر للمرؤوس على متن السفينة أو اليابسة.
- الإهمال في النوبة أو الحراسة، لا سيما النوم خلال الخدمة.

¹ - وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 198.

- استعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها أو إتلافها أو إهمالها.
- إتلاف العتاد بصفة غير إرادية.
- الشجار بدون اعتداء.

فكل عضو من أعضاء الطاقم يرتكب إحدى هذه الأفعال يعد قد ارتكب مخالفة من الدرجة الثانية ويعاقب بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 20000 دج.

المطلب الثاني: الجنح والجنايات البحرية

وتمثّل الجنح والجنايات البحرية أشد صور الأفعال الإجرامية التي تقع في سياق النقل البحري، لما تتطوي عليه من خطورة قانونية وأثر مباشر على الأرواح، الممتلكات، والبيئة البحرية. وتُصنّف هذه الأفعال بحسب جسامتها إلى جنح، وهي الجرائم المتوسطة الخطورة، وجنايات، وهي الجرائم الجسيمة التي تستوجب عقوبات أشد كالسجن أو حتى الأشغال المؤبدة في بعض الأنظمة القانونية.

يشكّل البحر فضاءً قانونياً خاصاً تميّزه قواعد وطنية ودولية صارمة تهدف إلى تأمين سلامة الملاحة وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية، غير أنّ هذا الفضاء، مثل غيره، لا يخلو من أفعال إجرامية تُرتكب إما على ظهر السفن أو في عرض البحر، مما استدعى تدخل المشرّع لتجريم هذه الأفعال ضمن ما يُعرف بالجنح والجنايات البحرية، التي تختلف طبيعتها وأحكامها عن تلك المقررة في القانون العام، نظراً لخصوصية المجال البحري¹.

¹ - عواد عواد، الوجيز في القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص. 223 وما بعدها.

وتشمل هذه الأفعال طيفاً واسعاً من الانتهاكات، مثل: الإهمال الجسيم الذي يؤدي إلى غرق السفينة أو وفاة الركاب، تهريب المواد المحظورة، التزوير في وثائق النقل البحري، الإخلال بقواعد السلامة عمداً، أو الإضرار العمدي بالبيئة البحرية. وغالباً ما يكون لهذه الجرائم طابع دولي، مما يستدعي تطبيق قواعد القانون البحري الدولي إلى جانب القوانين الداخلية.

وتكمن خطورة هذه الأفعال في ما تسببه من أضرار فادحة قد تتجاوز حدود الدولة الساحلية لتؤثر في سلامة الملاحة العالمية والبيئة البحرية المشتركة، وهو ما يدفع بالمشرع إلى وضع نصوص جنائية واضحة تُجرّم هذه الأفعال وتُحدد عقوباتها بدقة، مع تحميل الناقل البحري أو من يمثله المسؤولية المباشرة عنها متى توفرت أركان الجريمة.¹

الفرع الأول: المساس بأمن الملاحة البحرية

يُعد أمن الملاحة البحرية من الركائز الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني البحري، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي. إذ تمثل حرية وسلامة الملاحة شرطاً ضرورياً لاستمرار التجارة العالمية، وحماية الأرواح والممتلكات، والحفاظ على الاستقرار البحري بين الدول. ومن هذا المنطلق، فإن أي مساس بأمن الملاحة يُعد تهديداً مباشراً ليس فقط للمصالح التجارية والاقتصادية، بل للأمن القومي والبيئي كذلك.

وتأخذ الجرائم التي تُخل بأمن الملاحة أشكالاً متعددة، من أبرزها: القرصنة البحرية، الإبحار دون ترخيص أو مخالفة مسارات الملاحة المعتمدة، قطع الإشارات الملاحية، التعمد في عرقلة حركة السفن، أو الاعتداء على الطواقم البحرية. وغالباً ما ترتكب هذه الأفعال بفعل فاعل، وقد يكون الناقل البحري مسؤولاً عنها بشكل مباشر أو غير مباشر، إذا ما ثبت تورّطه أو تقصيره.²

¹ - وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 199.

² - نور الدين بلغازي المرجع السابق، ص 240.

وقد حرصت التشريعات البحرية، إلى جانب الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، على تجريم كل الأفعال التي تُخل بأمن الملاحة، وفرضت عليها عقوبات مشددة تتناسب مع خطورة الفعل المرتكب.

لذلك، يُعالج هذا الفرع صور وأشكال المساس بأمن الملاحة البحرية، مع التركيز على دور الناقل البحري، وتحديد الأفعال المجرّمة في هذا السياق، وشروط قيام المسؤولية عنها.

أولاً: الإبحار بسفينة في حالة سيئة للملاحة

معناه أن يبحر الريان بإرادته أو بتهاون منه بسفينة سيئة للملاحة، وتكون غير مجهزة وغير معدة، وممونة، وفي هذه الحالة تكون العقوبة الغرامة من 50000 دج إلى 300000 دج، ويعاقب بنفس العقوبة المجهز الذي يضع تحت تصرف الريان مثل هذه السفينة، أما إذا أدى الفعل المذكور إلى وضع السفينة نفسها أو السفن الأخرى في خطر وما عليهما من أشخاص وحمولة أو ألحق ضرراً بالبيئة البحرية فالعقوبة تكون حينئذ الحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج، وإذا انجر عن الإبحار بسفينة سيئة للملاحة التسبب في جروح أدت إلى عجز كلي مؤقت فإن العقوبة تكون حينئذ الحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 100000 دج إلى 500000 دج، وإذا أدى ذات الفعل إلى ضياع السفينة أو أدت الجروح إلى عجز دائم تكون العقوبة هي السجن من 05 سنوات إلى عشر سنوات، أما في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة¹، تكون العقوبة بالسجن المؤبد، وهذا يدل على أن المشرع الجزائري في هذه الحالة أخذ بالقصد الاحتمالي باعتبار أن الريان قد قام بفعل معين وهو الإبحار بسفينة مع علمه أنها غير صالحة للملاحة، وبالتالي تحققت أشد جسامة وهي الجرح أو الوفاة، لذا يعاقب كما لو ارتكب القتل العمد.

¹ - ليلي قماز ، بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لريان السفينة ، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، العدد 07، 2009، ص 102.

ثانياً: مخالفة التنظيمات البحرية

كل ريان أو ضابط أو قائد أو عضو آخر من أعضاء الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية ، أو فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته أو سفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها أو في مساس البيئة، ففي هذه الحالة يعاقب بالحبس من ست أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج، وإذا انجر عن الأفعال المذكورة أدت إلى عجز كلي مؤقت، يعاقب بالعقوبات المذكورة في المادتين 264 و 442 من قانون العقوبات، أما إذا تسبب في فقدان السفينة أو أدى إلى جروح انجر عنها عجز دائم، تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات، بينما في حالة الوفاة التي يتعرض لها شخص أو عدة أشخاص تكون العقوبة هي السجن من عشرة إلى عشرين سنة¹

الفرع الثاني: المساس بنظام الملاحة البحرية

إلى جانب أمن الملاحة، يُعد نظام الملاحة البحرية الإطار التنظيمي الذي يضمن انسيابية حركة السفن، وسلامة الطرق البحرية، وتنسيق العمليات بين مختلف الجهات الفاعلة في قطاع النقل البحري. ويشمل هذا النظام مجموعة من القواعد الفنية والقانونية والإجرائية التي تنظم سير الملاحة، مثل تحديد المسارات الملاحية، الالتزام بالإشارات البحرية، شروط الرسو، وضوابط الإبحار في الموانئ والمياه الإقليمية.

ويُعد الإخلال بهذا النظام - سواء عمداً أو عن طريق الإهمال - من الأفعال المجرّمة قانوناً، لما قد يسببه من فوضى في الممرات البحرية، أو تصادمات بحرية، أو تعطيل لحركة السفن، أو حتى تهديد لحياة الركاب وأطقم السفن. وتتحقق المسؤولية الجزائية للناقل البحري في حال قيامه أو مسؤوليته غير المباشرة عن مثل هذه المخالفات، خصوصاً إذا ارتكبت أفعال مثل

¹ - وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 207، 208.

الإبحار خارج الممرات المحددة، تجاوز السرعة المسموحة، أو الإخلال بإجراءات الدخول إلى الموانئ، وبما أن هذه الأفعال لا تمس فقط الطرف المتضرر، وإنما النظام العام الملاحي ككل، فإن أغلب التشريعات البحرية، مدعومة بالاتفاقيات الدولية، تعاملها بجدية، وتقر لها عقوبات تأديبية أو جزائية بحسب جسامتها.

وانطلاقاً من ذلك، يهدف هذا الفرع إلى بيان أهم صور المساس بنظام الملاحة البحرية، مع توضيح الطبيعة القانونية للمسؤولية الناشئة عنها، والشروط التي تُرتب الجزاء على الناقل البحري في هذا السياق، ويأخذ المساس بأمن الملاحة عدة صور، تختلف في طبيعتها وجسامتها، منها ما يقع بسبب أفعال عمدية كالقرصنة أو تهديد السفن، ومنها ما ينتج عن الإهمال أو التقصير، كالإبحار في مناطق محظورة أو عدم الالتزام بقواعد السلامة. وقد يتحمل الناقل البحري، سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً، مسؤولية جزائية في حال ثبت تورطه أو تقاعسه في منع هذه الأفعال.

وانطلاقاً من ذلك، يتناول هذا الفرع صور المساس بأمن الملاحة البحرية المرتبطة بالناقل، من خلال عرض الأفعال المجرمة في هذا الإطار، وتحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية الناشئة عنها، وفقاً للقانون الداخلي والمواثيق الدولية ذات الصلة.

أولاً: مخالفة القواعد المتعلقة برفع العلم

كل ربان سفينة يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول يعد مرتكباً لجريمة بحرية معاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة من 200000 دج إلى 1000000 دج، كما يمكن للجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة السفينة¹.

¹ - المادة 501 من القانون البحري الجزائري.

كما أن المادة 502 من القانون البحري الجزائري قضت بعقوبة الحبس من سنة واحدة إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 إلى 200000 دج ضد كل ريان سفينة أجنبية ترفع في المياه الإقليمية أو في ميناء جزائري علما غير علم دولة ميناء الترقيم، وتصدر الجهة القضائية المختصة زيادة على ذلك حكما بمصادرة السفينة التي تحمل العلم الزائف، كما يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج كل ريان سفينة جزائرية لا يرفع على هذه السفينة العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية¹.

ثانيا: إهمال الأحكام القانونية المتعلقة بهوية السفن

حسب نص المادة 508 من القانون البحري الجزائري فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل شخص لا يمتثل نتيجة إهمال للأحكام القانونية المتعلقة بالعلامات الخارجية لهوية السفن، أو يمحي أو يطمس أو يغطي أو يخفي بأية وسيلة الأسماء والحروف والأرقام المكتوبة أو لواحقها، وإذا ارتكبت هذه الأفعال عمدا، فإنه يتم معاقبة المذنب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج، كما ينص أيضا على ما يلي²:

- كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته يعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في المادة 510 من القانون البحري الجزائري، ويتعرض لنفس العقوبة كل شريك في هذا الفعل مع مراعاة حقوق الغير بمصادرة السفينة عند النطق بحكم العقوبة.

¹ - المادة 505 و 502 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 508 من القانون البحري الجزائري

- كل ريان لا يقدم في غير حالات القوة القاهرة قائمة الطاقم ، ودفتر المخالفات للسلطة البحرية المختصة خلال ثماني وأربعين ساعة التي تلي وصوله إلى ميناء جزائري أو إلى الممثلة القنصلية الدبلوماسية الجزائري المقيمة في الحدود الإدارية التي يتبع لها الميناء الأجنبي فإنه يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج.

- كل شخص يمارس الملاحة البحرية دون أن يكون حائزا حسب الحالة إما على سجل الطاقم وإما على رخصة أو بطاقة تنقل أو لا يستظهر تلك الوثائق عند أول تفتيش تقوم به السلطات المكلفة بالمراقبة سيعاقب بغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج بالنسبة للسفن التي تفوق حمولتها الخام 25 طن ، ومن 5000 دج إلى 20000 دج بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الخام عن 25 طنا أو تعادلها.

