

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم : القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الدولي العام

الشعبة: الحقوق

تحت إشراف الأستاذة :

من إعداد الطالب :

- براج هدى

- شريط عبد الغاني

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ..... مشرفي عبد القادر..... رئيسا

الأستاذة..... براج هدى..... مشرفا مقرا

الأستاذة..... مرابط حبيبة..... مناقشا

السنة الجامعية: 2020/2019

نوقشت يوم: 2020/09./17

الإهداء

أهدي هذا العمل إلى أعز ما يملك الإنسان في هذه الدنيا إلى ثمرة نجاحي إلى من أوصى
بهما الله سبحانه وتعالى :

" وبالوالدين إحسانا "

إلى الشمعة التي تحترق من أجل أن تضئ أيامي إلى من ذاقت مرارة الحياة وحلوها، إلى
قرة عيني وسبب نجاحي وتوفيقني في دراستي إلى

أمي العزيز أطل في عمرها

إلى الذي أحسن تربيته وتعليمي وكان مصدر عوني ونور قلبي وجلاء حزني ورمز
عطائي ووجهني نحو الصلاح والفلاح إلى

أبي رحمه الله

إلى إخوتي وأخواتي

إلى أساتذتي الأجلاء الذين أضأوا طريقي بالعلم

إلى كل الأصدقاء ومن كانوا برفقتي أثناء إنجاز هذا البحث

إلى كل هؤلاء وغيرهم ممن تجاوزهم قلبي ولن يتجاوزهم قلبي أهدى ثمرة جهدي

المتواضع

شكر وتقدير

- الحمد لله على توفيقه وإحسانه، والحمد لله على فضله وإنعامه، والحمد لله على جوده وإكرامه، الحمد لله حمدا يوافي نعمه ويكافئ مزيده

أشكر الله عزوجل الذي أمدني بعونه ووهبني من فضله ومكنني من إنجاز هذا العمل ولا يسعني إلا أن أتقدم بشكري الجزيل إلى كل من ساهم في تكويني وأخص بالذكر أستاذتي

الفاضلة " براج هدى "

الذي تكرمت بإشرافها على هذه المذكرة ولم تبخل عليا بنصائحها الموجهة لخدمتي

فكانت لي نعم الموجهة والمرشدة

كما لا يفوتني ان أشكر أعضاء لجنة المناقشة المحترمين الذين تشرفت لمعرفتهم وتقييمهم لمجهوداتي

كما أشكر كل من قدم لي يد العون والمساعدة ماديا أو معنويا من قريب أو بعيد

إلى كل هؤلاء أتوجه بعظيم الإمتنان وجزيل الشكر المشفع بأصدق الدعوات

مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع احد أسس التجارة الخارجية في الجزائر لما يشهده هذه القطاع من نشاط خاصة في سياسة الانفتاح الاقتصادي وتحرير التجارة الخارجية بفضل دستور 1996 الذي كرس مبدأ حرية التجارة والصناعة . فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة عن طريق البحر ، و في أغلب الأحيان يكون هو المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة و الأمر الذي يتطلب بطبيعة الحال انتقال الإنسان من مكان لآخر مستوردا لهذه السلع أو مصدرا لها، فالنقل الذي يهتم القانون بتنظيم نشاطه هو الذي يكون كخدمة يقدمها متعهد النقل للغير على أساس اتفاق بينه وبين من يتلقاها منه، والذي يستند على عقد يتم إبرامه وتنفيذه تحقيقا لعملية تغيير المكان.¹

و هنا يستوقفنا الحديث عن عقد النقل البحري ، و المقصود به هو التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة، و يبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمه إلى المرسل إليه (المواد 738-739-791)، فالأصل في إبرام عقد النقل البحري أن يكون دون وسيط بين الشاحن و الناقل ، و لكن إن شاء أن يكون عن طريق وسيط يكون الرابح أو مندوب عن الناقل البحري أما الشاحن فقد ينوب عنه وكيل بالعمولة يتعاقد مع الناقل بإسمه الخاص و لحساب الشاحن .

من خصائص هذا العقد انه عقد رضائي ينعقد بمجرد الاتفاق الإرادي للطرفين فمن ثمة يجب أن تتوافر فيه شروط الرضا ، المحل والسبب و لذلك فالقانون خول للرابح إذا وجد بضاعة غير مصرح بها أن يأمر بإنزالها أو أن يأخذ

¹- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013 ص 05

عنها أجرا مضاعف مع إحتفاظه بحقه في التعويض . إن الحديث عن التجارة البحرية يلزمنا التوقف لمعرفة التطور الذي حصل فيها و الذي كان نتيجة نشأة الشركات العالمية التي احتكرت عقود النقل البحرية أين حولت هذه العقود من عقود رضائية إلى عقود إرغام و ذلك لأن الشروط التي يفرضها الناقل البحري لا يمكن للشاحن مناقشتها فهو مضطر إلى التعاقد معه في ظل ما يتمتع به الناقل البحري من إحتكار فعلي ، لكن القانون البحري قد تدخل لحماية الطرف الأضعف في هذه العلاقة و خاصة فيما يتعلق بشروط الناقل البحري و إعفاءه من المسؤولية و قد تحقق هذا من خلال معاهدة بروكسل 1924 التي وضعت شروط سندات الشحن التي تتضمن إلتزامات متقابلة لأطراف علاقة النقل البحري²

و بذلك يثبت عقد النقل البحري عن طريق الكتابة أي أن الشكلية ضرورية في مثل هذه العقود و يكون ذلك عن طريق وثيقة الشحن التي تصدر من الناقل البحري و يصرح فيها بالبضاعة المنقولة أي تميز الاتفاق بين كل من الناقل و الشاحن ، وبيان البضاعة المشحونة من حيث النوع و المقدار وكذلك يتضمن اسم المجهز و الشاحن و المرسل إليه و كذلك إسم الميناء الذي تم فيه الشحن وكذا ميناء الوصول.

إن الإلتزامات المتقابلة لكل طرف في علاقة النقل تدفعنا إلى التساؤل عن تأثيرها على العقد ، و بما أن معاهدة بروكسل وضعت شروط عقد النقل للحد من الاحتكار الفعلي للناقل البحري و تعسفه في شروط عقد النقل وللحد من هذه النزاعات ظهرت عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية، ولعل أهمها تتمثل في الاتفاقية الدولية الخاصة

²- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، تخصص المسؤولية

المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013 ص 09

بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924 المسماة بمعاهدة بروكسل، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978، كما نظمتها أيضا التشريعات الوطنية من خلال قوانينها الداخلية النقل بموجب سند الشحن، خاصة فيما يتعلق ببند مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هذا الأخير الذي يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها.

وحيث أن الناقل البحري يلتزم بموجب عقد النقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، فقد يحدث وأن تتعرض هذه البضاعة للتلف أو الهلاك نتيجة خطئه، الأمر الذي يستوجب مسألته عليه³

أهمية الدراسة:

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 بمناسبة هذا العقد، 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:

إن سبب اختيارنا للموضوع هو رغبتنا الذاتية في الإطلاع أكثر حول كل ما يخص مسؤولية الناقل البحري، أما بالنسبة للأسباب الموضوعية 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 مسؤولية الناقل

³ - دمانه محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، 2006، ص12

البحري من المواضيع المثيرة للجدل، التي تدفعنا للبحث في مختلف الجوانب التي تثار بمناسبةها.

أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة على تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري، وكذلك ما جاءت به التشريعات المقارنة، وما تضمنته الاتفاقيات الدولية فيما يخص مسؤولية الناقل البحري

إشكالية الدراسة:

وتطرح هذه الدراسة لإشكالية الأمية والتي تكمن في البحث عن متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وما هي الآثار الناجمة عن هذه المسؤولية؟

وتتفرع عن الإشكالية الرئيسية الإشكالات الفرعية الآتية:

1. ما هي أساس وطبيعة المسؤولية؟ وما هي صورها؟
2. ما هي الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية؟
3. ما هي وسائل فض المنازعات الناشئة عن هذه المسؤولية؟

المنهج المتبع

للإحاطة بالموضوع، وفي سبيل البحث في الإشكالية، فقد اعتمدنا المنهج المقارن وهو المنهج المتبع في اغلب الدراسات القانونية، وذلك لقيامنا بدراسة مسؤولية الناقل البحري من خلال التقنين البحري وكذا الاتفاقيات الدولية المنظمة لها.

تقسيمات الدراسة :

لقد قمنا بتقسيم دراستنا إلى فصلين، حيث سنتطرق في الفصل الأول إلى قيام مسؤولية الناقل البحري، والذي من خلاله نتعرض إلى مبحثين، في المبحث الأول نتناول فيه تحقق مسؤولية الناقل البحري وفي المبحث الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري أما بالنسبة للفصل الثاني سنتطرق إلى وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري والذي من خلاله سنتعرض إلى مبحثين، نتناول في المبحث الدعوى القضائية وفي المبحث الثاني التحكيم.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد :

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة و التي لا تخلو أن تكون سوى خطأ شخصية للناقل أو خطأ تابعيه. مما ينجم عنه العديد عن الأضرار تصيب البضاعة. و عليه نتطرق إلى أسباب و حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع على التوالي و التسليم يكون لصاحب الحق و هو المرسل إليه أو من ينوب عنه بدون إغفال تأثير هذا الأخير في التزامات الناقل البحري عن المسؤولية و مقارنتها بشروط سند الشحن المبينة عليه¹.

ولدراسة قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإحاطة بكافة الجوانب المتعلقة بها، قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول تحقق مسؤولية الناقل البحري، أما المبحث الثاني فيعالج الآثار المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري.

¹- وهيب الأسبر ، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2001، ص 195.

المبحث الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري

يكون الناقل البحري ملزم بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة و إنجاز عملية النقل و ذلك بأخذ بعين الاعتبار الشروط و الإحتياجات الواجب توافرها في السفينة من إعداد تقني و تزويد السفينة من رجال و مؤن و كذا القيام بعملية تنظيف العنابر و مراقبة المعدات ، والالتزام بشحن البضاعة و رصها، وهذا قبل بدأ الرحلة البحرية، أما أثناء الرحلة يلتزم الناقل بنقل البضاعة و المحافظة عليها، وعند إنهاء الرحلة يكون على الناقل تفريغ البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه¹.