الفرع الثالث: المساس بالانضباط والنظام على متن السفينة

تُعد السفينة بمثابة وحدة قانونية قائمة بذاتها أثناء وجودها في عرض البحر، وتخضع لنظام خاص من الانضباط والقيادة، يهدف إلى الحفاظ على أمن الركاب، وسلامة الطاقم، وحسن سير العمل الملاحي. ويُعد الانضباط الداخلي أحد العناصر الجوهرية التي تضمن تنفيذ الأوامر البحرية، وتفادي الاضطرابات أو الحوادث الناتجة عن سوء السلوك أو التمرد أو التهاون في الواجبات.

إن المساس بالنظام والانضباط على متن السفينة يُشكّل خرقاً للواجبات المفروضة قانوناً، وقد يتخذ صوراً متعددة، منها: عصيان الأوامر الصادرة عن القبطان، إثارة الفوضى بين أفراد الطاقم¹، تعاطي الكحول أو المخدرات أثناء العمل، أو الاعتداء الجسدي داخل السفينة. وتزداد خطورة هذه الأفعال عندما تصدر عن أحد أفراد الطاقم أو حتى عن الناقل البحري ذاته أو من

¹ - وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 208.

ينوب عنه، الأمر الذي قد يؤدي إلى تعطيل سير الرحلة أو تعريض حياة الموجودين على السفينة للخطر.

وقد أفردت التشريعات البحرية لهذه الأفعال تنظيمًا خاصًا، يتضمن تجريم المساس بالنظام الداخلي للسفينة، مع إقرار عقوبات تأديبية أو جنائية بحسب طبيعة الفعل المرتكب وخطورته، بهدف صون هيبة القيادة على متن السفينة، وحماية سلامة الرحلة البحرية.

لذلك، يُعالج هذا الفرع أهم صور الإخلال بالانضباط والنظام على السفينة، مع بيان الأساس القانوني للمسؤولية، وحدود دور الناقل البحري في منع أو تحمل نتائج هذه الأفعال.

أولاً: ممارسة القيادة والتعسف في السلطة

كل شخص يمارس على متن سفينة جزائرية دون رخصة من السلطة الإدارية البحرية المختصة، وخارج حالات القوة القاهرة، إما قيادة السفينة أو مهمة أخرى على متن السفينة فإنه يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج، وحسب نص المادة 523 من القانون البحري الجزائري¹ فإن كل ربان يساعد برضاه على انتحال ممارسة القيادة على متن السفينة فإنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج، وتسلب نفس العقوبة على المجهز الشريك في الانتحال، فيما عدا حالات القوة القاهرة فإن كل ربان يوقف التزامه أو يهمل عمداً تعهده بقيادة سفينته أو يتركها قبل استخلافه يعاقب إما بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 100000 دج، إذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء، أو الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج، إذا كانت السفينة في الرحب أو البحر، كما أنه حسب نص المادة 526 من القانون البحري

¹ - المادة 523 من القانون البحري الجزائري .

الجزائري فإن كل ريان لا يكون شخصيا في مركز قيادة سفينته عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها فإنه يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج¹.

ثانيا: السكر على متن السفينة او ادخال الكحول

حسب نص المادة 534 من القانون البحري الجزائري، فإنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 20000 دج، كل ريان يضبط في حالة سكر على متن السفينة، وكل عضو طاقم آخر متعود على السكر أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة، على أن تضاعف العقوبة بالنسبة للريان في حالة العود².

¹ - المادة 523 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 534 من القانون البحري الجزائري.

خلاصة الفصل الأول

إن عملية النقل البحري للبضائع تعد من أحد أهم النشاطات التجارية الممارسة من قبل الأشخاص، والتي تحكمها (عملية النقل البحري وتنظيمها مجموعة من القواعد القانونية من وضع المشرع أو من قبل بعض الأعراف والتي يكون الناس اعتادوا على إتباعها، والشيء المميز لهذا النشاط أنه هو مستمر التطور والازدهار، وهذا لازدياد المنافسة بين الأفراد وترويج لبعض المواد غير القابلة للنقل إلا بإتباع شروط معينة لكونها غير عادية وتداولها بين الدول عن طريق البحر.

من خلال هذا الفصل تبين لنا أن الناقل البحري هو عصب التجارة البحرية، وبدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

الفصل الثاني

أحكام الناقل البحري في القانون الجزائري

يحتل النقل البحري مكانة استراتيجية في الاقتصاد الوطني والدولي، نظراً لدوره المحوري في حركة التجارة الخارجية. وانطلاقاً من أهمية هذا القطاع، أولا المشرع الجزائري عناية خاصة بتنظيم العلاقة القانونية بين أطراف عقد النقل البحري، وفي مقدمتهم الناقل البحري، الذي يُعتبر المسؤول الأول عن تنفيذ عملية النقل والتزاماتها الأساسية، سواء في نقل البضائع أو الأشخاص.

وقد نظم القانون البحري الجزائري - لا سيما من خلال الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري¹، والمعدل والمتمم لاحقاً - الأحكام الخاصة بالناقل البحري، حيث بين شروط مزولة مهنة النقل البحري، والالتزامات المترتبة عليه، والمسؤوليات المدنية والجزائية التي قد يتحملها في حال الإخلال بواجباته القانونية أو التعاقدية. كما استند التشريع الجزائري في بعض مواده إلى المبادئ العامة للقانون البحري الدولي، ولا سيما اتفاقية هامبورغ 1978، لضمان توافق المنظومة الوطنية مع المعايير الدولية الحديثة.

ويهدف هذا الفصل إلى تسليط الضوء على الإطار القانوني المنظم لمهنة الناقل البحري في التشريع الجزائري، من خلال تناول مركزه القانوني، وشروط مزولة نشاطه، إضافة إلى مسؤولياته وحقوقه، مع التوقف عند حدود هذه المسؤولية في ضوء الاجتهاد القضائي والتطورات التشريعية وقد يتم وفقاً لشروط عقد النقل، والذي يتعهد فيه الناقل البحري بنقل عن طريق البحر بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة بحراً وفي أغلب الأحيان يكون هو المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة، أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه، فعقد النقل البحري من العقود التي تلزم الناقل البحري التزاماً محدوداً بإيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها في الوقت المحدد، فعند عدم تحقيق هذه النقطة، كأن تصل البضاعة في وقت متأخر أو عدم وصولها بسبب الهلاك أو التلف، يعتبر الناقل مسؤولاً ووجب عليه التعويض، ولا تسقط

¹ - المواد من 738 إلى 751 من أمر رقم 76-80 القانون البحري.

مسؤوليته إلا في حالات محددة قانونا. وسنحاول في هذا الفصل البحث والوصول إلى صور مسؤولية الناقل البحري وحالات إعفائه منها سواء كان ذلك لأسباب عامة أو خاصة.

المبحث الأول: نطاق المسؤولية الجزائرية للناقل البحري

يُعد تحديد نطاق المسؤولية الجزائرية للناقل البحري من المسائل الجوهرية في القانون البحري، نظراً لما يترتب عليها من آثار قانونية خطيرة تمس حرية الأشخاص ومراكزهم القانونية. وإذا كانت المسؤولية المدنية تهدف إلى جبر الضرر وتعويض المتضرر، فإن المسؤولية الجزائرية تقوم على مبدأ حماية النظام العام وردع الأفعال المجرّمة، بما في ذلك ما يقع في إطار النقل البحري من أفعال مخالفة للقانون¹.

وفي السياق الجزائري، فإن القانون البحري - إلى جانب القواعد العامة في قانون العقوبات - يتضمن أحكاماً تُحدّد نطاق هذه المسؤولية، سواء من حيث الأشخاص الخاضعين لها (الناقل البحري الطبيعي أو المعنوي، ممثلوه، طاقم السفينة...)، أو الأفعال المعاقب عليها، كالمساس بسلامة السفينة، مخالفة قواعد السلامة البحرية، التسبب في حوادث بحرية جسيمة، أو التورط في تهريب أو تزوير وثائق الشحن.

كما يتسع نطاق المسؤولية ليشمل الأفعال التي تقع داخل المياه الإقليمية الجزائرية، وفي بعض الحالات، تلك التي تقع خارجها متى تعلقت بسفينة تحمل العلم الجزائري أو مست مصلحة جزائرية.

سنتطرق في هذا المبحث إلى النطاق الزمني للمسؤولية الجزائرية للناقل البحري المطلوب الأول، ثم سنتناول النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائرية للناقل البحري المطلوب الثاني

¹ - عبد الكريم الطالب، شرح القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار العلوم للنشر، الجزائر، 2018، ص. 203 وما بعدها.

المطلب الأول: النطاق الزمني للمسؤولية الجزائية للناقل البحري

تُعتبر المسؤولية الجزائية للناقل البحري من الموضوعات الهامة التي يتعين تحديدها بوضوح لضمان فاعلية تنفيذ القوانين البحرية وحماية الحقوق والمصالح المتصلة بالنقل البحري. ومن أهم أبعاد هذه المسؤولية هو النطاق الزمني الذي يتم تحديده بعناية، إذ يشمل فترات معينة يظل فيها الناقل البحري مُلزماً بالامتثال للواجبات القانونية والتعاقدية، وتكون فيه مسؤولاً عن الأفعال المخالفة للقانون.¹

يعتمد النطاق الزمني للمسؤولية الجزائية على عدة عوامل رئيسية، مثل فترة بدء النقل (من لحظة إبرام عقد النقل أو انطلاق السفينة) وحتى انتهاء العملية، والتي قد تشمل فترة التحميل، والتفريغ، أو حتى ما بعد وصول السفينة إلى ميناء الوصول، وذلك حسب الظروف القانونية المتعلقة بالحادث أو الجريمة المرتكبة.

يتعين على المشرع أن يحدد بدقة الفترة الزمنية التي يمكن خلالها تحميل الناقل البحري المسؤولية الجزائية، سواء كانت محددة بزمن الرحلة البحرية نفسها أو تشمل الوقت الذي يسبق ويعقب الرحلة، بما في ذلك مراحل الإعداد والإشراف على السفينة وطاقمها. يتأثر هذا التحديد بالقوانين الداخلية والتشريعات البحرية الدولية ذات الصلة، التي تسعى إلى ضمان عدم إفلات المسؤولين من العقاب بسبب غموض النطاق الزمني.

ومن خلال هذا المطلب، سيتم دراسة الفترات الزمنية التي تغطيها المسؤولية الجزائية للناقل البحري في القانون الجزائري، مع التطرق إلى الحالات التي قد تترتب فيها المسؤولية الجزائية على الناقل بعد إتمام عملية النقل، ومدى تأثير الزمن في تحديد مداها.

¹ - عبد المجيد رزوق، القانون البحري الجزائري: دراسة مقارنة، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2017، ص. 261

سنتناول في هذا المطلب أولاً مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء الفرع الأول، ثم مسؤولية الناقل البحري اتجاه البضاعة بعد الوصول الفرع الثاني.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء

تعتبر مرحلة استلام البضاعة من الميناء من أبرز الفترات التي يتحمل فيها الناقل البحري مسؤوليات جزائية هامة، حيث يمثل هذا الحدث بداية مرحلة الشحن الفعلية التي تدخل في نطاق العقد البحري بين الناقل والمرسل. وفي هذه المرحلة، يتوجب على الناقل التأكد من استلام البضاعة بشكل صحيح، وفقاً للمواصفات المتفق عليها في عقد النقل، والامتثال لكافة الإجراءات القانونية والتنظيمية المنصوص عليها في القوانين الداخلية والدولية المتعلقة بالنقل البحري.¹

وبناءً على ذلك، يترتب على الناقل البحري مسؤولية كبيرة أثناء استلام البضاعة، إذ يعد ذلك نقطة بداية انطلاق الرحلة البحرية. فالتقاعس عن تنفيذ الإجراءات السليمة قد يؤدي إلى تعريض البضاعة للتلف أو الفقدان، أو حتى تعريض الأرواح والممتلكات للخطر. كما أن أي إهمال أو مخالفة في عمليات الفحص أو التوثيق، مثل عدم التحقق من حالة البضاعة أو عدم إصدار الوثائق المناسبة، قد يعرض الناقل للمسؤولية الجزائية.

سيتم تناول مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء، مع تسليط الضوء على الأفعال المجرّمة في هذه المرحلة، والشروط القانونية التي تحدد نطاق المسؤولية، فضلاً عن استعراض الجزاءات التي يمكن أن تترتب على الإخلال بالواجبات المترتبة على هذه المرحلة من عملية النقل.

¹ - عبد المجيد رزوق، المرجع السابق، ص 262.

1- تعريف سند الشحن البحري**أ- التعريف الأول**

فالقانون التجاري لم يعرف سند الشحن البحري بتعريف صريح لكن بين غايته ودوره عملية النقل البحري للبضائع، كما تم تعريفه حسب المواد التالية في القانون البحري¹

حسب المادة رقم 748 من القانون البحري الجزائري عرف سند الشحن بأنه: "... يتم فيه استلام البضائع ويلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن، ويتضمن قيود هويته جميع الأطراف والبضائع الواجب نقلها إضافة إلى عناصر الرحلة الواجب استلامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها .

حسب المادة 749 من القانون البحري الجزائري تم تعريفه بأنه: "عبارة عن وثيقة الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها قصد نقلها على البحر وكذلك يعتبر سند لحيازة البضاعة واستلامها".

ب- التعريف الثاني:

يعرف سند الشحن البحري بأنه الوثيقة التي يصدرها الناقل لإثبات استلامه بضاعة معينة بغرض نقلها من مكان إلى مكان آخر مقابل أجر معين ويتم تسليمها نوعا ووزنا وعددا لمن له استلام البضاعة تبعا لنوع السند².

¹ - المادة 748 و 749 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 449 من القانون البحري الجزائري، ص 353 2.

ج- التعريف الثالث:

إن هذا التعريف مرتبط بمعاهدة بروكسل لعام 1924 والتي عدلت فيها بعد عام 1974 وقد صدقت عليها دول عديدة ومن بينها مصر، وقد تم التعريف على النحو التالي¹:

يعتبر سند الشحن بأنه وثيقة تبرهن على قيام عقد النقل وتبين كذلك التكفل بالبضاعة التي هي على ظهر السفينة من قبل الناقل، وفي هذا الأخير يلتزم بتسليم البضاعة مقابل تبادل سند الشحن مع المرسل إليه، حتى يكون المرسل إليه مبين في سند الشحن ومنه يعرف الناقل لم سيتم تسليم البضاعة.

2- حجية سند الشحن البحري بين الناقل البحري والشاحن

تعتبر وثيقة الشحن حجة بين طرفيه سواء لإثبات عقد النقل أو شروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المحدد فيها على اعتبار أن الناقل لا تثار مسؤوليته اتجاه البضاعة إلا في حالة الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها كما أن الشاحن يعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بهذه البضائع، والشاحن يعد ضامناً للناقل صحة تصريحاته فيما يخص البضاعة (العلامات العدد (الوزن ويكون مسؤولاً عن كل خسارة ومصاريف ناشئة عن أخطاء متعلقة بهذه الجوانب، وللناقل إمكانية إبداء تحفظاته إذا كان لديه أسباب جدية للشك فيها أو لم تكن له الوسائل الكافية للتأكد منها، وفيما يخص الأدلة المقبولة لإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن ، لا بد من التمييز بين الناقل والشحن، فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل الذي يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة له دائماً، يجوز إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، وبالنسبة للشاحن أو المرسل إليه فإن كان عقد النقل بالنسبة إليهما تجارياً يعمل نفس المبدأ، أما في الحالة التي لا يكون فيها عقد النقل بالنسبة للشاحن والمرسل إليه غير تجاري فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بنصوص القانون المدني،

¹ - المادة 446 من القانون البحري الجزائري، ص 353.

وفيما يتعلق بمدى هذه الحجية فهي حجية نسبية وغير مطلقة حيث يجوز لأي من طرفي سند الشحن إثبات عكس ما جاء فيها¹.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري اتجاه البضاعة بعد الوصول:

تعد مرحلة وصول السفينة إلى الميناء النهائي من أخطر المراحل التي يمر بها النقل البحري، إذ أنها تمثل نقطة التفاعل النهائي بين الناقل والمستلم، وتترتب عليها مسؤولية كبيرة بالنسبة للناقل البحري، لاسيما فيما يتعلق بحالة البضاعة التي تم نقلها. فعند وصول السفينة إلى الميناء المقصود، تكون مسؤولية الناقل لا تقتصر على تسليم البضاعة فحسب، بل تشمل أيضاً التزامه بالسلامة، الحماية، واتباع الإجراءات القانونية اللازمة لضمان تسليم البضاعة بشكل سليم وآمن.

وبعد الوصول، قد تظهر عدة مسائل قانونية مهمة تتعلق بحالة البضاعة، مثل تلفها أو ضياعها أو تعرضها لأي أضرار أثناء الرحلة البحرية، وهو ما يستدعي من الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لضمان الامتثال للمعايير الدولية والمحلية التي تضمن حق المستلم في التعويض عن أي ضرر قد لحق بالبضاعة. كما أنه في بعض الحالات قد يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم أو الإخلال بالمواعيد المتفق عليها، مما يؤدي إلى تحميله تبعات قانونية قد تشمل العقوبات الجزائية في حالة وجود تقصير في تنفيذ الواجبات.

هذا الفرع سيستعرض مسؤولية الناقل البحري بعد وصول البضاعة إلى الميناء، مع التركيز على الالتزامات الجزائية المترتبة عليه في حال حدوث أي أضرار أو مخالفات، وتوضيح شروط ومسؤوليات التسليم في هذا السياق.

¹ - عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 04

1- التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة

بعد وصول السفينة إلى الميناء، وقبل القيام بتفريغ البضاعة، يتم فكها تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل، وبعدها مباشرة تأتي عملية تفريغ البضائع، حيث يلتزم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، وطبقا للفقرة الأولى من المادة 13 من قواعد روتردام، بتفريغها على نحو ملائم وبعناية، ويعد هذا الالتزام ضروريا كغيره من الالتزامات، والذي نصت عليه أيضا الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل، وبشأن هذا الالتزام نلاحظ بأن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح إنزال البضائع عوض تفريغها، وذلك في نص المادة 780 من القانون البحري، حيث يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، أما عن جواز أو عدم جواز الاتفاق على تحمل الشاحن أو غيره القيام بعملية تفريغ البضائع، فلم ينص القانون البحري على ذلك، إلا أن الاجتهاد القضائي الجزائري ذهب إلى التأكيد بأن عملية تفريغ البضائع تتم تحت مسؤولية الناقل البحري، وبعد مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بها أثناء عملية التفريغ. على اعتبار أن المناولة المينائية تشمل عمليات شحن رص، فك، وإنزال البضائع، وعلى اعتبار أن تلك العمليات تقوم بها المؤسسة المينائية على سبيل الاحتكار، أو بموجب عقد كتابي بين الناقل من يمثله، فيجب ان تتم وطبقا للمادة 914 من القانون البحري بالمهارة والعناية التي يتطلبها نوع وطابع العمليات، مع مراعاة الوسائل التقنية المتوفرة، وبالتالي نصل إلى القول بأن المؤسسة المينائية تتحمل مسؤولية الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة من جراء قيامها بتحميلها أو إنزالها أو تفريغها، في حالة ثبوت خطأ مقاول المناولة، وإلا فيكون الناقل البحري مسؤولا، وهو أيضا ما ذهب إليه الاجتهاد القضائي الجزائري¹.

¹ - خديجة نبات مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق

الأساسية والعلوم السياسية، كلية الحقوق جامعة امحمد بوقرة بومرداس الجزائر ، 2012، ص 33-34.

2- التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة

يكون تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، إن لم يكن هو الشاحن آخر ما يلتزم به الناقل ويعني التسليم تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، على أن يقصد به أيضا التسليم الفعلي، وقد ورد مثل هذا التعريف في نص الفقرة الثانية من المادة 739 من القانون البحري ويتم التسليم بوضع البضاعة تحت تصرف صاحبها، ويتأكد به إبرأؤه من المسؤولية، وتثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الريان يتضمن اعترافا من الشاحن أو المرسل إليه باستلام البضاعة ، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل ويتوجب على الريان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم¹.

إن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري، والمتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى نائبه، ويفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه، والأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها².

وإذا كان التسليم غالبا ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم ، فالتسليم تصرف قانوني في حين أن التفريغ عمل مادي.

وعن هذا الالتزام نصت قواعد روتردام في المادة 12 سالف الذكر، على أن مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع، تنتهي عندما تسلم البضائع، كما نصت في الفقرة الأولى من المادة 13 على أن الناقل ملزم بتسليم البضاعة على نحو ملائم وبعناية، وما من شك بأن ما تعنيه قواعد روتردام من نص المادة 12 المذكورة، أن التسليم الفعلي للبضائع هو تلك العملية

¹ - أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، 2000، ص.57.

² - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،

مصر، ط 01، 2002، ص249

القانونية والمادية التي يقوم بها الناقل، ويتبين لنا ذلك من خلال نصوص المواد 43 إلى 48 منها، ويقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى الأشخاص المعنيين في مستندات النقل أو سجلات النقل الالكترونية التي تلعب دورا أساسيا في تحديد الشخص المطلوب تسليمه تلك البضائع، فبالإضافة إلى المرسل إليه أو الشاحن إذا كان هو المرسل إليه، صاحب الحق في استلام البضائع عند الوصول يحق طبقا لقواعد روتردام للشاحن المستندي الطرف المسيطر أو الحائز القيام بذلك حسب تعيينهم في مستند النقل¹

المطلب الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائية للناقل البحري

تعتبر المسؤولية الجزائية للناقل البحري من المواضيع المعقدة التي تتطلب تحديداً دقيقاً للنطاق الشخصي الذي يطال الأفراد أو الكيانات المسؤولين عن ارتكاب المخالفات البحرية. وتشمل المسؤولية الجزائية في هذا السياق الناقل البحري نفسه، سواء كان شخصا طبيعياً أو معنوياً، بالإضافة إلى الطاقم البحري والمسؤولين عن تشغيل السفينة. وفي كثير من الحالات، قد يمتد نطاق المسؤولية ليشمل المجهزين، المشغلين، أو الأطراف الثالثة المرتبطة بعملية النقل البحري.

ويعتمد النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائية على تحديد الدور الفعلي الذي يقوم به الشخص في العملية البحرية، ما يعني أن المسؤولية قد تشمل الشخص الذي قام بالفعل الإجرامي أو من تسبب في وقوعه نتيجة لإهماله أو تقصيره في أداء واجباته. وقد يتضح في بعض الحالات أن المسؤولية الجزائية تمتد إلى الأطراف المتورطة في الإجراءات التشغيلية التي تسبق أو تتبع عملية النقل، مثل المشرفين على الصيانة أو المديرين التنفيذيين لشركة النقل البحري، خاصة عندما يكون هناك إهمال جسيم أو إدارة غير مسؤولة.

¹ - خديجة نبات المرجع السابق، ص 36.

تستند المسؤولية الجزائرية للناقل البحري في القانون الجزائري إلى المبادئ العامة الواردة في قانون العقوبات والقانون البحري، حيث يُمكن المشرع من تحميل الأشخاص الطبيعيين والمعنويين المسؤولية عن الأفعال التي تُخل بالسلامة البحرية، مثل الإهمال، الفساد، أو التزوير¹.

سنتطرق في هذا المطلب إلى مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الفرع الأول، ثم مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع أو المختلط الفرع الثاني، وفي الأخير إلى مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له الفرع الثالث.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

في إطار المسؤولية الجزائرية للناقل البحري، يُعد التمييز بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي أمراً جوهرياً لفهم نطاق هذه المسؤولية وتوزيع الأعباء القانونية بين الأطراف المختلفة في عقد النقل البحري. إذ أن هذه التفرقة تساهم في تحديد من يتحمل المسؤولية في حال وقوع الأضرار أو الحوادث أثناء الرحلة البحرية.