وعليه سنتناول في هذا المبحث أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، وصور مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تنشأ مسؤولية الناقل البحري اذا اخل بالتزام ناشى عن عقد النقل وبالتالي فهي مسؤولية عقدية و التيزام الناقل الرئيسى هو ناقل البضائع من الناقل البحري إستلام البضائع من الشاحن و تعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري و تبدأ إلتزامات الناقل ومسؤولياته بمجرد إستلامه البضاعة ، كمسؤوليته عن التلف و الهلاك الذي يلحق بالبضاعة من جراء الإهمال .

وان هذه المسؤولية فمنهم من يعتبرها مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ الحقيقي والبعض الآخر يعتبرها مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض. بهذا يتعين علينا في هذا المطلب دراسة طبيعة مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول لمعرفة أساسها الفرع الثاني).

¹- وهيب الأسبر ، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2001، ص 198.

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل بالتزام أساسي هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليها سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى معرفة الطبيعة القانونية للمسؤولية الناقل البحري ونحاول معرفتها هل هي عقدية أم غير عقدية ؟

تعد مسؤولية الناقل البحري مسؤولية ذات طبيعة تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدية للناقل البحري بتحقيق نتيجة في إطار نقل البضائع إلى ميناء مقصود¹، بمعنى أن مسؤولية الناقل البحري هي تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، وبالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل²، وليس ثمة ما يببر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما ارتباط الناقل بالشاحين يكون بموجب عقد نقل يثبتته سند الشحن، وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل³.

بهذا تقوم مسؤولية الناقل البحري في حالة قيامه بنقل البضاعة أو تضررها أثناء النقل بخطأ منه على المسؤولية العقدية⁴.

فبمجرد عدم تحقق النتيجة ألا وهي وصولها البضاعة سليمة، يعتبر في ذاته خطأ موجبا للمسؤولية الناقل التي لا يدرأها عنه إلا نفي علاقة السببية بين هذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن⁵، ولا سبيل أمام الناقل أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا

¹- وهيب الأسبر ، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2011، ص 201.

²- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013 ص 14.

³- لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان 2000، ص 201.

⁴- محمود محمد عابنة، أحكام ع النقل، أحكام ع النقل، (ط1)، دار الثقافة ، عمان 2015، ص 98

⁵- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2005،

بإثباته أن سبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب في البضاعة¹.

وبالتالي لا يمكن إخضاع الناقل البحري لأحكام المسؤولية التقصيرية في أي حال من الأحوال حتى لو نشأ الضرر بغش من الناقل أو بخطئه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسألة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل استنادا لعقد النقل².

ولم يحدد المشرع الجزائري ينص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية³. غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من ق.ب. ج والقائلة : يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني⁴، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. وهذا ما عمل به القضاء الجزائري في جملة من القرارات التي أصدرها، حيث أعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما تجسد في القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 1995/05/16 من الغرفة التجارية البحرية⁵.

¹- وهيب الأسير، المرجع السابق ، ص 201.

²- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 15.

³- الواحد رشيد، المرجع نفسه، ص 16

⁴- أمر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 وبالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010.

⁵- الواحد رشيد، المرجع السابق ، ص 16

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري تحتل مركز الصدارة من مسائل النقل البحري فإن أساس المسؤولية هو المحور الذي تدور حوله أحكام المسؤولية وهو الجوهر الذي يحتوي فلسفة المشرع وأهدافه العليا.

وفي واقع الأمر فإن المواد 5، 6، 8 من اتفاقية هامبورج وهي المتعلقة بأساس وحدود المسؤولية تقع بمثابة القلب في الجسد وتتميز بأهمية قصوى لأثرها المباشر على التجارة البحرية واقتصاديات النقل البحري للدول المختلفة. ونظرا لحساسية هذه المواد وخطورة أحكامها فقد ثار بشأنها جدل واسع النطاق وهو يعكس في حقيقة الأمر واقع صراع المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري (15).

- مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها ما أمكن.

- مصلحة الشاحنين في الحصول في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها.

وهو الصراع الذي أمكن حسمه من خلال حزمة الاتفاق "Package deal"، ولعل أهم ما قدمته اتفاقية هامبورج وتتميز به على معاهدة بروكسل هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسؤولية الناقل البحري حيث ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من المادة الخامسة بالاتفاقية والتي نصت على أن (الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته) وهي بذلك رتبت

وبوضوح مسؤولية الناقل عن كل حادث (occurrence) يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إذا وقع هذا الحادث أثناء وجود البضاعة في حراسته على الوجه المقرر بالمادة الرابعة من الاتفاقية (16) وذلك ما لم يثبت النقل أنه هو ووكلائه وتابعيه اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث واتقاء نتائجه (17) فألفت بذلك اتفاقية هامبورج على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة البضائع وموعد وصولها فإن أخل به افتراض وقوع الخطأ في جانبه وانعدت مسؤوليته (18) ومفاد ذلك أن المسؤولية في كنف اتفاقية هامبورج ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر وإنما تقوم على فكرة الخطأ المفترض ومن ثم فليس على المدعى سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل وعلاقته السببية بين هذا الخطأ المفترض وذلك الضرر¹.

وبالتدقيق في صياغة هذه الفقرة نجد أن قواعد هامبورج أسست مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه عن هلاك أو تلفها أو عن التأخير في وصولها² أي افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه المدين (الناقل) والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى من المسؤولية³، واعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه الناقل البضاعة من الشاحن وحي الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه يعتبر مسؤولاً عن البضاعة التي بعهدته⁴.

¹ - المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج

² - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 142.

³ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص 334.

⁴ - مصطفى كمال طه، القانون

البحري، ط1، دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2007، ص 326.

فالخطأ المفترض هو ذلك الخطأ الذي يتسبب في الإضرار بالبضاعة التي تكون بحوزة الناقل، أي يكون هذا الأخير في في هذه الحالة بوصفه حارسا لها، ومن هنا تتأسس مسؤوليته وما على الناقل إلا نفي قرينة الخطأ عنه.

إضافة إلى الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري يوجد أساس آخر وهو أساس المسؤولية المفترضة التي يقع عبء الثبات فيها على عاتق المدعي عليه المدين (الناقل)، ولكن مضمون هذا الإثبات يختلف في هذه الحالة، إذ لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل ينبغي عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر الذي لا يد له فيه أو أحد تابعيه كالقوة القاهرة، أو السبب الأجنبي حتى يعفى من المسؤولية¹.

تقوم المسؤولية المفترضة على الناقل أو أحد تابعيه في حال لم يتخذ الاحتياطات اللازمة لتجنب الإضرار أو التلف الذي لحق بالبضاعة التي بعهدته، حيث يقع على عاتق الناقل وتابعيه عبء إثبات ما أصاب البضاعة كان سبب خارج عن إرادتهم ولا يد لهم فيه كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي، ففي حالة المسؤولية المفترضة لا يتوقف على الناقل إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة خارج عن إرادته بل عليه كذلك عليه أن يثبت السبب الحقيقي الذي أدى إلى حدوث الضرر.

والفرق بين الخطأ المفترض والمسؤولية المفترضة، أن الخطأ المفترض هو الالتزام بتحقيق غاية وأن الضرر يثبت الضرر باعتباره واقعة مادية، في حين أن المسؤولية المفترضة تقوم على أساس الضرر، والمتضرر يثبت هذا الأخير فقط، وأنه وقع من قبل الناقل في فترة وجود البضاعة في حوزته.²

¹ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 334.

² - دمانه محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، 2006، ص 54 وما يليها.

أما بالنسبة للكيفية التي يجوز بها للناقل دفع المسؤولية، ففي قرينه المسؤولية لا يجوز دفع مسؤوليته إلا إثبات السبب الأجنبي وبالتالي لا يكفي إثبات أن الناقل وتابعيه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع الضرر، وفي قرينه الخطأ يكون على الناقل إثبات أنه لم يكن هو أو أحد تابعيه المسؤولين عن الخطأ، وذلك بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.¹

إن قيام مسؤولية الناقل على أساس قرينة المسؤولية أشد قسوة للناقل من تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ.

المطلب الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل على المرتكزات الثلاث التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عامة : الخطأ الضرر و العلاقة السببية بينهما.

كما سبق الذكر أن الناقل يبذل جهد للعناية التامة بالبضائع ما دامت تحت عهده فالخطأ يكون بمجرد هلاك البضاعة سواء كان هذا الخطأ كلي أو جزئي - أو تلفها أي ظهور عيب فيها أو التأخير عن الوقت المحدد للتسليم.

و الناقل البحري مسؤول عن خطئه الشخصي و عن تابعيه الذين يعملون تحت أوامره و منهم المقاول البحري أو البري الذين سبق الحديث عنهم.

و كذلك الريان الذي يرص البضاعة إذا أخطأ في العمليات المعهودة إليه و هذا ما ذهب إليه التشريعات اللاتكية لكن على خلاف ذلك نلاحظ أن التشريعات الأنجلوسكسونية سعت إلى الفصل بين نوع المسؤوليات المخولة للناقل البحري فهناك مسؤولية عامة التي تنتج إلى الخطأ التقصيري الواجب إثباته

¹- دنمانه محمد، المرجع السابق، ص 55

الفرع الأول: عدم تنفيذ النقل للبضائع

ان عدم الالتزام الناقل البحري بتنفيذ نقل البضائع المشرع الجزائري لم يفرق بين الهلاك الكلي أو الجزئي حيث ورد في نص المادة 802 السابقة الذكر و التي مفادها : " يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه هذه المادة جاءت عامة حول ذكر الخسائر و الأضرار، و لم تحدد مقدار أو جسامه هذه الأضرار و مع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها و أثناء عملية الشحن و التفريغ و هو ما يسمى بعجز الطريق، كتبخر جزء من السوائل او سقوط كمية من الحبوب ، و منه فقد جرى العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب من نقصانها أية مسؤولية على عاتق الناقل.¹

ويعد الناقل ناكلا عن تنفيذ التزامه، وعند ذلك تترتب مسؤولية هذا الأخير اتجاه الشاحن ويكون مسؤولا عن كل ضرر وقع للشاحن بسبب امتناعه عن تسليم البضاعة أو نقلها، ولا يعفيه من هذه المسؤولية إلا إذا استطاع أن يثبت أن علم امتناعه كان يعود السبب أجنبي لا يعود له أو لتابعيه، أو أن سبب الامتناع يعود للشاحن نفسه.²

التزام الناقل بنقل البضائع هو التزام جوهرى يترتبة عقد البحري للبضائع في ذمة الناقل، يكون شأن الناقل الوفاء والقيام بحيث يلتزم الناقل ينقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء المتفق عليه والمدرج في مسند الشحن ويعد هذا الالتزام التزام بتحقيق نتيجة، والإخلال به يكون إما بعدم تنفيذه كليا وإما بعدم إتمام جزء من الرحلة، وهذا ما يعرضه للمسألة، أي يكون مسؤولا تجاه الشاحن لأنه لم يقم بتنفيذه التزام نقل البضاعة، غير أنه

¹ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 338

² - عادل على المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان 2009، ص 128.