الناقل المتعاقد هو الطرف الذي يبرم العقد مع المرسل أو المستفيد، ويتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر. في حين أن الناقل الفعلي قد يكون شخصاً آخر، وهو الذي يقوم بالفعل بتشغيل السفينة أو بتنفيذ عملية النقل من خلال القيام بإجراءات الشحن، التفريغ، أو إدارة السفينة أثناء الرحلة، ويكون غالباً هو المسؤول عن إدارة العمليات اليومية على السفينة.

وفي حالات معينة، يمكن أن يتشارك كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي في تحمل المسؤولية الجزائرية عن المخالفات التي تحدث أثناء الرحلة، حيث قد يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية عن الأضرار التي قد تنشأ نتيجة الإخلال بشروط العقد أو الإجراءات القانونية التي

¹ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط 01، 1991، ص 135.

تتطلب منه، بينما يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن سوء إدارة السفينة أو الإهمال في إجراءات السلامة.

1- الناقل المتعاقد

تترتب عن عقد النقل البحري للبضائع المسؤولية المدنية عند الإخلال بأحد الالتزامات المدرجة في العقد خاصة التي تقع على كاهل الناقل البحري للبضائع، وأول شخص مسؤول عن ذلك ترفع الدعوى ضده هو الناقل باعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار ، وذلك طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري بنصها: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع¹.

وهو يلتزم وفق الأعراف البحرية، بأن يوصل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن كما يلتزم بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة، واحترام الوقت المتفق عليه لتصل البضاعة إلى المرسل إليه دون تأخير، وفي حالة عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه التعاقدية، يكون إذا هلكت البضاعة كلياً أو جزئياً، أو إذا وصلت تالفة أو متأخرة عن الميعاد المحدد، غير أنه قد يستعين الناقل البحري بناقلين آخرين متتابعين من أجل عملية نقل البضائع، ومعناه تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلاً عن تنفيذ مرحلة النقل الأول ضمان استمرار تنفيذ مرحلته بواسطة الناقلين الآخرين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدثت تنفيذاً لعقد

¹ - محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2010، ص 02

النقل، ففي هذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة الشحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها¹.

2- الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو الناقل التالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها ، أما إذا قام بتنفيذ عملية النقل كليا فإنه يتحمل المسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار وخسائر، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، أما الأضرار التي حدثت خلال مرحلة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له، فيكون المسؤول عنها من كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر، وهو ما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري، وبالتالي يجوز للشاحن أو المرسل إليه أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد بالتعويض، وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة ، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دفعه للشاحن أو المرسل إليه بموجب دعوى الرجوع.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع أو المختلط

يعتبر النقل المتتابع أو المختلط من الأنماط الأكثر تعقيداً في عمليات النقل البحري، نظراً لتعدد الأطراف المعنية واختلاف وسائل النقل المستخدمة. يحدث النقل المتتابع عندما يتضمن نقل البضاعة عدة مراحل بواسطة أكثر من ناقل، بحيث يتم نقل البضاعة من نقطة انطلاق إلى وجهتها النهائية عبر وسائل نقل متعددة، مثل النقل البحري، الجوي، البري أو

¹ - محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، د.ت.ن،

السككي. أما النقل المختلط، فيجمع بين نوعين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة في عملية واحدة تشمل أكثر من نوع من الناقلين.

وفي مثل هذه الحالات، يتساءل القانون عن تحديد المسؤولية الجزائية لكل ناقل من الناقلين المتورطين في عملية النقل، وخاصةً في حال حدوث تلف للبضاعة أو أي إخلال بواجبات النقل. إذ يتعين على الناقل المسؤول في كل مرحلة من مراحل النقل المتتابع أو المختلط أن يلتزم بالقوانين والأنظمة التي تحكم وسيلة النقل الخاصة به، إضافة إلى الالتزام بإجراءات السلامة وحماية البضاعة، حتى وإن كان النقل لا يقتصر على وسيلة واحدة.

في إطار المسؤولية الجزائية، يواجه الناقلون المتتابعون أو المختلطون تحديات إضافية، حيث قد تكون هناك منازعات حول تحديد المسؤولية بين الناقلين، خاصةً في حال حدوث أضرار أو مخالفات أثناء التنقل بين الوسائط المختلفة. وبالتالي، تبرز أهمية تحديد دور كل ناقل في إتمام النقل، والتأكد من تحمله المسؤولية الجزائية في حال حدوث أي مخالفة، بما في ذلك الأضرار التي تصيب البضاعة أو التأخير في التسليم.

1- الناقل في حالة النقل المتتابع سند شحن مباشر".

يقصد بسند شحن مباشر، تعهد الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على دفعات متتابعة تلزم الناقل الأول بكل الأضرار الناجمة عنها، فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة، ويكون لدى الشاحن سند شحن واحد يحتوي على جميع عمليات النقل "النقل" المتتابع، ويترتب على عملية النقل النتائج التالية¹:

¹ - كاتيا عصام الصمادي حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية،

رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن،

2017، ص 42-43.

أ- يجوز للمرسل إليه الرجوع إلى الناقل المتعاقد الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر، حتى لو لم يستلم البضاعة من الناقل الأول وإنما استلمها من ناقل آخر وذلك سندا للقواعد العامة.

ب- أن الناقل الثاني أو الثالث أو الأخير لا يسأل إلا عن الأضرار التي وقعت على البضاعة أثناء عهده لها.

وعليه فإنه في حالة نقل متتابع بسند شحن مباشر يتعاقد الناقل الأول الشاحن بأن يوصل البضائع من ميناء الشحن إلى الناقل الثاني ويقوم هذا الأخير بتوصيل البضائع للناقل الثالث وهكذا بالتتابع لحين تصل البضاعة للمرسل إليه في المكان المتفق عليه أي ميناء التفريغ.

2- الناقل في حالة النقل المختلط

ويصطلح عليه بالنقل متعدد الوسائط، فهو نقل البضائع بطرق نقل مختلفة برية وجوية مع ضرورة أن يضم المرحلة البحرية فتقدم خدمة النقل من قبل عدة ناقلين، وهو ما نظمه المشرع الجزائري في المادة 763 خلافا لاتفاقية هامبورغ التي لم تولي اهتماما له، ويمكن للشاحن في ظل هذا النقل أن يتعاقد بموجب عقد واحد مع الناقل البحري لأجل نقل البضاعة إلى المكان المطلوب بحرا وبرا معا وإما أن يتعاقد بموجب عقود مستقلة مع كل ناقل فتطبق الأحكام القانونية الخاصة بكل واسطة وإن كانت تعد مراحل متممة للمرحلة البحرية¹، مع الإشارة أنه نظرا لتعدد وسائط النقل فإن كان الناقل الأول سيبرم عقدا واحدا فلا يمكنه إصدار سند واحد إلا بظهور سند الشحن المباشر الذي أوردته الممارسات التجارية البحرية الذي يحكم جميع المراحل طبقا للمادة 763 من القانون البحري الجزائري، ليتبين لنا أنه سوي بين النقل المتتابع البحري والمختلط .

¹ - أمينة بورطال، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 01 2018، ص 193.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له:

في إطار العمليات البحرية المعقدة، يتعاون الناقل البحري مع مجموعة من الأشخاص المساعدين الذين يساهمون في تنفيذ عملية النقل بشكل صحيح وآمن. هؤلاء الأشخاص قد يشملون الطاقم البحري، المشرفين، الموظفين العاملين في الموانئ، والشركات الموردة للخدمات اللوجستية التي تتعامل مع السفينة والبضاعة أثناء الرحلة أو في المراحل السابقة واللاحقة لها. من هنا، تنشأ الحاجة لتحديد مسؤولية الناقل البحري تجاه هؤلاء الأشخاص، خاصة عندما يكون لتقصيرهم أو إهمالهم تأثير على سلامة النقل.

تتطلب المسؤولية الجزائية للناقل البحري أن يولي اهتمامًا خاصًا لضمان أن جميع المساعدين له يؤدون مهامهم وفقًا للمعايير المطلوبة. ففي حال حدوث خطأ أو إخلال بالواجبات من قبل أحد هؤلاء الأشخاص، قد يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ نتيجة لذلك، سواء أكان هذا الإخلال مرتبطاً بسوء الفهم أو الفشل في الامتثال للإجراءات القانونية الخاصة بالنقل البحري.

كما أن المسؤولية الجزائية قد تمتد إلى الناقل البحري في حال فشله في إشرافه أو مراقبته للعمال أو الأطراف المساعدة في العمليات التي تقع ضمن نطاق مسؤوليته. فالإهمال في التأكد من كفاءة الأشخاص المساعدين أو في ضمان تدريبهم على السلامة والتقيد بالقوانين قد يؤدي إلى تداعيات جزائية تتعلق بالتسبب في الأضرار للبضاعة أو الأرواح.¹

في هذا الفرع، سيتم التطرق إلى مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له، مع تحديد الواجبات القانونية المنوطة بالناقل لضمان أداء هؤلاء الأشخاص لمهامهم بكفاءة، وكيفية توزيع المسؤولية الجزائية في حال حدوث مخالفات أو أضرار نتيجة تقصيرهم.

¹ - أمينة بورطال، المرجع السابق، ص 193.

1- البحريون

يقصد بالأشخاص البحريون ، كل شخص يعمل على سطح السفينة ويساعد الناقل البحري لتنفيذ العقد كالريان ومرشد السفينة، وتكون علاقة الريان أو مرشد السفينة علاقة تبعية بالناقل البحري والتي تحكم هذه العلاقة عقد عمل بحري وفي بعض الأحيان يكون الناقل هو نفسه مجهز السفينة، ويكون الناقل البحري مسؤولاً عن الريان أو مرشد السفينة في حالة إذا لم يقوموا بتنفيذ التزاماتهم المنصوص في عقد النقل بشكل صحيح ويجب التفرقة بين الأخطاء التجارية والملاحية، وهناك العديد من الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها البحريون منها¹:

أ- الأخطاء الملاحية:

لا يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن أي خطأ صدر من الريان أو مرشد السفينة، كالأخطاء في قيادة السفينة وتسبب ضرر للسفينة عن طريق التصادم، ولا يجوز للريان بأن يغادر السفينة أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها، كما لو قنن المشرع الإهمال بشرط من شروط إعفاء الناقل البحري من المسؤولية فقط في حالة الأخطاء الملاحية، وعلى عكس ما أخذت به اتفاقية هامبورغ والتي نصت على " أن الناقل يبقى مسؤولاً خلال الفترة التي تكون البضاعة في عهده إلا إذا أثبت أنه أخذ التدابير المعقولة لتفادي أي ضرر قد يلحق بالبضاعة."

ب- الأخطاء التجارية

يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن الأخطاء التجارية طبقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، وذلك لأن الغير لا تربطه أي علاقة عقدية مع الشاحن، كذلك الأخطاء التجارية تكون متعلقة بالمحافظة على البضاعة في عملية النقل وذلك أثناء شحنها أو تفريغها أو رصها، ولا يجوز للناقل البحري أن يضع شرطاً في سند الشحن يعفيه من المسؤولية.

¹ - كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 44-45.

2- لبريون:

يطلق على الأشخاص المقيمون على البر في الموانئ ويعملون لحساب الناقل البحري أو الريان ويقوموا بتسليم البضائع للمرسل إليه عن وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، الأشخاص البريون، وذلك لتميزهم عن الأشخاص البحريين والذين يباشرون أعمالهم في متن السفينة، ومن بين هؤلاء الأشخاص¹:

أ مين السفينة

ينتهي التزام الناقل البحري بعقد النقل عند تسليم البضاعة للمرسل إليه، و إذا استمر الناقل البحري بهذه المهمة فعلى السفينة البقاء في الميناء لفترة طويلة مما سيتكبد الناقل بنفقات باهظة لحين إتمام عملية التسليم للمرسل إليهم ويستتبع ذلك خسارة للناقل، وعليه لاختصار الوقت والنفقة يعين أمين السفينة من قبل تجهزها ليتولى أمر استلام البضائع من الريان والمحافظة عليها لتسليمها للمرسل إليه، ويعتبر أمين السفينة وكيل تجاري عن المجهز أو الريان لأنه تعاقد باسم ولحساب المجهز ، ومن خصائص الوكالة التجارية أن تكون بمقابل، و عليه يحق لأمين السفينة حبس البضاعة وعدم تسليمها لحين حصوله على الأجر المتفق عليه.

ب- أمين الحمولة

يتعاقد المرسل إليه أو صاحب البضاعة مع شخص يسمى أمين الحمولة لاستلام البضاعة من الريان أو أمين السفينة ويدفع له أجر النقل والمحافظة على البضائع لحين تسليمها للمرسل إليه، فمن التزامات أمين الحمولة أيضاً إبداء تحفظات على البضاعة إذا كان هناك نقص أو تلف أو عيب فيها ، ويعتبر أمين الحمولة وكيلًا تجاريًا إذ تعاقد المرسل إليه باسم ولحساب الأخير، أما إذا تعاقد مع المرسل إليه باسمه ولحسابه فيعتبر وكيلًا بالعمولة، وهنا تختلف مسؤولية أمين الحمولة باختلاف وكالته فإذا كان وكيلًا بالعمولة تكون مسؤوليته مباشرة مع

¹ - كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 45-46.

الغير، أما في حالة إذا كان وكيلا تجارياً فلا يتحمل المسؤولية وذلك لأن آثار العقد تنصرف للمرسل إليه أي صاحب البضاعة.

الفرع الرابع : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

سنتطرق في هذا المطلب إلى حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية انطلاقاً بالأخطاء الملاحية وحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ثم حالة السبب الأجنبي وأخيراً حالة وجود عيب في البضاعة وخطأ الغير

أولاً: الأخطاء الملاحية وحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة

نصت عليها الفقرة ب من المادة 803 من القانون البحري الجزائري وهي لإعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية لأنه لا يتدخل فيها ولا قانون ملاحة السفينة وسيورها لما للربان من سلطة واسعة في التصرف، الأخطاء الملاحية هي التي تقع في قيادة السفينة¹ كما يعفى الناقل أيضاً في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ويقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وحتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بداية الرحلة، وثانياً عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة².

¹ - أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03،

2015، ص 210

² - سعيد مراد عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2011، ص 277.

ثانياً: حالة السبب الأجنبي:

نصت اتفاقية بروكسل على حالات أخرى لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية ترجع للقواعد العامة، ومنها الحادث الفجائي وعيب الشيء والقوة القاهرة وخطأ المضرور، وتعتبر هذه الحالات من الأسباب الأجنبية مع وجود فروقات فيما بينهم¹

1- تعريف السبب الأجنبي وتحديد عناصره

يشير السبب الأجنبي إلى الظروف أو الأحداث التي تحدث خارج إرادة الشخص المسؤول، والتي تمنع أو تؤثر بشكل كبير على قدرة هذا الشخص على تنفيذ التزاماته أو الوفاء بواجباته. في سياق المسؤولية الجزائية للناقل البحري، يُعتبر السبب الأجنبي بمثابة دفاع قانوني يمكن للناقل الاستناد إليه لإعفائه من المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ نتيجة لعوامل لا يمكنه التحكم فيها أو التنبؤ بها.

ولكي يعتبر السبب سبباً أجنبياً يُعفي الناقل من المسؤولية الجزائية، يجب أن تتوفر عدة عناصر أساسية تجعل من المستحيل على الناقل تفادي الأضرار الناجمة عن تلك الظروف. وهذه العناصر هي:

2- العنصر الخارجي: يشترط أن يكون السبب خارجاً عن إرادة الناقل، أي أنه حدث لم يكن للناقل أي دور في التسبب به أو التحكم فيه. هذه الأحداث قد تشمل الكوارث الطبيعية مثل الأعاصير، الزلازل، أو الفيضانات، أو الحروب والاضطرابات السياسية، وكذلك السرقات أو الأعمال التخريبية التي قد تحدث على السفينة أو في الموانئ.

¹ - كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق ص56

العنصر غير المتوقع: يجب أن يكون السبب الأجنبي غير متوقع في اللحظة التي وقع فيها الحدث. أي أن الناقل لم يكن قادراً على التنبؤ به أو اتخاذ تدابير وقائية حيال حدوثه، مما يجعله قوة قاهرة تتجاوز حدود توقعاته.

3- العنصر الذي يجعل التنفيذ مستحيلاً: يجب أن يؤدي السبب الأجنبي إلى استحالة تنفيذ التزام الناقل أو جعله غير ممكن بسبب الظروف التي تسببت فيه. على سبيل المثال، إذا أدت العاصفة إلى إغراق السفينة أو تدمير البضاعة، فهذا يُعتبر حدثاً يعفي الناقل من المسؤولية الجزائية بسبب استحالة استكمال عملية النقل.

عند تحقق هذه العناصر، يُعتبر السبب الأجنبي دليلاً على عدم توفر الخطأ أو الإهمال من قبل الناقل، وبالتالي يمكن أن يُعفى من المسؤولية الجزائية. مع ذلك، يبقى على الناقل إثبات أن الحدث وقع فعلاً خارج إرادته وأنه بذل كافة الجهود الممكنة لتجنب هذا الوضع.

ثالثاً : حالة وجود عيب في البضاعة وخطأ الغير

وهو وجود العيب داخل البضاعة نفسها ناجم من طبيعتها فتتهلك رغم بذل الناقل العناية المطلوبة، أيضاً يعفى الناقل عن الهلاك الذي يصيب البضاعة التي تقع من الشاحن كعدم تغليف تغليفاً جيداً يحافظ على سلامتها طيلة فترة عملية النقل، حيث ذكر في الفقرة ز من المادة 803 ان العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها لا مسؤولية للناقل عليها¹.

¹ - أحمد النعيمات، أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى موائمتها ومدى موائمتها مع الاتفاقيات الدولية، بحث منجز بدعم من جامعة البلقاء التطبيقية خلال إجازة التفرغ العلمي، كلية السلط للعلوم الإنسانية، جامعة البلقاء التطبيقية، الأردن، 2018، ص 2495.

وتعتبر هذه الحالات معقدة للغاية من الناحية القانونية، حيث تتطلب دقة في تحديد المسؤولية بين الأطراف المختلفة المتورطة في عملية النقل البحري. لذلك، يجب على الناقل البحري أن يتحقق بدقة من حالة البضاعة عند استلامها، وأن يتخذ التدابير اللازمة في حال كان هناك عيب في البضاعة، وكذلك أن يحدد دور الأطراف الأخرى التي قد تكون قد تسببت في الضرر بسبب أخطائها أو تقصيرها.¹

في هذا الفرع، سنتناول ثلاث حالات رئيسية تتعلق بحالة وجود عيب في البضاعة و خطأ الغير:

1- تحديد المسؤولية في حالة وجود عيب في البضاعة عند استلامها

عند استلام الناقل البحري للبضاعة، يجب عليه فحصها للتأكد من حالتها، سواء كانت سليمة أو تحتوي على عيوب ظاهرة أو خفية. فإذا كانت البضاعة تحتوي على عيب خفي لم يكن الناقل قادراً على اكتشافه عند الاستلام، فلا يتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن هذا العيب، إذ أن ذلك يكون خارج إرادته. إلا أنه إذا كانت العيوب ظاهرة وكان الناقل قد استلم البضاعة وهو على علم بهذه العيوب أو كان بإمكانه اكتشافها بسهولة، فإن المسؤولية الجزائرية قد تقع على عاتقه في حال حدوث أي ضرر للبضاعة نتيجة لذلك.

ومن هنا، يتعين على الناقل البحري أن يتحقق من حالة البضاعة عند الاستلام بشكل دقيق، ويشمل ذلك التحقق من التغليف، وضمان أن البضاعة التي يتسلمها تتوافق مع شروط العقد.

2- المسؤولية في حالة العيوب التي تنشأ بعد استلام البضاعة

في بعض الأحيان، قد تظهر العيوب في البضاعة بعد استلامها، نتيجة لعدة عوامل مثل سوء التعبئة والتغليف، أو تعرض البضاعة لعوامل تؤدي إلى تلفها خلال الرحلة البحرية.

¹ - أحمد النعيمات، المرجع السابق، ص 2495.

في هذه الحالة، إذا كانت العيوب ناتجة عن تصرفات الشاحن أو الطرف الذي زود البضاعة، فقد تكون المسؤولية على عاتق هذا الطرف بدلاً من الناقل.

ومع ذلك، إذا كانت العيوب ناتجة عن إهمال الناقل نفسه، كعدم اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لحماية البضاعة أو سوء إدارتها على متن السفينة، فإنه يجب تحميله المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تلك العيوب.

3- خطأ الغير وتأثيره على مسؤولية الناقل

خطأ الغير يمثل حالة يمكن أن تتسبب في وقوع أضرار على البضاعة أو تأخير في عملية النقل. في مثل هذه الحالات، مثل سوء التصرف من الشاحن أو الإهمال في إجراءات التفريغ من قبل أطراف أخرى، يتحمل هؤلاء الأشخاص مسؤولية الأضرار الناتجة عن تصرفاتهم.

ومع ذلك، في بعض الحالات قد يُنسب الخطأ من الغير إلى الناقل إذا ثبت أن الناقل لم يتخذ الإجراءات اللازمة لمراقبة أو إشراف على الأطراف المعنية، مثل عدم مراقبة عمل الطاقم أو عدم التأكد من حالة الشحن والتفريغ. ولذلك، يظل الناقل البحري مسؤولاً جزئياً عن الأضرار في حال كان الخطأ ناتجاً عن إهماله في إشرافه على العمليات البحرية.

يتضح أن الناقل البحري يمكن أن يُعفى جزئياً أو كلياً من المسؤولية الجزائية في حال كان الضرر ناتجاً عن عيب في البضاعة لم يكن قادراً على اكتشافه أو خطأ من أطراف أخرى. ومع ذلك، تبقى مسؤوليته قائمة إذا ثبت تقصيره في فحص البضاعة أو في الإشراف على الأطراف المعنية بعملية النقل.¹

¹ - محمد ياسين بوزوبنة، المرجع السابق، ص 219.

المبحث الثاني: الأحكام الخاصة بفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري

تعتبر النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري من القضايا القانونية الحيوية التي تثير العديد من التحديات العملية والتشريعية في مجال النقل البحري. يتعامل الناقل البحري مع أنواع مختلفة من النزاعات التي قد تنشأ نتيجة لعدة عوامل، مثل الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل، أو التأخير في تسليمها، أو حتى المسائل المتعلقة بسوء المعاملة من قبل الأطراف المتورطة في عملية النقل.

في سياق النقل البحري، يتداخل قانونياً عدد من الأنظمة الدولية والمحلية لتحديد مسؤولية الناقل البحري عن هذه النزاعات، وكذلك لتوضيح كيفية فضها بطريقة عادلة وفعالة. يعد فض النزاعات في هذا السياق أمراً بالغ الأهمية لضمان تسوية الأضرار وتعويض الأطراف المتضررة، مع الحفاظ على استقرار العمليات التجارية بين الأطراف المعنية، سواء كانوا شاحنين، مستلمين، أو ناقلين.