يمكن أن لا يسأل الناقل عن هذا الإخلال إذا كان راجع لسبب أجنبي لا بد له فيه أو أحد تابعيه.

وتتوقف مسؤولية الناقل عند عدم تنفيذه لالتزامه بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في ميعاد معقول نتيجة توقف السفينة الأصلية وتسبب هذا في انقطاع الرحلة، فإذا كان سبب هذا الانقطاع هو إخلاله بالالتزام المتعلق بإعداد السفينة وصلاحياتها للملاحة، أو المتعلقة بشحن البضاعة ورسها ونقلها والمحافظة عليها، فلا شك أن الشاحنين يمكنهم الرجوع على الناقل لمطالبته بتعويض عن الضرر الذي أصابهم من انقطاع الرحلة، والذي أدى بالناقل إلى عدم تنفيذ التزام النقل. أما إذا كان هذا الانقطاع ناشئاً عن سبب أجنبي لا يد للناقل أو نائبه أو أحد تابعيه فيه فيستطيع الناقل دفع مسؤوليته في هذه الحالة بإثبات ذلك السبب الأجنبي¹.

يلاحظ أن إثبات عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية هو عدم نقل البضاعة، يقع على عاتق الناقل الالتزام التعاقدية هو عدم نقل البضاعة، يقع على عاتق الشاحن ووسيلته في ذلك سند الشحن الذي يتضمن عادة بيانات عن البضاعة وميعاد وصولها والبضاعة المراد إيصالها. ومتى اثبت الشاحن عدم قيام الناقل بالالتزام النقل تقوم مسؤولية الناقل، واستحق الشاحن التعويض، ولا يمكن لناقل التهرب من هذا الالتزام إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذه للنقل كان سبب قوة قاهرة أو كانت هذه البضاعة المراد نقلها هي بضاعة غير البضاعة المتفق عليها في سند الشحن، كأن تكون هذه البضاعة خطيرة ومحظور نقلها.

¹- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 308

الفرع الثاني: الهلاك البضاعة

والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً ويقصد البضاعة زوارها وقد عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 802 السابقة الذكر والتي مفادها: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه " .

وهذا الهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً¹، فيكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن. بيذا أن مسؤولية الناقل عند العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت العادة لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صبا كالحبوب، ومن المتسامح أو المتعارف عما يلحق هذه البضاعة عن العجز طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو التبخر أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو²، فضلا عن التنقص أثناء عمليتي الشحن والتفريغ وهو ما يسمى بعجز الطريق.³

1) الهلاك الكلي:

تعتبر الهلاك هو الخسارة الكلية تكون في حالة إصابة البضاعة دماراً أو تلفاً، فقدما صفتها الأساسية التي تتمتع بها في الأحوال العادية من وجهة النظر التجارية تعتبر خسارة البضاعة كلياً⁴.

¹- عادل على المقدادي، المرجع السابق، ص 128.

²- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 328.

³- عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، عن النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر، إدارة أعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، 2015، ص 54 .

⁴- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65

فالهلاك الكلي هو عدم إمكان تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه كما لو غرقت أو احترقت أو سرقت.

(2) الهلاك الجزئي:

هو وصول البضاعة ناقصة في عددها أو وزنها عما هو وارد في سند التحسن.¹ أي أن الهلاك الجزئي يتمثل في حالة تسليم جزء من البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه كما لو وصلت وفد أصابها عجز أو نقص ولكن لا يعد من قبيل الهلاك الجزئي ما يسمى بعجز الطريق وهو النقص العادي الذي يصيب البضاعة وبالتالي لا يسأل الناقل عن النقص الطبيعي الذي يصيب البضاعة.

وبالتالي يسأل الناقل عن هلاك البضاعة سواء كان هلاك كلياً أو جزئياً، ويلتزم الناقل بأن يسلم إلى المرسل إليه البضاعة بقدرها المذكور في سند الشحن إلا إذا تضمن سند الشحن تحفظاً يتعلق بالوزن أو المقدار فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة القدر المشحون من البضاعة². غير أن إذا لم يصرح الشاحن بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها في السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة إلا بموجب تعويض حددته المادة 805 من ق.ب.ج.³

¹ - كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضاعة في التشريع الأردني مقارنة بالاتفاقيات

الدولية ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير القانون الخاص ، ، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، 2017، ص 27.

² - عباس حلمي، القانون البحري، (ط1)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر 1983 ص 30.

³ - يسعد مراد، ، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون بحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012 ، ص259.

(3) إثبات الهلاك

وينصب إثبات الهلاك التام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكفل بها، وواقعة عدم تسليم المرسل إليه لأي شيء من البضاعة المرسل، لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشحن¹.

أما نقص البضاعة أو هلاكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم، وقد تناولت معاهدة بروكسل السندات الشحن لسنة 1924 مسألة عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع².

وهكذا فعل المشرع الجزائري حيث نص في المادة 790 من القانون البحري " في حالة الخسائر أو الأضرار التي تحدث للبضائع، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل، اعتبارا من استلام البضائع³.

غير أنه في حالة الهلاك الكلي أي الضياع فالقانون يساعد الشاحن إذ أنه يقيم قرينة مفادها مسؤولية الناقل (المادة 802 من القانون البحري) وهذه القرينة تعفي الشاحن من عبئ إثبات الخطأ التعاقدية، إذ لا يطلب من المدعى (المرسل إليه) إثبات واقعة

¹- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65.

²- الواحد رشيد المرجع تقة، ص66.

³- المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

سلبية هي عدم تسلمه للبضائع¹. وهذا مطابق لما جاء في بروتوكول 1968 لمعاهدة بروكسل في مادته الثالثة في فقرتها السادسة.

الفرع الثالث: المسؤولية عن تلف البضاعة

إن البضاعة المسلمة إلى الناقل البحري يجب أن تصل كما سلمت إليه سليمة من كل عيب ، فمثلا الأقمشة يجب أن تصل إلى المرسل إليه من دون تمزيق ، أو مواد غذائية فتصل غير صالحة للاستهلاك أو أن البضاعة تتمثل في زجاج فيصل هذا الأخير مكسورا .

و بالتالي يعتبر الناقل البحري مسؤولا عن هذا التلف و المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري تحدث عن الخسائر و الأضرار و بالتالي تدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يصيب البضاعة .

كما سبق الذكر فإن المسؤولية تكون قائمة في هذه الحالة و خصوصا إذا كانت وثيقة الشحن التي سلمها الشاحن خالية من كل نقص أي وثيقة نظيفة و ذلك إثبات على أن البضاعة قد سلمت في حالة طبيعية و هذا التلف أصابها أثناء فترة النقل².

لا يقتصر التزام الناقل على أن يسلم البضاعة كاملة و لكن عليه أن يسلمها في الوقت الذي أتفق عليه في وثيقة الشحن ، إن كان محددًا فيها و إلا فأثناء المدة الزمنية التي يحددها العرف و العادات من خلال نوع البضاعة و طريق الرحلة .

و بالتالي فإن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تعبير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و إنما يجب

¹- بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 259.

²- محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص103.

نقلها في فترة معينة أين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يغير بمصالحه .

إن لمدة إنجاز النقل البحري أهمية كبيرة ، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار فإذا صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطاً في أسعارها فلا شك في أن يصاب المرسل إليه بضرر نتيجة التأخير في التسليم مما يوجب التعويض على الناقل البحري¹.

إضافة إلى أن هناك بضائع معرضة للتلف إذا لم يتم استهلاكها في مدة معينة و لذلك أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع².

ولكن استثناء المشرع بعض الحالات للتلف والتي يعفى فيها الناقل عن المسؤولية، بحيث لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان ثابتاً في سند الشحن وهذا ما جاء في نص المادة 803 ق.ب، ج كما نجد أن مضمون هذه المادة جاء مطابقاً لنص المادة 5 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ بقولها يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع وتلفها ... وإذا وقع الحادث الذي تسبب في هلاك أو التلف... مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذ تدابير لتجنب الحادث وتبعاته³.

فتقتضي هذه الفقرة بمسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناشئ عن تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه أو وكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع

¹- على البارودي محمد فريد العريفي محمد السيد لقي، القانون البحري والجوي، ط(1)، منشورات الحلبي، بيروت 2001، ص 321.

²- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2005، ص 343 وما يليها .

³- المادة 5 من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع لسنة 1978.

وقوع الضرر، وتتسحب مدة مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورغ من وقت تسلمها في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تكون مادامت مسؤولية البضائع في حوزته، أي منذ تسلمها من قبل الناقل أو من يمثله إلى حين تسليمها للمرسل إليه أو لصاحب الحق فيها أو ممثليهم¹.

وهذا ما تجسد في قرار المحكمة العليا أن الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر التي تلحق البضاعة منذ تكفله بها، حتى تسليمها إلى المرسل إليه طبقاً لنص المادة 802 من ق.ب.ج وأن قضاة الموضوع طبقوا القانون تطبيقاً صحيحاً، عندما قضوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق البضاعة الكون الحادث وقع نتيجة إهمال وعدم صيانة، وقد جاء في حيثيات القرار أن مسؤولية الناقل تتقرر عندما يكون سبب الضرر الذي مس البضاعة يعود إلى إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية وهو بدل عناية وجهد للمحافظة على البضاعة منذ تكفله بها، كأن يقوم بصيانة الأنابيب مراقبتها.²

إن إثبات عدم تنفيذ الناقل التزامه التعاقدية الذي تسبب في التلف، إنما يقع على عائق الشاحن. ووسيلته في ذلك سند الشحن الذي يتضمن عادة بيانات عن البضاعة وميعاد وصولها. ويستوي بعد ذلك أن يكون الضرر اللاحق بالبضاعة راجعاً إلى خط الناقل الشخصي (كما لو استخدام في النقل سفينة غير صالحة للملاحة) أو خطأ تابعيه البريين أو البحريين (كما لو أهمل الريان في رص أو المحافظة على البضائع).³

¹ - بن ندوش نصره قماري، إتفاقية روتردام مسؤولية الناقل مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد التاسع، جوان 2016 ص 114.

² - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 68.

³ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت 2005،

بمعنى أنه متى أثبت الشاحن أن الناقل أخل بتنفيذ التزامه المتفق عليه ضمن بنود العقد النقل وأثبت أن الضرر الذي أصاب بضاعه يعود لهذا الإخلال، فأستحق التعويض، وهذا إذا لم ينفي الناقل بطبيعة الحال العلاقة السببية بين خطئه والضرر الذي أصاب الشاحن، وذلك بإثبات العنصر الأجنبي.

وهذا ما تضمنته المادة 710 ق.ب. ج" تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في حالة الكمية المثبتة في الوثيقة، إلا إذا أثبت ما يخالف ذلك.¹

الفرع الرابع: التأخير في التسليم البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة في حالة التي استلمها عليها من حيث الكم والكيف وإنما ان يسلمها في اجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن إذا كان محدد فيها وإلا فخلال للسفينة فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقاً لنوع البضاعة ومسار الرحلة، أي تأخير للسفينة لا يكون سبباً في التعويض إلا إذا كان غير عادي.²

عرفته الاتفاقية هامبورغ لعام 1978 في المادة 2 5 " التأخير بتسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ففي حدود المهلة يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقط، مع مراعاة ظروف الحالة.³

¹- الأمر 80 / 75 المرجع السابق.

²- دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، جامعة تلمسان، 2011، ص72.

³- المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ.

ويستفاد من النص أعلاه أن اتفاقية هامبورغ ميزت بين فرضين لتحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع.

الحالة الأولى : حالة الاتفاق على موعد محدد لتسليم، حيث يعتبر الناقل البحري في هذا الفرض قد تأخر في عملية التسليم إذا لم يتم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه¹.

الحالة الثانية : حالة عدم تحديد موعد متفق عليه فيكون التأخير عند تجاوز مدة الوصول البضاعة عند الفترة الزمنية اللازمة لإيصال البضاعة.²

وهكذا نجد مسؤولية الناقل البحري تقوم عند التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في ميعاد المناسب إذا لم يتفق على ميعاد معين.³

بمعنى آخر يسأل الناقل عن التأخير في التسليم أن الناقل يعتبر متأخر في التسليم البضاعة إذا لم يقوم بتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي جرى العرف عليه.

غير أن التأخير بذاته يعتبر ضرراً بالنسبة لشاحن حتى إن وصلت البضاعة سالمة لأنه قد تتعرض على كساد مما يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة لشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليم البضاعة في ميعادها المقرر الأمر الذي يلحق ضرراً بالبائع (الشاحن) نتيجة مطالبة المشتري المرسل إليه) بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع.⁴

¹- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 350

²- محمد محمود عباينة، المرجع السابق، ص 104.

³- عباس حلمي، المرجع السابق، ص 30.

⁴- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 261.

ولم يتطرق المشرع الجزائري في قانون التجارة البحرية صراحة إلى الضرر الناتج عن التأخير، وبالتالي تنحصر مسؤولية الناقل البحري المفترضة في الخسائر والإضرار بالبضائع المنقولة فقط.

وهذا نفس ما جاء به الفقه الفرنسي، لكنهم يصفون التأخير الذي يتطلب أجل تم الاتفاق عليه في العقد وهناك من يرى أنه يجب إيصال البضاعة للوجهة المقصودة بحسب الأعراف السائدة.¹

وبالمقابل نجد المشرع المصري نص على مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم إذا لم يسلم البضائع (المادة 240 فقرة الأولى قانون البحري المصري). ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.²

بينما المشرع الجزائري لم ينص على الضرر الذي يسببه التأخير كما ذكرنا سابقا إلا أنه تكلم عن التعويض في حالة تأخير البضاعة حيث أوجبت على الشخص الذي كان سبب في تأخير البضاعة مقدار ما يعدل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع، عن البضائع المتأخرة.

- إثبات التأخير

لا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع السبب أجنبي لا بد له فيها.³

¹ - Bernard josien. la responsabilite du transporteur de marchandises en droit anglais. Sirey. Parise 1960 p33.

² - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 328.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 32.

أو هو أو أحد من تابعيه أو نائبه وذلك خطأ الشاحن، أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ الغير أو قوة قاهرة¹.

ولا يكفي مجرد حصول التأخير بل لابد من إثبات العلاقة السببية بين الضرر والتأخير، ولا يستطيع الناقل التملص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه ومستخدميه ووكلائه اتخذوا ما يلزم اتخاذه بشكل معقول من التدابير لتقاضي حادث أو التأخير.

وفي خلاصة ما سبق أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية، نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية، و نقصد بذلك ارتباطه مع الشاحن بعقد النقل البحري، وحتى تثبت هذه المسؤولية لابد من توفر أركانها وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.

ومن صور مسؤولية الناقل البحري وتحقق مسؤوليته، عدم تنفيذه لالتزام النقل وهو نقل البضاعة التي تعهد إليه من الشاحن للميناء المتفق عليه في العقد، وكذلك في حالة ما ثبت هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها كان بخطئه.

¹- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص3.

المبحث الثاني : الآثار المترتبة على مسؤولية الناقل البحري

يعد إلتزام الناقل البحري بنقل البضائع التي تعهد إليه من قبل الشاحن بموجب عقد النقل البحري، من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتقه، وهو الإلتزام بتحقيق نتيجة، ذلك بإيصال البضاعة كاملة وسليمة، وفي حالة إخلاله بالإلتزامه بحدوث أي ضرر أو تلف للبضاعة أو في حالة التأخير في تسليمها في الميعاد المتفق عليه، يعتبر الناقل قد ارتكب خطأ يرتبه المسؤولية.

ومسؤولية الناقل تقوم فقط في حالة ما إذا توفرت أسبابها، وهي وجود الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، لكن هذا الأخير قد يعفى من المسؤولية رغم ما يلحق بالبضاعة من أضرار، وهذا بشرط توفر الحالات المنصوص عليها قانوناً، وكما في أي عقد يمكن لأطراف عقد النقل البحري كذلك تضمين عندهم بنوداً تعفي الناقل من المسؤولية، رغم بطلان أي شرط يعفيه من المسؤولية كأصل عام.

وستتناول في هذا المبحث الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية (المطلب الأول) ونطاق مسؤوليته (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل البحري

قد يحدث أن يعفى الناقل البحري من المسؤولية، ولكن إذا أثبت أن ما لحق بالبضاعة من أضرار، أو تأخير في تسليمها إلى المرسل إليه، لم يكن بخطئه هو. وستعرض في هذا المطلب إلى تبيان الحالات التي تعني الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، سواء كانت الحالات التي نص عليها المشرع في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أو الحالات الاتفاقية التي تكون ضمن بنود العقد.

الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخطاء الملاحية

من بين الحالات التي يعفي الناقل البحري من المسؤولية عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخطاء الملاحية وستتولى بيانه فيما يلي:

1- عدم صلاحية السفينة للملاحة

إن الناقل البحري لا يسأل عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة متى كانت طارئة بعد السفر، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعداد السفينة، وتجهيزها، وهو ما يتحقق قبل السفر، كما يكون مسؤولاً عن العيوب الخفية التي تعترى السفينة والتي لا تكشفها اليقظة المعقولة¹.

وهذا الإعفاء كثيراً ما يبرره إحاطة الناقل بكافة أجزاء السفينة، وبالتالي معرفة عيوبها الخفية نظراً لكون السفينة الحديثة كثيرة التعقيد، لذلك كثيراً ما يستعين الناقل بالشهادات التي تصدرها شركات التصنيف العالمية، غير أن هذه الشهادة لا تقيم إلا قرينة بسيطة على مدى صلاحية السفينة للملاحة وخلوها من العيوب لذلك فهي قابلة لإثبات العكس².

وقد نصت اتفاقية بروكسل على هذه الحالة في مادتها الرابعة، وكذا المشرع البحري أورد هذه الحالة في المادة 803 من التقنين البحري.

ولهذا يلتزم الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة، بحيث يصبح الناقل غير مسؤول عن عدم صلاحيتها التي تطرأ عليها بعد مباشرة الرحلة البحرية، كذلك لا يسأل الناقل عن العيوب الخفية في السفينة وهي العيوب الخفية التي لا تكون ظاهرة، ويصعب اكتشافها حتى لو كانت موجودة قبل بدأ السفر، وبذلك يكون على الناقل أن يثبت أنه قد قام

¹ - على البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 281.

² - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 218

بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة، وأن العيب الذي ظهر بعد بدأ الرحلة لا يتم كشفه رغم اليقظة المعقولة، وبناءا عليه فإن أي ضرر يلحق البضاعة لا يكون الناقل مسؤولا عنه متى أثبت أنه قام ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة صالحة للملاحة.

1- الأخطاء الملاحية

ويقصد به الخطأ الملاحي الفني في قيادة السفينة وتسييرها، ومثاله مخالفة الريان للقواعد الدولية لمنع التصادم البحار، أو إقلاع السفينة من الميناء دون مبالاة بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها النشرات الجوية، أو القيام بمناورات معيبة أدت إلى تصادم أو جنوح، وتعتبر أخطاء المرشد في القيام

بعمله أخطاء ملاحية، والخطأ في الملاحة كما يقع أثناء الطريق فقد يقع والسفينة في الميناء على الرصيف، وقاضي الموضوع هو الذي يقدر ما إذا كان الخطأ ملاحيا أم غير ملاحيا¹.

ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة، والتعيب والأضرار التي لحقت بالبضاعة، قد نتجت عن أخطاء ملاحية تعزى للريان، أو للملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال²، ويبقى الناقل مسؤولا عن الأخطاء التجارية للريان أو البحارة، أي تلك التي ترتكب بمناسبة رص البضائع، والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية، وعند تسليمها في ميناء الوصول، واعتبار أيضا هذه الأخطاء تكون بعيدة عن إشراف الناقل³.

¹- أحمد محمود حسني ، النقل الدولي للبضائع ، (م2)، منشأة المعارف، الإسكندرية 1990، ص230.

²- وهيب الاسبر، المرجع السابق ، ص 212

³- علي البارودي، هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 282.

ومنه فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي ترتكب من قبل الريان، أو أحد البحارة، كالمغامرة بالسفينة في أجواء لا تضمن سلامتها أو سلامة البضاعة التي تحملها، وقيادة السفينة دون مراعاة قواعد الملاحة التي قد تؤدي بالسفينة بالاصطدام أو الخروج عن مسارها.

وإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية راجع كذلك إلى عدم تدخل الناقل في عمل الريان باي شكل من الأشكال، فهو بعيد كل البعد عما يفعله الريان، وبذلك فإن أي تلف أو هلاك بلحق البضاعة نتيجة الأخطاء الملاحية لا يكون الناقل مسؤولاً عنها، إلا إذا تعلق الأمر بخطأ في الرص البضاعة أو شحنها أو تفريغها، فالناقل يثبت أن الخطأ كان خطأ ملاحى لا بد له فيه.

وقد تضمنت اتفاقية بروكسل هذه الحالة، كما نص عليها المشرع الجزائري في المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة السبب الأجنبي

يعني الناقل من المسؤولية في حالة السبب الأجنبي، ونعني به حالة القوة القاهرة وحالة خطأ وسنتولى الشاحن، تبيان هذه الحالات فيما يلي :

1- القوة القاهرة

من شروط القوة القاهرة المرتبة للمسؤولية، هي أن تكون غير ملحوظة ولا يمكن دفعها وتلافي نتائجها¹، ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، ذلك مثل هبوب عاصفة شديدة

¹- وهيب الأسير المرجع السابق، ص 220.

غير عادية، أو هياج البحر هياجا غير عادي، ولا تعد أخطار البحر العادية من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت شدتها حدا يجعلها غير متوقعة الحدوث، وغير مستطاع دفعها.¹

وبالتالي يمكن للناقل البحري إثبات أن هلاك البضائع مثلا كان نتيجة حادث لم يكن في إمكانه توقعه، ولم يتسبب بسلوك منه بإحداثه، ولم يستطع تقادي آثاره، ومثال ذلك تعرض السفينة إلى إعصار غير متوقع، أو نشوب حرب مفاجئة، أو حصار بحري على ميناء التفريغ.²

وبالرجوع إلى المادة 803 من القانون البحري الجزائري نجد أنها تضمنت القوة القاهرة، كحالة من الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري، في حين أن اتفاقية بروكسل 1924 قامت بسرد بعض حالاتها وهي الحريق، الإضرابات ووقف العمل، القضاء والقدر، حوادث الحرب والأفعال المسببة لحادث غير منسوب للناقل، هذه الحالات التي تشكل في مفهومها ضمنا القوة القاهرة والتي تتضمن حوادث خارجة عن فعل الناقل، والتي لا يمكنه تقاديبها، أو توقع حدوثها.³

وعليه إذا كانت هناك قوة قاهرة أدت إلى هلاك وتلف البضاعة، فإن الناقل البحري يعفى من المسؤولية بذلك، ولكن قبل هذا يجب التأكد من توفر الشروط اللازمة لاعتبار أن ما حدث للبضاعة كان نتيجة ما يسمى القوة القاهرة، وهي عدم إمكانية توقع القوة القاهرة من قبل الناقل، واستحالة تجنبها أو دفعها، وألا يكون للناقل أو أحد تابعيه أو مستخدميه يد في حدوثها، وأن تكون القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر،

¹- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 342.

²- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2001، ص 274.

³- حفيري نسيمه آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق جامعة وهران، 2010/2011، ص 31.

ففي حالة إثبات القوة القاهرة، بكل شروطها أصبح الناقل معفى تماما من المسؤولية، لأن ما حدث للبضاعة من أضرار هو بسبب أجنبي خارج عن إرادته ولا يد له فيه.

2- خطأ الشاحن

و إن وقع الضرر بفعل الشاحن أي المضرور لا يكون ثمة مسؤول، إذ المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله، فالشاحن هو الذي يكون له دور في التسبب لا يمكن أن يسمح له بشكوى بعد ذلك تتعلق بالعيوب الجلية في التنسيق التي لم يشك فيها وقت الشحن.¹

وبذلك يستطيع الناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية عن هلاك البضاعة، أو تلفها أو تأخير في تسليمها إذا أثبت أن خطأ الشاحن المضرور هو الذي تسبب في إحداث الضرر،² ومن بين الأخطاء التي يرتكبها الشاحن عدم إحكام ربط البضاعة، أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل في الميعاد المتفق عليه، كذلك إذا لم توضع علامات كافية لتعبئها.³

يفهم من هذا أنه متى أثبت الناقل أن ما حدث للبضاعة من ضرر يعود إلى خطأ من الشاحن أي المضرور ذاته، يعفى الناقل من المسؤولية، لأن الأخطاء المرتكبة من قبل الشاحن هي التي أدت بالإضرار بالبضاعة التي عهد للناقل نقلها، ولا يكون مسؤولا عنها إلا الشاحن نفسه لأن الناقل بريء منها فهي تعتبر سببا أجنبيا خارج عن إرادته.

¹- دمانة محمد، المرجع السابق، ص 35.

²- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 340.

³- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 284.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد نص على هذه الحالة في المادة 803 من التقنين البحري من بين الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري، بحيث يعفى من المسؤولية عن كل ضرر يلحق بالبضاعة بسبب خطأ الشاحن، وخاصة الخطأ في التحريم أو التكيف أو تعليم البضاعة، هذه الأخطاء تجعل المسؤولية ملقاة على عاتق الشاحن بدل الناقل.

الفرع الثالث: خطأ الغير ووجود عيب بالبضاعة

بالإضافة للحالات التي تم تناولها سابقا هناك حالات أخرى تعفي الناقل البحري من المسؤولية وهي حالة خطأ الغير ووجود عيب في البضاعة.

1/ إعفاء الناقل من المسؤولية الخطأ الغير

لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب خطأ يصدر من الغير، ويقصد بالغير في هذا الصدد كل شخص لا يكون الناقل مسؤولا عن أفعاله، فلا يعد من الغير إذن تابعو الناقل، وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب تصادم السفينة التي تحمل البضاعة بسبب وجود بضاعة أخرى لم يكن التناقل على علم بعيبيها، لأنه إذا كان يعلم بعيبيها فلا يكون سبب الضرر أجنبي عنه¹.

وبعبارة أخرى لا يعتبر من الغير كل شخص لا يكون المدعي عليه مسؤولا عنه مدنيا، وبالتالي فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن المضرور والمدعي، فإذا ساهم في إحداث الضرر يكون المدعي عليه مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر، وليس من الضروري أن يكون الغير معروفا، فقد يقوم الدليل على أن من أسباب الحادث خطأ من

¹ - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة 1993، ص376.

الشخص ثالث هرب ولم يعرف، ويبقى مع ذلك هذا الغير مؤثرا في مسؤولية المدعي عليه فقد يستغرق خطأ هذا المجهول خطأ المدعي عليه فيعني من المسؤولية¹.

ويعتبر من فعل الغير الحريق إذا لم يكن بفعل الناقل أو خطئه، ولكي يتمتع الناقل بهذا النوع من الإعفاء من المسؤولية عليه أن يثبت أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة ناشئة عن الحريق، والإعفاء من الحريق يشمل الضرر الذي لحق بالبضاعة شب فيها الحريق، والتي امتدت إليها الحريق بعد ذلك، كما لو نشبت الحريق في عنبر موجود بمقدمة السفينة ثم امتدت إلى عنبر بمؤخرة السفينة².

كذلك الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل، في هذه الحالة لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه، وعلى الناقل كي يعفى من المسؤولية أن يثبت أن الهلاك ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه³.

مثال ذلك لا يسأل الناقل عن خطأ ربان سفينة أخرى اصطدمت بسفينة الناقل، ففي هذه الحالة على الناقل أن يثبت السبب الأجنبي المحدد الذي يركز إليه لإعفائه من المسؤولية⁴.

ولقد تم ذكر حالة الحريق وحالة الأفعال المسيئة لحادث لا ينسب للناقل في المادة 803 من التقنين البحري الجزائري، كحالات تعفي الناقل من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو التلف الذي يلحق بها من جراء هذين الحالتين، كما وجاء النص عليهما في اتفاقية بروكسل كحالات بمفهوم القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية، على عكس

¹- دمانه محمد، المرجع السابق، ص 28.

²- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 243

³- دمانه محمد، المرجع السابق، ص 29.

⁴- علي البارودي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 1889، ص 250

المشرع الجزائري الذي أفردهم في شكل حالات مستقلة، ولم يشملهم بالشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة.

2-الإعفاء من المسؤولية لوجود عيب في البضاعة

يقصد به أي عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي دون تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع، أو تلفها ومثال ذلك اشتعال تلقائي، ويرى جانب من الفقه على أنه يعتبر عيب ذاتي بالبضاعة كون البضاعة هشة قابلة مثلاً للكسر وهو نظر معيب ذلك أنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر، ذلك يكون إما لأنه رغم سلامة التغليف فإن تناولها تم بطريقة معيبة مما يجعل الناقل مسؤولاً، وإما نتيجة إهمال من الشاحن إذا عهد إلى الناقل بالبضاعة بتغليف معيب أو دون أن يبين على غلافها الخارجي طبيعتها وهو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل¹. فلا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها بسبب عيب ناشئ عن طبيعتها، كتفاعل بعض مكونات البضائع في درجات حرارة عالية، وبالتالي تلفها أو هلاكها.²

والعيب الذاتي أو الخاص هو قابلية البضاعة للتلف بمناسبة السفر في البحر ولو تمت السفرة على نحو عادي، وهي قابلية البضاعة الطبيعية للضرر أثناء النقل البحري³.

كما وقد تتعرض البضاعة إلى نقص في وزنها أو حجمها بسبب طبيعتها كتبخّر بعض السوائل أو اللحوم التي تجف، وبالإضافة للحالات السابقة التي تم ذكرها تضمنت المادة 803 من التقنين البحري هذه الحالة أيضاً من الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية عند هلاك البضاعة، وما على الناقل إلا أن يقدم الدليل على عيب البضاعة.

¹- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1989، ص 102.

²- دمانة محمد، المرجع السابق، ص 32

³- وهيب الأسير، المرجع السابق، ص 222.