وتتعدد الوسائل المتاحة لفض هذه النزاعات، بما في ذلك التحكيم، المقاضاة في المحاكم الوطنية أو الدولية، و التسوية الودية، حيث تنطوي كل وسيلة على مزايا وتحديات خاصة بها. كما أن معظم القوانين البحرية الدولية، بما في ذلك اتفاقيات هامبورغ و اتفاقية بولونيا و اتفاقية Røstad، توفر إطاراً قانونياً للتعامل مع هذه النزاعات، مما يساعد على ضمان حماية الحقوق وتحقيق العدالة لجميع الأطراف المعنية.¹

تعتبر الدعوى القضائية معيار لحماية حق إذا ما توافرت شروطها وبعد قبول الدعوى من الناحية الإجرائية يتعين على الطرف المدعي اثبات ما يدعيه لتقرير مسؤولية الناقل وفق ما يقتضيه القانون، لهذا سيتم التطرق في هذا المبحث إلى أهم تفاصيل دعوى مسؤولية الناقل البحري (المطلب الاول) ، ثم الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل

¹ - محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 220.

البحري المطلب الثاني)، وفي الأخير سنتناول تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المطلب الثالث).

المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري

تُعتبر دعوى مسؤولية الناقل البحري من الأدوات القانونية الأساسية لحل النزاعات التي تنشأ بين الأطراف المتورطة في عملية النقل البحري، سواء كانت هذه الأطراف شاحنين، مستلمين، أو ناقلين. في كثير من الحالات، يترتب على إتمام عملية النقل البحري العديد من المخاطر والتحديات، مثل التلف أو فقدان البضاعة، التأخير في تسليم الشحنة، أو الإصابة بالأضرار أثناء الرحلة البحرية، مما يؤدي إلى نشوء نزاعات قانونية بين الأطراف.

دعوى المسؤولية الخاصة بالناقل البحري هي الوسيلة القانونية التي من خلالها يمكن للمتضرر رفع دعوى ضد الناقل لإثبات مسؤوليته عن الأضرار أو الخسائر التي نشأت نتيجة للإهمال أو التقصير في تنفيذ الالتزامات المترتبة عليه بموجب العقد البحري. في هذه الدعوى، يتعين على المدعي (سواء كان شاحناً أو مستملاً) إثبات أن الضرر الناتج عن تلف البضاعة أو تأخير تسليمها كان نتيجة لخطأ أو تقصير من قبل الناقل، سواء كان ذلك في الحفاظ على البضاعة أو في الامتثال بمواعيد التسليم.¹

يتعين أن تقوم دعوى المسؤولية على أسس قانونية واضحة تضع في اعتبارها القوانين المعمول بها في مجال النقل البحري، مثل القانون الدولي والأنظمة القانونية الوطنية، وأهمها اتفاقية هامبورغ و اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع. كما تتعلق الدعوى بنطاق المسؤولية الجزائية أو المدنية للناقل، وقد تشمل أحياناً إجراءات التحكيم كوسيلة لحل النزاع بشكل أسرع وأكثر فعالية.

سنتطرق في هذا المطلب إلى أطراف الدعوى الفرع الأول)، ثم إجراءات الدعوى

¹ - سعيد مراد المرجع السابق، ص 308.

الفرع الثاني).

الفرع الأول: أطراف الدعوى:

تعد دعوى مسؤولية الناقل البحري من الدعاوى ذات الأهمية البالغة في مجال النقل البحري، حيث تنشأ في إطارها علاقة قانونية معقدة بين مجموعة من الأطراف المعنية، التي يختلف دور كل منها في هذه الدعوى وفقاً لموقعه وحقوقه وواجباته في عملية النقل. يتعين على المحكمة أو هيئة التحكيم التي تنظر في الدعوى تحديد الأطراف المتورطة وتوضيح حقوق كل منها، وذلك لضمان التوازن العدلي بين الأطراف وتحقيق العدالة في القرار.

تتعدد الأطراف في دعوى مسؤولية الناقل البحري، لكن في الأساس، يتشكل النزاع بين الأطراف الرئيسية التالية:

1- صاحب الحق في رفع الدعوى:

الشخص الذي يقوم برفع الدعوى القضائية يسمى المدعي والذي له الصلة الإيجابية،

وهو الشخص المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعي عليه، وتتحقق صفته بمجرد تقييد الدعوى في سجل أمانة ضبط المحكمة أي بالمطالبة القضائية وتستمر هذه الصفة في الخصومة إلى حين صدور الحكم فيها، وفي مجال دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع نجد أن لكل من الشاحن والمرسل إليه والمؤمن لهم الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري للبضائع من أجل طلب الحصول على التعويض:

- **الشاحن:** وهو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ليتولى إبرام عقد النقل البحري معه، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري¹، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ولا شك أن الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يقرر

¹ - سعيد مراد المرجع السابق، ص 309.

التعويض عن الضرر الذي يلحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

المرسل إليه: عقد النقل البحري في غالب الأحوال يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن بهدف إيصالها إلى مكان معين، وقد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه، كأن ترسل إحدى الشركات التجارية منتجاتها إلى أحد فروعها في الخارج، غير أنه في غالب الأحيان يحصل النقل لمصلحة شخص ثالث يعرف باسم المرسل إليه، ويعني هذا أن عقد النقل البحري، وإن كان بين طرفين هما الناقل والشاحن، فإنه يرتب حقوقاً لشخص ثالث ليس طرفاً في العقد، وهو المرسل إليه، حيث يصبح من حق هذا الأخير أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة عند وصولها في الميناء، ويسأله عن تسليم البضاعة وفقاً لشروط العقد¹.

- **المؤمن:** المؤمن هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له، عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سبباً في الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة².

2- المدعى عليه في الدعوى:

لم ينص القانون على تعريف المدعى عليه أيضاً، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية، وترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة في البضائع المنقولة بحراً على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على

¹ - محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 215.

² - رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2012، ص 133.

من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية كما يمكن للمضرور الرجوع على مجهز السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

الفرع الثاني: إجراءات الدعوى:

تعتبر إجراءات الدعوى من النقاط الحيوية التي تحدد كيفية رفع و معالجة النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري. هذه الإجراءات تشكل الإطار القانوني الذي يتم من خلاله متابعة الدعوى من لحظة تقديمها أمام المحكمة أو هيئة التحكيم، مروراً بمرحلة التحقيق، وصولاً إلى الحكم النهائي.

تتعدد الإجراءات التي يمكن اتخاذها في إطار دعوى المسؤولية البحرية، وقد تختلف من نظام قانوني لآخر وفقاً للأطر القانونية الوطنية والدولية المطبقة في هذا المجال. ومن هنا، يُعتبر فهم الإجراءات القانونية اللازمة لرفع دعوى المسؤولية البحرية أمراً بالغ الأهمية سواء للشاحنين أو المستلمين أو للناقل نفسه، لضمان حماية الحقوق القانونية للطرف المتضرر والحصول على تعويضات عادلة عند الضرر.

تتطوي إجراءات الدعوى على عدة مراحل أساسية، تتراوح بين إعداد الدعوى و تقديمها أمام المحكمة المختصة، وصولاً إلى إجراءات التحقيق و الدفاع، وما قد يتبع ذلك من إجراءات تحكيم في بعض الحالات. كما تتطلب الدعوى في هذا المجال تقديم أدلة موثقة، مثل وثائق الشحن، و شهادات الشهود، و تقارير الخبراء، لتمكين المحكمة أو الهيئة القضائية من تحديد مسؤولية الناقل بدقة.

من أجل رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري للبضائع لابد من اتباع عدة إجراءات

قانونية نلخصها فيما يلي¹:

¹ - رشيد الواحد المرجع السابق، ص 148.

1- شرط الإخطار:

حماية للناقل من المطالبات المتأخرة فرض على المرسل إليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة منسوب إلى الناقل، أي ان الضرر وقع بالبضاعة في حراسة الناقل وتحت سيطرته، وقبل تسليمها إلى المرسل إليه ويتم إثبات ذلك في الوقت الذي يتم فيه التسليم، أما في حالة عدم قيام المرسل إليه بإثبات الضرر الذي لحق ببضاعته فلا يمكنه الحصول على التعويض لأنه لم يثبت الضرر الذي لحق به، ومن أجل إثبات الضرر لا بد من القيام ببعض الإجراءات لإثبات حدوث الضرر للبضاعة سواء التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة، ويكون ذلك عن طريق عملية الإخطار أي إخطار الناقل بأن البضاعة تعرضت للتلف والهلاك، ولم يقم المشرع الجزائري بتعريف الإخطار من خلال القانون البحري الجزائري ولا المعاهدات الدولية المقصود من الإخطار، وإنما تركوا ذلك إلى الفقه والقضاء من أجل تعريف الإخطار.

2- تقادم دعوى المسؤولية:

من شروط قبول الدعوى، أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة، ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللازم، خاصة المسائل البحرية وطبيعة النشاط التي تنظمه في مجال التجارة الدولية، إذ ضبط المواعيد فيها يعتبر أمرا ضروريا¹.

المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري

تعد الجهة القضائية المختصة في نظر دعوى مسؤولية الناقل البحري من الجوانب المهمة في ضمان تسوية النزاعات البحرية بشكل عادل وفعال. إن تحديد الجهة القضائية التي تختص بالنظر في هذه الدعاوى يعتمد على عدة عوامل، منها القانون الواجب التطبيق، المكان الذي نشأ فيه الضرر، و اتفاق الأطراف على مكان التحكيم أو القضاء.

¹ - محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 223.

في هذا الإطار، يمكن أن تتعدد الجهات القضائية التي قد تكون مختصة بالنظر في النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، سواء كانت محاكم وطنية أو هيئات تحكيم دولية، وذلك وفقاً للأحكام القانونية الواردة في العقود البحرية و الاتفاقيات الدولية المبرمة بين الدول.

عند النظر في هذه الدعوى، يجب أولاً تحديد ما إذا كان النقل البحري قد تم وفقاً للأنظمة الداخلية للدولة التي وقع فيها الاتفاق، أم وفقاً للاتفاقيات الدولية التي قد تحدد محاكم مختصة في نظر القضايا المتعلقة بالنقل البحري، مثل اتفاقية هامبورغ 1978 أو اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع. كما قد تكون المحاكم التجارية أو محاكم البحرية هي المختصة في بعض الدول بنظر مثل هذه النزاعات.

يتطلب تحديد الجهة القضائية المختصة أيضاً مراعاة مبادئ الاختصاص القضائي الدولي، خاصة في الحالات التي تتورط فيها أطراف متعددة من دول مختلفة، مما قد يثير مسألة القانون الواجب التطبيق و محكمة الاختصاص. في بعض الحالات، قد يتفق الأطراف مسبقاً على أن تكون هيئة تحكيم هي المسؤولة عن الفصل في النزاع، وهو ما يتمتع بالمرونة والسرعة مقارنة بالإجراءات القضائية التقليدية.¹

من خلال هذا المطلب، سيتم دراسة كيفية تحديد الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري، سواء كان ذلك من خلال المحاكم الوطنية أو الهيئات القضائية الدولية أو التحكيم، مع إلقاء الضوء على معايير الاختصاص التي يعتمد عليها النظام القانوني الدولي والمحلي لحل النزاعات البحرية بفاعلية سنتطرق في هذا المطلب إلى الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري (الفرع الأول)، ثم التحكيم الفرع الثاني).

¹ - سيد أحمد بن ديدوش (دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري)، المجلة الجزائرية للقانون

البحري والنقل، العدد 07 ، 2015، ص 315.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري

يتضمن القانون البحري أحكاما تسمح في مجملها للمدعي برفع الدعوات أمام أكثر من محكمة حسب اختياره، تيسيرا له في التقاضي، فنصت المادة 745 في القانون البحري على: ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني، والملاحظ أن المشرع الجزائري نقل المادة 34 من القانون الفرنسي لسنة 1966 حرفيا، فمن خلال استقراء المادة 745 فإنه لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختياريين هما: أولا ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام أي في مقر إقامة المدعى عليه طبقا للمادة 08 من قانون الإجراءات المدنية القديم إلا أن الأمر يختلف الآن بحيث نصت المادة 73 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية 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 آخر موطن، الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك، وثانيا ترفع أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع لدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني وهذا طبقا لنص المادة 2/745 من القانون البحري، هذه القاعدة من جهة توسع للمدعي لاختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلا أو صاحب الحق في البضاعة، ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية¹.

¹ - رشيد الواحد المرجع السابق، ص 164.