ونص المشرع البحري في نفس المادة على حالات أخرى تعفي الناقل البحري من المسؤولية، كأخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة، الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب، إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، أو أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

الفرع الرابع : حالات الإعفاء الاتفاقية

هناك بعض الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية بناء على اتفاق مسبق بينه وبين الشاحن وهذه الحالات هي:

1- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها، وتمكن الناقل من إثبات ذلك،¹ فإذا كانت إفادة الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو وزنها مخالفة للحقيقة فيعد مسؤولاً اتجاه الناقل عن الأضرار الناتجة عن إفادته.²

وهنا يعاقب الشاحن بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلف البضاعة أي كان سبب الهلاك أو التلف، ولو كان ناشئاً عن خطأ الشاحن أو تابعيه طالما لم يرقى لدرجة الغش، وذلك بشرط أن يثبت الناقل عدم صحة البيانات التي أوردها

¹ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 329.

² - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 355.

الشاحن في سند الشحن، فضلا عن إثباته سوء نية الشاحن عن أي تعمد ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها.¹

بالنسبة للقانون الجزائري ذكر هذه الحالة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري، على أنها تعتبر من الحالات المحددة لمسؤولية الناقل، غير أن المادة 810 ذكرت أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد منه تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، وعليه فالمادة 810 من القانون البحري الجزائري لا تقتصر على المسؤولية المفترضة، بل يمكن أن تمتد إلى المسؤولية التعاقدية وتدخل ضمن السبب الأجنبي و بالتحديد خطة المضرور إذ لا يجوز للمضرور أن يستفيد من خطئه.

ويفهم من ذلك أنه متى كان الشاحن هو المتسبب في حدوث ضرر للبضاعة التي بعهدة الناقل، وهذا بذكره لبيانات مغالطة للحقيقة، يكون هذا الأخير معفي من المسؤولية عن كل ما يلحق البضاعة، وذلك إذا أثبت أن الشاحن كان سيء النية وتعتمده المغالطة في بيانات البضاعة التي يتضمنها سند الشحن.

2- نقل البضاعة على سطح السفينة

والحالات التي يجوز فيها للناقل أن يشحن على السطح هي الحصول على إذن كتابي من الشاحن، أو إذا كان القانون أو العرف الجاري في الميناء الشحن يقضي بالشحن على السطح، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة وضعها على ظهر السفينة²، وتجدر الإشارة إلى أن الشاحن قد يقبل بشحن البضاعة على سطح السفينة، مقابل حصوله على تخفيض في أجرة النقل، وعندما يقبل الشاحن بشحن البضاعة على السفينة، يكون قد قبل

¹- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 343.

²- دمانة محمد، المرجع السابق، ص 46.

بالمخاطر الناشئة عن طريقة الشحن هذه، ولذلك لا يعتبر الريان مسؤولاً عن الأضرار التي ليس بإمكانه حماية البضائع منها كالهلاك أو التعيب الذي يلحق بها من جراء العواصف مثلاً، غير أنه يبقى مسؤولاً عن المخاطر التي يمكنه تلافيها بشي من اليقظة أو الاحتراز.¹

وقد أجاز المشرع الجزائري أيضاً الشحن على سطح السفينة لكن وفق شروط تضمنتها المادة 774 من التقنين البحري :

- ألا يحد الشحن على ظهر السفينة من أمن الرحلة.
- أن يكون التحميل نظامياً ومتعارف عليه على وجه العموم.
- يجب إعلام الشاحن بذلك إلا في حالة يكون قد تم الاتفاق على التحميل على سطح السفينة مسبقاً.

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن استبعدت النقل على سطح السفينة إلا في حالات من نطاق تطبيقها، نظراً للأخطار المتعددة التي تتعرض لها البضائع في هذا النوع من النقل وأبقت على الحرية التعاقدية بالنسبة لذلك، ولكن الانتشار السريع الاستخدام الحاويات التي تنقل ثلث حمولتها تقريباً من الحاويات على السطح، والثلث الآخر داخل العنابر جعل هذا الإستبعاد غير مبرر.²

وبهذا يعفي الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف يلحق البضاعة جراء شحنها على ظهر السفينة، متى أثبت أنه قد أعلم الشاحن بذلك وتلقى منه الموافقة.

¹- وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 210.

²- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 332

3- نقل الحيوانات الحية

لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افتراض هلاكها، أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه¹.

وتعتبر هذه الحيوانات بضائع ذات طبيعة خاصة، فهي تتحرك وتمرض وتتفق، لذلك يتطلب المحافظة عليها عناية خاصة تتعدى في كثير من الأحيان الواجب الملقى على عاتق الريان والخاص برص البضائع، والشاحن أدري بهذه العناية من الناقل، لذلك كثيرا عقود نقلها بنود خاصة كالإتفاق على أن يصحب هذه الحيوانات مندوب عن الشاطئ يتولى العناية بها، فيكون من البديهي أن يعطى الناقل الحق بوضع بند في العقد يعفيه من أية مسؤولية عن تفوقها.²

أما المشرع الجزائري لم ينص على هذه الحالة في القانون البحري ولم تنص عليها كذلك إتفاقية بروكسل 1924، ولكن أجازت هذه الحالة قواعد هامبورغ 1978.

الفرع الخامس: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

تضمنت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل على أن كل شرط أو التعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئ من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة، أو يتضمن تخفيف من المسؤولية على الوجه

¹- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 333

²- وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 211

المخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا ولا يترتب عليه أثر ما.¹

ولا يقتصر نطاق البطلان على شروط الإعفاء من المسؤولية، بل إنه يتسع لأية شروط أخرى يكون من شأنها تعديل التزامات الناقل، أو تحديد المسؤولية على خلاف ما قرره الاتفاقية، وتتعرض مثل هذه الشروط للبطلان المطلق ولو لم تكن صريحة في إعفاء الناقل من المسؤولية، بل تؤدي إلى ذلك بطريقة غير مباشرة.²

ويعتبر في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية وفقا للمعاهدة بحيث تعتبر باطلة الشروط الآتية :

- 1- شرط تحديد المسؤولية بقدر أقل من التحديد المنصوص عليه في المعاهدة.
- 2- شرط تنازل الشاحن إلى الناقل عن حقوق الأول في التأمين عقده على البضائع، لأن الناقل في هذه الحالة يغطي أخطاءه على نفقة الشاحن.
- 3- أي شرط يترتب عليه قلب عبء الإثبات فيما يتعلق بالمسؤولية الناقل إذ أن الناقل مسؤول أصلا عن كل ما يلحق بالبضاعة من ضرر.
- 4- شرط الجهل بالوزن وما يشابهه من الشروط إلا في الأحوال التي أجازت فيها المعاهدة هذه الشروط.
- 5- شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح.³

¹- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 428

²- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، طاء، مكتبة الوقاء القانونية، الإسكندرية ص 514

³- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 429

وقد سايرت اتفاقية هامبورغ معاهدة سندات الشحن عندما قضت ببطلان شرط الإعفاء من المسؤولية، إذ تنص المادة 23 فقرة أولى من الاتفاقية على أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخيرة الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزء منها وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الشاحن، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلا ولاغيا¹.

وعلى العكس من ذلك يعتبر صحيحا كل شرط لا يؤدي إعفاء الناقل من المسؤولية التي تفرضها عليه سندات الاتفاقية، أو إلى تخفيف هذه المسؤولية، ومن ثم يكون صحيحا شرط تنازل الناقل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له في الاتفاقية كلها أو بعضها، أو الشرط الذي يزيد التأقل بمقتضاه من مسؤوليته والتزاماته المبينة في الاتفاقية، كما لو اشترط مثلا أن يضمن الناقل الأخطاء في الملاحة أو إدارة السفينة مع أنه معفي من المسؤولية عنها.²

أما بالنسبة للمشرع البحري فقد ضمن شروط بطلان حالات الإعفاء في المادة 811 من التقنين البحري الجزائري حيث نصت المادة على مايلي " :

يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير مباشر

1- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 .

¹- علي البارودي ، محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص 384.

²- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 515

2- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.

3- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

بينما جاءت المادة 812 من القانون البحري ببعض الاستثناءات عن هذه المادة حيث نصت على أنه يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض في حالة المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها إلى غاية البدء بتحميلها على متن السفينة ن وحتى نهاية تفرغها ولغاية تسليمها، كذلك في حالة نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة.

وخاصة ما تضمنته الاتفاقيات الدولية والمشرع البحري الجزائري أنه يمنع بأي حال من الأحوال تضمين سند الشحن أي شرط من الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة التي بعهدته نتيجة خطئه، وذلك حماية الحقوق الشاحنين من مثل هذه الشروط التعسفية التي قد يملأها الناقل .

المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري نطاق مادي والمتمثل في تلف البضاعة وهلاكها والتأخير كما أن لهذه المسؤولية نطاق زمني والمدة التي تقوم فيها والتي تتحدد من لحظة تسلّم البضاعة من طرف الناقل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه (الفرع الأول) وفي حالة التنقل المتقطع تسري هذه المسؤولية على الناقل الأول وعلى الناقلين التابعين له وهذا ما يسمى بالنطاق الشخصي الفرع الثاني).

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

حدد المشرع الجزائري في القانون البحري للنطاق الزمني للمسؤولية الناقل البحري بالفترة بين التسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها الى المرسل اليه او ممثلة القانوني في ميناء التفريغ

ويستفاد من ذلك أن عقد النقل يتجزأ إلى ثلاث مراحل قبل الشحن وأثناء النقل وبعد التفريغ، بحيث يسأل الناقل البحري إلا على إحداها وهي المرحلة التي تفصل بين شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها، فهذه المرحلة تخضع للأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البحري التي تنطبق عليها أحكام التقنين البحري أما بالنسبة للمرحلتان الأخريان ونعني بهما المرحلة السابقة على الشحن واللاحقة لتفريغ فتخضع العمليات الواقعة فيهما للقواعد العامة في مسؤولية¹.

وهذا نفس ما سارت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في مادتها الأولى على أن " يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة، إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها. ويعني هذا أن نظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية ونهاية، وأن التناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير محدودة في آن واحد².

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص على النطاق الزمني المسؤولية الناقل البحري في نص المادة 802 من ق.ب، ج وحددته بالمدة الممتدة منذ تكفله ببضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

¹ - محمد فريد لعريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 350

² - طالب حسن موسى، القانون البحري، طاء، دار الثقافة، عمان 2005، 134.

وهذا ما تجسد في العديد من قرارات المحكمة العليا تطبيقا لأحكام المادة 802 من القانون البحري الجزائري، في العديد من قراراتها، مؤكدة بأن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه وليس قبل ذلك في أي حال من الأحوال.

فقررت في هذا السياق بتاريخ 1997/07/22 " أن مسؤولية الناقل تنتهي بتسليم القانوني أن التفريغ لا يعني التسليم. لذلك قررت المحكمة العليا في قرارها هذا من المستقر عليه قانونا أن الناقل بعد مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه إلى المرسل إليه، و من المقرر أيضا أن تتم خدمات الشحن والتفريغ في موانئ بموجب عقد كتابي"¹.

بمعنى أن مسؤولية الناقل تعتبر شاملة أي يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل.

الفرع الثاني : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

من اجل حماية مصالح الشخصين أثناء تواجد البضائع في حراسة الناقل في الميناء الشحن او التفريغ او التحميل ،فان الناقل مسؤول عن الهلاك والاضرار التي تلحق البضائع اثناء تواجدها في الحراسة في هذه الفترة التي توحد فيها البضائع في حراسته سواء في الميناء الشحن او اثناء النقل أو في ميناء التفريغ هذه ماقررتة صراحة اتفاقية هامبروغ

¹- يسعد مراد ، المرجع السابق، ص 255.

1/ مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بتنفيذ النقل برمته، أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي¹.

ويقصد بالناقل المتعاقد هو من يتعاقد مع الشاحن لتنفيذ شحن البضائع من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ، ويكون مسؤولاً عن أي تأخير أو تلف أو هلاك يقع على البضائع، ويكتسب صفة الناقل المتعاقد من واقعة اتفاق الأخير مع الشاحن على عملية النقل، حتى إذا لم يقوم هو بنفسه بعملية النقل وكلف ناقل آخر بإتمام هذه العملية كلها أو جزء منها، ويجب أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكوراً في سند الشحن لمواجهة الغير².

أما الناقل الفعلي أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، فيكون هذا الأخير هو الناقل الفعلي، وللناقل البحري هذه المكنة دون حاجة إلى موافقة من جانب الشاحن، وإنما يمتنع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا اتفق على ذلك في عقد النقل، أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه النقل³.

ويظل الناقل المتعاقد في مسؤولاً اتجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله، أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث

¹- الواحد رشيد ، المرجع السابق ، ص 122.

²- كاتية عصام الصمدي، المرجع السابق ، ص 39.

³- الواحد رشيد ، المرجع السابق ، ص 123.

أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل، ويكون الناقل الفعلي والناقل المتعاقد مسؤولين بالتضامن أمام الشاحن¹.

ويفهم مما سبق أن الناقل وعند إبرامه لعقد نقل مع الشاحن، يمكنه أن يتعاقد مع ناقل آخر ليقوم بتنفيذ النقل كله أو بعضه، إلا في حالة ما إذا كان سند الشحن يتضمن شرط أن يقوم الناقل المتعاقد القيام هو نفسه بنقل البضاعة، ويكون الناقل المتعاقد مع الشاحن مسؤولاً عن أي هلاك أو ضرر يلحق بالبضاعة، ويبقى الناقل الفعلي مسؤولاً ضمن الجزء الذي كان فيه مسؤولاً عن البضاعة، وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

2/ مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع

بحيث يكون ثمة نقل بسند شحن مباشر عندما يتعب الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها، وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها، ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكن عمليات النقل متعاقبة، ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة النتائج التالية:

1- أن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر، مع أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل، وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

2- أن شروط سند الشحن المباشر تحكم عمليات التنقل المختلفة في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه، فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الشاحن كان مسؤولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه.²

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 347.

² خوناش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للنقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، القانون الشامل، كلية الخاص الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2016، ص 31

في حالة النقل بسند شحن مباشر يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن، على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة أين يتم تسليم البضاعة إلى ناقل ثاني، والذي بدوره ينقلها إلى نقطة لا حقة، والتي يتم تسليمها في الأخير إلى ناقل ثالث، وهذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول.¹

جاء اتفاقية هامبورغ في مادتها 11 على إمكانية النص في عقد النقل البحري على إعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الذي يقع خلال تنفيذ الناقل الفعلي للجزء المكلف به من النقل المشمول بالعقد، بعبارة أخرى أجازت الرجوع على الناقل الفعلي وحده عما لحق البضاعة من ضرر أثناء وجودها في حراسته، إلا أنها علقت هذا الحق على ما يلي:

- أن يكون الناقل الفعلي مسمى في العقد.

- أن يرد نص صريح في عقد النقل البحري يعفي الناقل المتعاقد من المسؤولية عن الضرر الذي يحدث أثناء قيام الناقل الفعلي بتنفيذ المرحلة الخاصة به.

- على الناقل الفعلي المتعاقد عبء إثبات وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل الفعلي.

- ألا يتعذر على الشاحن إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقا للفقرتين الأولى والثانية من المادة من 21 من الاتفاقية².

وعليه فإن عملية نقل البضائع التي يقوم بها الناقل البحري بناء على سند الشحن الذي بينه وبين الشاحن، قد لا ينجزه هو بنفسه بل يقوم بذلك مجموعة من ناقلين آخرين،

¹ - خوفاش نوهة ، كواش وجيد، المرجع نفسه، ص 32.

² - فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام هامبورغ والقانون المصري ، مقالة منشورة في <http://www.eastlaws.com> ، تاريخ الاطلاع: 2020/04/12 ، 16:00 ص 14

وهكذا يتولى مسؤولية توصيل البضاعة ونقلها مجموعة من الناقلين، حيث أجاز للناقل المتعاقد مع الشاحن أن يستعين بناقلين آخرين للقيام بنقل البضاعة وهذا في حال كان سند الشحن لم ينص على شرط قيام الناقل المتعاقد بنقل البضاعة بنفسه، ولكن وفي حال سكوت الأطراف على ذلك يمكن للناقل المتعاقد أن يقوم بإشراك ناقل آخر لإتمام عملية النقل.

وفي حالة ما كان النقل قد تم بالتتابع يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر أو الهلاك الذي لحق البضاعة، كان في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهدة الناقل الفعلي، بشرط أن يتم لنص على هذا الإعفاء في سند الشحن الذي أبرمه الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يكون الناقل الفعلي مذكورا في سند الشحن، وللمرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن حتى ولو لم يكن قد ستم البضاعة منه، كما يتحمل الناقل المتعاقد مسؤولية أي شروط مخالفة السند الشحن التي يتعاقد عليها مع الناقل الفعلي.

أن الناقل البحري للبضائع وأثناء تنفيذه لعقد النقل، أنه وبالرغم من وقوع ضرر للبضاعة التي بحوزته، والحاق خسارة للشاحن قد يعفى من المسؤولية، وهذا فقط في حال إثبات الحالات المنصوص عليها قانونا والتي نصت عليها كذلك الاتفاقيات الدولية.

كما تناولنا في هذا المبحث النطاق الزمني للمسؤولية الناقل البحري حيث لا يكون مسؤولا عن هلاك البضاعة إلا في الوقت الذي تكون في حوزته، وكذلك النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري حيث قد يحدث وأن يتم نقل البضاعة من أكثر من ناقل، فلا يتحمل مسؤولية هلاك البضاعة إلا في الوقت الذي فيه هو من يقوم بنقلها.

نستنتج مما سبق أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية نتيجة لإخلاله بالالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل، وتحقق المسؤولية بتحقق

أركانها وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ويحمل الناقل البحري المسؤولية في حالة ما إذا لم يتم بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، أو في حالة هلاك وتلف البضاعة وهي بحوزته وتم إثبات أن الهلاك والتلف كان نتيجة لخطئه، أو قد يتأخر في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، لكن التقنين البحري وكذلك الاتفاقيات الدولية نصت على حالات تعفي الناقل البحري من المسؤولية عند إثباتها، وتبطل حالات الإعفاء من المسؤولية في حالة ما إذا تضمن العقد أي شرط يعني الناقل البحري من المسؤولية أو يعدل من الالتزامات الملقاة عليه، وعملية نقل البضاعة قد يقوم بها الناقل البحري بنفسه أو قد يستعين بناقل آخر، فيصبح هناك ناقل متعاقد وهو من تعاقد مع الشاحن لنقل البضاعة، والناقل فعلي وهو من يتعاقد معه الناقل المتعاقد.

الفصل الثاني

وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري

يلتزم الناقل وفقا لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة على المرسل إليه، في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كان تصل البضاعة معيبة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كليا أو جزئيا أو تأخير وصولها، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري.

وعليه يحق لكل من لحقت به خسارة أو ضرر جراء إصابة البضائع بالهلاك أو التلف، أو ضرر نتيجة التأخر في التسليم، أن يرفع دعوى على المتسبب في الضرر، سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في حالة النقل المتتابع، وهذا وفقا للقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وكذلك القانون البحري الجزائري.

وعليه سنقوم في هذا الفصل بدراسة وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري وذلك في بحثين، نتناول في المبحث الأول الدعوى القضائية، وسنتناول في المبحث الثاني التحكيم الذي يعد نظام قضائي خاص يتم إختياره من قبل الأطراف لفض النزاعات القائمة بينهم.

المبحث الأول : الدعوى القضائية

تبدأ اجراءات رفع الدعوى المسؤولية بالقيام بإخطار الناقل او مايمثله قانونا كما نبحث مسألة الاختصاص القضائي بخصوص دعوى المسؤولية.¹

وفقا الاحكام القانون يلتزم الناقل البحري بتحقيق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر بالبضاعة، لا مناص له إلا أن يرفع الناقل دعوى المسؤولية طبقا للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية، الذي تم إحالتها إليه بموجب التقنين البحري، بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها موجه دعواه للهيئة القضائية المختصة وهذا قبل سقوط حقه في التقاضي، وعليه سنحاول تناول هذه النقاط بالدراسة من خلال التطرق إلى دعوى المسؤولية بتحديد أطرفها والجهة القضائية (المطلب الأول) وصولا إلى إجراءات رفع هذه الدعوى وأجال تقادمها (المطلب الثاني)

المطلب الأول: تحديد الاطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة

قبل أن يهيم المدعي برفع دعواه سواء كان شاحن مؤمنا أو مرسل إليه يتوجب عليه أن يختار الجهة القضائية الأنسب للفصل في النزاع القائم حول تنفيذ عقد النقل بحري، ويتم تحديد هذه الهيئة على أساس 3 معايير مختلفة :

1. إما الجهة القضائية التي اختارها الأطراف أثناء إبرام العقد.
2. إما الجهة القضائية التي يحددها القانون الداخلي.
3. أو يترك تحديد الاختصاص القضائي للاتفاقية الدولية السارية المفعول في موطن المتعاقدين.