الفرع الثاني: التحكيم

تسمح الكثير من الدول في قوانينها للمتخاصمين فض نزاعاتهم خارج المحاكم و الهيئات القضائية الرسمية وهذا ما يصطلح على تسميات بالطرق البديلة لفض النزاعات، و يأتي على رأس هذه الطرق التحكيم، واللجوء إليه له مبررات اقتصادية إذ كثيرا ما يتخوف المستثمرون الأجانب في الهيئات القضائية الوطنية و يرفضون عرض نزاعاتهم أمامها لتولد الاقتناع لديهم بصعوبة حياد القاضي و صعوبة ضمان عدم انحيازه لمواطنيه، طبعاً لا يقصد هذا التشكيك في نزاهة القاضي غير أنه، و كما أشار إلى ذلك بحق الكثير من الفقهاء، فإن القاضي ومن غير قصد سيحدث اختلالاً وعدم توازن بين الأطراف و سيميل إلى موطنه على اعتبار أنه يتقاسم مع هذا المواطن تراثه الثقافي من الناحية اللغوية والاقتصادية، وخاصة القانونية، وهذه كلها سلبيات لا وجود لها في التحكيم ولذلك كان هذا الأخير وسيلة تلقى رواجاً كبيراً عند المستثمرين الاقتصاديين، وينقسم التحكيم بالنظر إلى من يتولاه إلى نوعين، فهو قد يتم من قبل مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوي و إداري و تتدخل في العملية التحكيمية، تنظيمياً و إدارة و إشرافاً، وهذا هو التحكيم المؤسسي، أما في النوع الثاني فإنه يرجع للأطراف أنفسهم تنظيم إدارة التحكيم دون اللجوء إلى هيئة التحكيم منظمة

وقائمة وهذا هو التحكيم الحر، حيث يتفق الأطراف مثلاً على تعيين المحكومين ومقر التحكيم والقانون المطلق على إجراءات التحكيم¹.

الفرع الثالث : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

سنتطرق في هذا المطلب إلى فترة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري ثم تاريخ سريان مدة التقادم .

¹ - سعيد مراد، المرجع السابق، ص 320.

1- فترة التقادم

تتميز مدة التقادم في مجال النقل البحري للبضائع بقصر آجالها سواء في التقنين البحري أو في اتفاقية هامبورغ، وهذا رغبة في إنهاء المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري، خشية من ضياع معالم الإثبات من جهة، وتراكم الدعاوى من جهة أخرى، وتتقادم دعاوى الشاحن - أو المرسل إليه - على الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسنة واحدة طبقاً للمادة 743 من التقنين البحري، إلا أن هذه المدة يمكن - باتفاق الطرفين - تمديدها إلى سنتين، لكن بعد وقوع - الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى، في حين أن المادة 20/1 من اتفاقية هامبورغ حددت المدة بسنتين، ويجوز إطالة هذه المدة في أي وقت أثناء سريانها، بشرط أن يقع ذلك بإعلان كتابي يصدر من المدعى عليه لصالح المدعى، كما يجوز إطالة المدة عدة مرات بذات الكيفية المادة 20/4 من الاتفاقية نلاحظ أن المدة المنصوص عليها في اتفاقية هامبورغ كافية لحماية الشاحن، عكس المدة المنصوص عليها في التقنين البحري، والمأخوذة من اتفاقية بروكسل 1924 ، وبالتالي فمن المستحسن على المشرع الجزائري الأخذ بالمدة المنصوص عليها في اتفاقية هامبورغ¹

2- تاريخ سريان مدة التقادم:

لم يحدد المشرع الجزائري متى يبدأ سريان مهلة السنة، لكن المحكمة العليا في إحدى قراراتها قضت على أنه يمكن رفع دعوى على الناقل البحري بسبب فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة ، ابتداء من تسليم البضاعة للمرسل إليه، أما المادة 2/20 من الاتفاقية فقد حددت ميعاد بدايته من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة كلها أو جزء

¹ - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة

مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر، 2009، ص 87-88

منها، وفي حالة عدم تسليم البضاعة يبدأ حساب الميعاد من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه، وفي هذه الحالة يجب أن نقف على فرضيتين¹:

1- حالة حصول التسليم للبضاعة

حسب هذه الفرضية، تحسب المدة من تاريخ التسليم ، وإذا استغرق التسليم عدة أيام، فإنها تحسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه، في حين أن المادة 2/20 من الاتفاقية تشير إلى أن مدة التقادم تبدأ أيضا من يوم تسليم جزء من البضائع، والمقصود منها حالة الهلاك الجزئي الذي لا يتم فيه سوى تسليم جزء من البضاعة. الفرضية الثانية حالة عدم حصول التسليم للبضاعة يمكن تقسيم هذه الفرضية بدورها أيضا إلى ثلاث حالات

2- حالة حدوث هلاك كلي للبضاعة

حسب هذه الحالة، تحسب مدة التقادم من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ويرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم إلى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

3- حالة سلامة البضاعة لكن المرسل إليه لم يتسلمها لغيابه:

إذا كان ميعاد وصول السفينة واردا في سند الشحن، فإن مدة التقادم تبدأ من ذلك التاريخ، أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في سند الشحن، أو تم النقل على خطوط ملاحية غير منتظمة، وغير معلوم سلفاً ميعاد الوصول، فعلى الناقل إخطار المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة، وبالتالي يبدأ التقادم من تاريخ إخطار صاحب الحق في البضاعة بوصول السفينة، فإذا أهمل الناقل تنفيذ التزامه المتمثل في إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، فإن

¹- أمين خلفي، المرجع السابق، ص 89.

بدء التقادم يكون من تاريخ إخطار المرسل إليه بواقعة إيداع البضاعة لدى حارس، يعينه قاضي الأمور الاستعجالية.

4- حالة حضور المرسل إليه لكنه امتنع عن تسلمها:

إن فعل الامتناع يعد بمثابة الاستلام الذي يبدأ منه سريان التقادم، وذلك دون حاجة

إلى إخطاره بواقعة الإيداع.

خلاصة الفصل الثاني:

يمكن التوصل إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية ذات طابع خاص يبرزها طابع عمل النقل البحري والذي يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل.

والتزامات الناقل البحري بالاستلام والشحن والرص والتفريغ والنقل والمحافظة على البضائع، ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن والأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

تبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه للبضاعة، ولا يستطيع التخلص منها إلا بعد تسليمها للمرسل إليه بحالة جيدة، مثلما ورد في سند الشحن ، خلافا لذلك فإن المسؤولية تبقى متصلة بالناقل، إلى أن يثبت ان الأضرار لم تكن نتيجة لأخطائه بل تعود لأسباب أجنبية.

خاتمة

في خاتمة هذه الدراسة التي تتحدد بمسؤولية الجزائية الناقل البحري ، لما يرتبه النقل عموماً والبحري خصوصاً من أخطار نتيجة حركية التجارة والمعاملات البحرية التي تتجاوز الحدود الداخلية إلى مختلف قارات العالم، حيث كان الاهتمام بهذا النوع من النقل "البحري" يتجاوز التشريعات الوطنية إلى الاتفاقيات الدولية التي تركز أحكام خاصة بالناقل البحري وتشدّد على المسؤول الأول على النقل وهو الناقل البحري، وسواء موضوع نقل أشخاص أو بضائع، إلى ضبط النشاط البحري وضمان احترام قواعد السلامة والمهنية، خاصة في ظل ما ينطوي عليه هذا النشاط من مخاطر تهدد الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية. وقد بينت المقارنة بين التشريع الجزائري وبعض التشريعات المقارنة كالتشريعين الفرنسي والمصري، أنّ هذه المسؤولية تخضع لمجموعة من الضوابط القانونية التي تختلف من نظام إلى آخر من حيث المفاهيم، الأركان، والإجراءات المتبعة في المتابعة القضائية.

ففي حين يُلاحظ أن المشرّع الفرنسي والمصري قد قدّما تنظيمًا تفصيليًا ودقيقًا للمسؤولية الجزائية في المجال البحري، فإن القانون الجزائري، رغم إدراكه لأهمية هذا النوع من المسؤولية، لا يزال في حاجة إلى مزيد من التحديث والتكامل، لاسيما في ظل الالتزامات الدولية التي انضمت إليها الجزائر في إطار اتفاقيات كاتفاقية هامبورغ وقواعد القانون البحري الدولي.

وتوصي هذه الدراسة بضرورة تعزيز النصوص الجزية الخاصة بالنقل البحري في التشريع الجزائري، وتكوين قضاة ومحققين متخصصين في الجرائم البحرية، مع تطوير التعاون القضائي الدولي في هذا المجال، بما يضمن حماية أكثر فعالية للمصلحة العامة ولمختلف المتدخلين في القطاع البحري.

ومن خلال ما سبق في هذه الدراسة، من أهم النتائج وتوصيات التي تم التوصل إليها

يمكن اجمالها فيما يلي:

أولاً : النتائج

- إذا كانت الأفعال التي جرمها المشرع تشكل اعتداء على حقوق الأفراد أيًا كانت طبيعة هذه الحقوق ومكان الاعتداء وزمانه ، فإن الجرائم البحرية لا تخرج عن هذه القاعدة.
- فهي أفعال تتعلق أساساً بالمساس بسلامة وأمن الملاحة البحرية وانتهاكات للنظام العام على متن السفن.
- أو اتيان أفعال محظورة على متن السفن، كل ذلك أثناء الرحلات البحرية غير أن هذه الدراسة اقتصرت على النطاق الشخصي من المسؤولية على الناقل دون بقية أعضاء الطاقم البحري، كالريان والبحريون والبريون.
- تبين لنا أن مسؤولية الناقل البحري أساساً هي مسؤولية مدنية وفقاً للاتفاقيات الدولية لا سيما اتفاقية بروكسل وهمبورغ، حيث يسأل الناقل على الأضرار الناتجة عن الناقل البحري سواء هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية التي غالباً عقديّة مصدرها عقد النقل إلا بإثبات أن الأضرار سبب قوة قاهرة.
- وقد تأثر المشرع الجزائري بكل من اتفاقية بروكسل وهمبورغ، من حيث افتراض الخطأ وقد جعل بأحكام القانون البحري مسؤولية الناقل من النظام العام لا يجوز مخالفتها وكل شرط يخالف أحكامه يعد تعسفي مصيره البطالان من المواد 770 وما بعدها.
- إن قيام الناقل ببعض الأفعال والمخالفات تجعل مسؤوليته تتجاوز المسؤولية المدنية والتعويض لجبر الضرر ، ويسأل جزائياً ويستوجب عقوبات جزائية لخطورة الأفعال التي تعد انتهاكات للملاحة البحرية والتي من صورها انتهاكات لأمن الملاحة البحرية ومنها: - الإبحار في حالة سيئة للملاحة حيث تتحدد طبيعة الجريمة مخالفة، جنحة، جناية) حسب خطورة ما يترتب على هذا الإبحار (وفاة ، جروح ، أو عجز كلي أو مؤقت).
- مخالفة التنظيمات البحرية، والتي يترتب عليها حد فقدان السفينة.

- المساس بنظام الملاحة البحرية كإهمال هوية السفينة أو عدم الحيازة للسجل.
- المساس بالانضباط كالسكر على متن السفينة.
- كما اتضح لنا أن الجرائم البحرية تخضع كقاعدة عامة لأحكام قانون العقوبات في أركانها وشروط قيام المسؤولية وموانعها، ولم يخصها المشرع في القانون البحري في أحكام وإجراءات خاصة وهو ما يستدعي من المشرع خصها بأحكام نظرا لخطورة الأفعال التي تقع بحرا منها برا.

ثانيا : التوصيات

- تحديث التشريع البحري الجزائري بما يتماشى مع المعايير الدولية، خاصة من حيث تحديد الأفعال الإجرامية المرتبطة بالنقل البحري بصورة صريحة.
- إدماج نصوص خاصة بالمسؤولية الجزائية للناقل ضمن القانون البحري أو استحداث قانون خاص بالجرائم البحرية على غرار بعض التشريعات المقارنة.
- تعزيز التعاون القضائي الدولي في ميدان الجرائم البحرية، خاصة فيما يتعلق بتسليم المجرمين وتبادل المعلومات بين الدول الساحلية.
- تكوين قضاة وضباط شرطة قضائية متخصصين في المجال البحري، نظراً للطبيعة الفنية والتقنية لبعض الجرائم البحرية.
- الاستفادة من التجارب المقارنة، خصوصاً النظام الفرنسي والمصري، في ما يتعلق بتقنيات الإثبات، العقوبات، وتحديد المسؤوليات داخل السفينة.
- تشجيع البحوث الأكاديمية والمهنية حول الجرائم البحرية والمسؤولية الجزائية، لدعم المشرع بمقترحات واقعية وفعالة.

قائمة المراجع

أولاً: المصادر

النصوص القانونية

1 - القوانين

- القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

2 - الأوامر

- أمر رقم 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998 القانون رقم 10-04 المؤرخ في 14 أوت 2004، الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2004.

- الأمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-24 المؤرخ في 28 أبريل سنة 2024 ، الجريدة الرسمية عدد 30 لسنة 2024.

- امر 66_ 155 المؤرخ في 8 يونيو 1966 ، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية ، الجريدة الرسمية رقم 48 ، مؤرخة في 10 يونيو 1966 المعدل و المتمم بالأمر رقم 21-11، ممضي في 25 غشت 2021 الجريدة الرسمية عدد 65، المؤرخة في 26 غشت 2021، يتم الأمر رقم 66-155، المؤرخ في 18 صفر عام 1386، الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

3 - اتفاقيات

- اتفاقية لاهاي لسنة 1924: اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وُقعت في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924.

- اتفاقية هامبورغ لسنة 1978: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، اعتمدت بتاريخ 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992.

ثانيا : المراجع

1 - المؤلفات

- أحمد فتحي سرور، أصول القانون الجنائي، دار الشروق، القاهرة، 2006.
- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط 01، 1991.
- امير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، 2000.
- بوبكر سخري، القانون البحري، دار هومه للنشر ، الجزائر ، د.ط، 2005
- بوحنية قوي، شرح القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012.
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حري وشركائه، الإسكندرية، مصر ، ط 03، 2008
- عبد المجيد رزوق، القانون البحري الجزائري: دراسة مقارنة، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2017.
- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ط 01، 2002
- عبد الكريم الطالب، شرح القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار العلوم للنشر، الجزائر، 2018.

- عمار بوضياف، قانون النقل البحري في التشريع الجزائري، منشورات جامعة قسنطينة، 2017.
- عمار بوضياف، قانون النقل البحري في التشريع الجزائري، منشورات جامعة قسنطينة، 2017.
- عواد عواد، الوجيز في القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014.
- مجدي عبد الحميد، المسؤولية الجنائية في الجرائم البحرية، دار الفكر الجامعي، 2010.
- محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدّثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ط 01، 1990.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط 01، 2008.
- ويليام تتلي، مطالبات البضائع البحرية، منشورات الشحن الدولية، الطبعة الرابعة، 2008.

2 - الرسائل والمذكرات العلمية

أ - رسائل دكتوراه

- سعيد مراد عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2011.
- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2010.

ب - رسائل ماجستير

- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر، 2009.

- خديجة نبات مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، كلية الحقوق جامعة امحمد بوقرة بومرداس الجزائر ، 2012،

- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2012.

- عمار مزياي، المسؤولية الجزائرية لمسيرى المؤسسات، رسالة ماجستير في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2004

- كاتيا عصام الصمادي حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2017

- لبنى بوجلال، موانع المسؤولية الجزائرية في التشريع الجزائري ، رسالة ماجستير في الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2012

- معتز حمد الله أبو سويلم المسؤولية الجزائرية عن الجرائم المحتملة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن ، 2014

ج - مذكرات ماستر

- إكرام قانة مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر في قانون الاعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، الجزائر ، 2018

- بشرى عز الدين موانع المسؤولية الجزائية في الفقه الإسلامي وقانون العقوبات الجزائري،
مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
والإسلامية جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2019،
- فاتح تدريست المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي كنموذج للاتجاهات الحديثة للمسؤولية
الجزائية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود
معمرى تيزي وزو الجزائر، 2017،
- فاطمة الزهراء بوطالب الجنون مانع من موانع المسؤولية الجزائية، مذكرة ماستر في القانون
الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2014
- هشام قاسي نوفل طيار، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل
شهادة الماستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، الجزائر،
2020

ثالثا : المقالات

- أحمد النعيمات، أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى
موائمتها ومدى موائمتها مع الاتفاقيات الدولية، بحث منجز بدعم من جامعة البلقاء التطبيقية
خلال إجازة التفرغ العلمي، كلية السلط للعلوم الإنسانية، جامعة البلقاء التطبيقية، الأردن.
- أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون
البحري والنقل، العدد 03، 2015
- حلو عبد الرحمان أبو حلو، (الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية)، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، جامعة اليرموك،
إربد، الأردن، المجلد 11، العدد 01، 2014
- عبد الرحمان خلفي، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية عن جريمة تبييض الأموال)،
المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان، ميرة،
بجاية، الجزائر، العدد 01، 2011،

- عبد الكريم بوقادة القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري)، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 04 2017

- ليلي قماز ،بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، العدد ،07، 2009

- محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، د.ت.ن،

- نور الدين بلغازي، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم)، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، العدد 01 ، 2017

أمانة بورطال (انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 01 2018

سيد أحمد بن ديدوش (دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07 ، 2015

رابعا : المواقع الالكترونية

- نظام الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية على الموقع

https://laws.boe.gov.sa/oelaws/Laws:، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2025/05/12 على

الساعة 20.00.

خامسا :المراجع باللغة الفرنسية

- Berlingieri Francesco, Berlingieri on Arrest of Ships, Informa Law from Routledge, 6th Edition, 2017.

- Jean-Pierre Beurier, Droit pénal maritime, Éditions A. Pedone, Paris, 2015.

- Pierre Bonassies et Philippe Delebecque, Droit Maritime, Dalloz, 12e édition, 2019.

الفهرس

إهداء

الشكر

01	مقدمة
09	الفصل الاول : الإطار المفاهيمي لمسؤولية الجزائرية الناقل البحري
10	المبحث الأول، ماهية مسؤولية الجزائرية الناقل البحري
11	المطلب الأول: مفهوم الناقل البحري في القانون الجزائري
11	الفرع الأول: تعريف الناقل البحري
13	الفرع الثاني الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
18	المطلب الثاني: مفهوم المسؤولية الجزائرية
18	الفرع الأول: تعريف المسؤولية الجزائرية
20	الفرع الثاني: أركان المسؤولية الجزائرية
22	الفرع الثالث شروط قيام المسؤولية الجزائرية وموانعها
28	الفرع الرابع : مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري
31	المبحث الثاني: صور الجرائم البحرية للناقل البحري
32	المطلب الأول: المخالفات البحرية
33	الفرع الأول: تعريف المخالفات البحرية
33	الفرع الثاني، تصنيف المخالفات البحرية
33	المطلب الثاني: الجنح والجنايات البحرية
35	الفرع الأول: المساس بأمن الملاحة البحرية
37	الفرع الثاني: المساس بنظام الملاحة البحرية
40	الفرع الثالث: المساس بالانضباط والنظام على متن السفينة
43	خلاصة الفصل الأول
44	الفصل الثاني : أحكام الناقل البحري في القانون الجزائري

- 45.....المبحث الأول: نطاق المسؤولية الجزائية للناقل البحري
- 46.....المطلب الأول: النطاق الزمني للمسؤولية الجزائية للناقل البحري
- 48.....الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء
- 51.....الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري اتجاه البضاعة بعد الوصول:
- 54.....المطلب الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائية للناقل البحري
- 55.....الفرع الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
- 57.....الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع أو المختلط
- 60.....الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له:
- 63.....الفرع الرابع : حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية
- 68.....المبحث الثاني: الأحكام الخاصة بفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري
- 69.....المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 70.....الفرع الأول: أطراف الدعوى:
- 72.....الفرع الثاني: إجراءات الدعوى:
- 74.....المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 75.....الفرع الأول: الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائر
- 76.....الفرع الثاني: التحكيم
- 77.....الفرع الثالث : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 80.....خلاصة الفصل الثاني:
- 82.....خاتمة
- 85.....قائمة المراجع

ملخص مذكرة الماستر

لقد عالجتنا في دراستنا موضوع المسؤولية الجزائرية للناقل البحري في التشريع الجزائري، وهي دراسة متعددة الجوانب تناولتها نصوص تشريعية ونظريات مختلفة. فبدأنا بعرض أهمية الناقل البحري في عملية النقل البحري باعتباره الركيزة الأساسية في المبادلات التجارية ومن أهم أطراف عقد النقل البحري للبضائع ثم شرحنا المسؤولية الجزائرية عند ارتكاب الجرائم البحرية

لقد تطور النقل البحري خاصة في المياه الإقليمية والدولية وذلك بتطور المبادلات التجارية وكذلك كثرت تنقل المسافرين وهذا التطور أدى إلى زيادة الأضرار والخطورة التي تلحق البضائع والأشخاص، بسبب إهمال أو نقص في وضع الاحتياطات التي تقلل من هذه الأخطار، وهذا ما يؤكد قيام مسؤولية مدنية، يتحملها الناقل البحري كونها تتعلق بالإخلال بالالتزام العقدي، هدفه تحقيق نتيجة وهي المحافظة على سلامة الأشخاص أو البضائع إلى ميناء الوصول. وبالطبع فإن قيام مسؤولية مدنية أساسها الإخلال ببنود العقد، لا ينفي قيام المسؤولية الجزائرية عمادها الخطأ أو التعمد يتحمل جزائها الجنائي الناقل البحري، وهذا ما تم دراسته في هذه المذكرة، من خلال جزئين رئيسيين هما: تح

ديد الإطار التنظيمي للناقل البحري من الناحية الجزائرية وذلك بضبط مختلف الجرائم التي يقوم بها الناقل البحري، معتمدين في ذلك على القانون 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري، كما حاولنا ضبط حدود المسؤولية الجزائرية للناقل البحري من حيث الأشخاص والزمان، وكذلك من حيث إجراءات رفع الدعوى وآليات تحريكها

الكلمات المفتاحية:

1/ الناقل البحري 2/ المسؤولية الجزائرية 3/ أحكام الناقل 4/ نزاعات مسؤولية 5/ الاختصاص القضائي

Abstract of The master thesis

In our study, we addressed the criminal liability of maritime carriers in Algerian legislation. This multifaceted study examined various legislative texts and theories. We began by presenting the importance of the maritime carrier in the maritime transport process, as it is the fundamental pillar of commercial exchanges and one of the most important parties to the maritime freight transport contract. We then explained criminal liability for the commission of maritime crimes. Maritime transport has evolved, particularly in territorial and international waters, with the development of commercial exchanges and the increase in passenger traffic. This development has led to an increase in damages and risks to goods and people, due to negligence or a lack of precautions to mitigate these risks. This confirms the existence of civil liability, borne by the maritime carrier, as it relates to a breach of contractual obligations, the goal of which is to achieve a result: preserving the safety of persons or goods to the port of arrival. Of course, the existence of civil liability based on breach of contractual terms does not negate the existence of criminal liability, based on error or intent, for which the maritime carrier bears the criminal penalty. This is what was studied in this memorandum, through two main parts: Defining the regulatory framework for the maritime carrier from a criminal perspective, by regulating the various crimes committed by the maritime carrier, relying on Law 98-05 amending and supplementing the Algerian Maritime Code. We also attempted to define the limits of the maritime carrier's criminal liability in terms of persons and time, as well as in terms of the procedures for filing a lawsuit and the mechanisms for its initiation.

Keywords:

1/ Maritime carrier 2/ Criminal liability 3/ Carrier provisions 4/ Liability disputes 5/ Judicial jurisdiction