¹ - عزوز رزيقة، محمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 76.

يبرم عقد الناقل البحري بين شخصين هما الناقل البحري و الاطراف الدعوى المسؤولية للبضائع و مواجهة المرسل إليه بوصول البضاعة معيبة أو تالفة، وقيام المسؤولية يحق للمضرور رفع دعوى على مسبب الضرر وذلك طبقا للقواعد الإجرائية بموجب عريضة افتتاحية مستوفية الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من القانون الإجراءات مدنية والإدارية، وذلك برفعها أمام الجهة القضائية المختصة، ولهذا سنقوم بدراسة هذا المطلب في فرعين الفرع الأول سنتطرق فيه لأطراف الدعوى والفرع الثاني الجهة القضائية المختصة في النظر في المنازعات مسؤولية الناقل.

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

من المعروف ان صاحب دعوى المسؤولية الناقل البحري هو ما طرفا النزاع في الدعوى قانونا تحت الاسم المدعي والمدعي عليه وسنعرض في مايلي أطراف دعوى الدعوى مسؤولية الناقل البحري.

أولاً: المدعي

هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير وصولها ومن ثم يجوز أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير.¹

1- الشاحن : هو الطرف الذي يقدم البضاعة الى الناقل لا ويتولى أبرام العقد معه ولم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم يتم تناوله في اتفاقية بروكسل في حين أنه تم التعرض لذلك في معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى الفقرة بنصها على مايلي : يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرام عقد بإسمه أو نيابة عنه عقد النقل البضائع بحرة

¹- عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص77.

مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري¹.

بمعنى أن الشاحن هو الطرف الذي قدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه.

فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر اللاحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه.² ومن ثم يكون للشاحن حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، أي سواء كان من المقرر أن يسلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان قابلاً لتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.

ولاشك أن رجوع الشاحن بالمسؤولية على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض على الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه³.

ويعتبر الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري بكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن بإسم المرسل إليه له مصلحة قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته

¹- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007. ص 24.

²- اعزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 77

³- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 307.

وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره¹.

2- المرسل إليه: هو المستفيد من العقد البحري للبضائع او الطرف الذي يعتمد للناقل البحري بناء على اتفاقية هامبورغ بأنه "هو ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة".²

وهو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفائه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه.³

وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.⁴

فالمرسل إليه هو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، فهو شخص آخر غير الشاحن فالمرسل إليه عندما يطالب باستلام البضاعة لا يعد مستعملاً حق الشاحن أو بوضعه وكيلاً عنه، بل إن هذا حقاً مباشرة وأصيلاً اتجاه الناقله

ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها، وبالتالي فإن هذه الأخيرة

¹- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص132

²- أحمد فخري علي ، إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة البكالوريوس في القانون، كلية الحقوق ، جامعة

القادسية، العراق 2017، ص09

³- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص132.

⁴- بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 308.

هي التي تثبت له صفة المرسل إليه وهذا عملاً بأحكام المادة 749 ق.ب. ج.¹ بمعنى أن التأكد من شخصية المرسل إليه يتعين عليه تقديم وثيقة سند الشحن لكي يثبت بها صفته.

فبموجب وثيقة سند الشحن نجد أن هناك مصلحة قائمة للمرسل إليه يحق له رفع دعوى ضد الناقل مفادها التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء خطأ ارتكبه الناقل وتكون له مصلحة أيضاً في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة.

ولكن وإذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري بالتعويض اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وكذلك إذا أو في الناقل البحري بالتعويض للشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه وكذلك إذا أوفى التعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن.² لأنه لا يجوز رفع الدعوى مرة ثانية حول نفس الطلبات.

3-الغير: على خلاف الشحن الذي يربط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي أبرم عقد الناقل لفائدة فانه يمكن للغير و هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد الناقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير.³

ويترتب على ذلك، أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، كما لا يستفيد

¹- يسعيد مراد، المرجع السابق، ص 308

²- عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 78.

³- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 313.

الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية. إلا أنه و إن كان رجوع الغير يستند على القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير،¹ وهذا تطبيقا للمادة 813 من ق.ب.ج التي نصت على أنه : " تطبق التحديات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية² .

ثانيا : المدعى عليه

هو الطرف الذي ترفع ضده دعوى مسؤولية الناقل البحري تنتج عنها الهلاك أو التلف أو التأخير أي الشخص الذي تسبب في الإضرار بضاعة، ويكون الناقل مدعى عليه في دعوى المسؤولية، كما يجوز أن ترفع هذه الدعوى على أي من تابعي الناقل.

1- الناقل المتعاقد : وهو كل شخص أبرام عقدا أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحرا، وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة الأولى لاتفاقية هامبورغ³. أي يعتبر الناقل الشخص الذي يلتزم تعاقدية بنقل البضاعة على عاتق مسؤوليته، وبالتالي فإذا أخل بالتزامه التعاقدية أي المنصوص عليه في وثيقة سند الشحن فهذا يعرضه للمطالبة قضائية مفادها التعويض.

2- الناقل الفعلي : هو الشخص الذي تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط، وبالتالي يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي

¹- سعيد مراد، المرجع السابق، ص310.

²- المادة 813 من لقانون البحري الجزائري.

³- أحمد فخري علي، المرجع السابق، ص 8.

للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو تأخر في تسليمها له ولكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية.¹

3- تابعو الناقل البحري : هم أيضا لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين الناقل البحري للبضائع وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة المشحونة إلى خطأ أحد أتباع الناقل.²

ويكون تابعين الناقل مسؤولين عن ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقابته أي بعهدته، ومن ثم يمكن رفع دعوى ضد الناقل أو المقاول الذي يعتبر مسؤولا عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب منه عملية النقل وذلك خلال فترة قيامه بمهامه.

وباستقراء المادة 765 من القانون البحري الجزائري، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة التحصيل ما دفعه، ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إثبات الجزء من النقل الذي فيه الخسائر. وبالتالي من الأحسن للمدعى أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول، على أنه إذا لم يستطيع إثبات أي جزء من النقل هلكت فيه البضاعة والا عذ كل من الناقلين مسؤولا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها.³

¹ عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 79.

² عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع نفسه، ص 79.

³ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 314.

الفرع الثاني : الاختصاص القضائي¹.

قرر المشرع الجزائري ان القضائيا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام الجهات القضائية المتخصصة إقليميا حسب المواعيد والقواعد القانون العام ولما كان عقد النقل البحري عقد تجاري دائما بالنسبة للناقل البحري وتجاريا فيالوضع الغالب بالنسبة للشحن والمرسل الية وذلك طبقا للمادة 73 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تقضي بخصوص هذا الشأن بأنه يحق للمدعى أن يقيم الدعوى بحسب اختياره إما لدى محكمة بها موطن المدعى عليه أي الناقل، أو محل إبرام العقد وتسليم البضاعة، وإما لدى محكمة محل الدفع، ويستفيد المرسل إليه من هذا النص حيث يستطيع رفع دعواه في محكمة محل التسليم البضاعة خاصة إذا كان النقل دوليا، ومحل الناقل في بلد أجنبي².

ومن المقرر قانونا أن ترفع الدعاوى التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام. كما للمدعي الخيار أيضا في رفع دعواه أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ إذا كانت واقعا بالجزائر³.

فالمحكمة المختصة وفقا للقاعدة العامة هي محكمة محل إقامة المدعى عليه (الناقل)، غير أنه التسوية القضايا التجارية في أقرب وقت ممكن لأن هذه الأخيرة تتطلب السرعة لدى منح المشرع للمدعي حق الاختيار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم سالفة الذكر. وعلى ذلك يتبين أن الاختصاص المحلى ليس من النظام العام.

¹- المادة 145 من القانون البحري الجزائري

²- فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري وفي إتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35،

جامعة دراية أدرار، الجزائر 2010، ص 61

³- سحولي صلاح الدين ، المرجع السابق ، ص 79.

ولكن إذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري، فيرجع الاختصاص إما إلى المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي لشركة أو أحد فروعها.¹ أما في ظل اتفاقية هامبورغ فإن الاختصاص القضائي يتحدد إما بالمحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه. وإما بمكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، إما محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ. وأخيرا أي مكان آخر يعين في عقد النقل.²

ومما سبق يتبين أن اتفاقية هامبورغ قد أعطت مجال واسع في منح الاختصاص للمحاكم بنظر الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، والأمر الذي يحقق قدرا كبيرا من المرونة وتيسير على المتقاضين.

المطلب الثاني: الاجراءات الواجب اتباعها لرفع دعوى المسؤولية الناقل البحري

فرضت مجمل القوانين والاتفاقيات الدولية على المدعي أحكاما خاصة تتعلق بإجراءات رفع دعوى المسؤولية، حيث تتلخص إجراءات قبول دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خاصة إليه حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به وهو ما سنتفصله في الفرع الأول، ضف إلى ذلك يجب على المدعي احترام آجال رفع الدعوى وهو ما سنتولى ذكره في فرع الثاني.

¹- حولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 80.

²- فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 61

الفرع الأول: شروط الإخطار

يتعين على صاحب الحق لاثبات واقعة هلاك البضاعة او تلفها حتى يتمكن من مطالبة بالتعويض ان يقوم بأخطار الناقل بالهلاك أو تلف لم يتم تحديد المقصود بالإخطار من قبل القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية وترك هذا إلى الفقه والقضاء، فوجد الفقيه الفرنسي "رودبير الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق¹.

كما يقصد به إعلام الناقل بالعجز أو التلف الحاصل للبضاعة، وبأن المرسل إليه أو الشاحن غير راضي عن ما لحق البضاعة من أضرار، أنه متمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك.

تقتضي دعوى مسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، وذلك بحدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حوزته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها، أو للتحقق من ذلك ينبغي إثبات الأمر وقت التسليم حيث إن إطالة الوقت بين تسليم البضاعة والإبلاغ عن الضرر قد يؤدي إلى زوال أدلة الإثبات، ولذلك فقد فرض المشرع على صاحب الحق في البضاعة إذا أراد مباشرة دعوى المسؤولية إتباع إجراءات معينة حتى يحمى الناقل من الطلبات المتأخرة، وحتى يتسنى تحقيق الدعوى قبل زوال أدلتها.²

ولذلك أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل الخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة، وهذا ما تضمنته المادة 790 من القانون البحري : "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله

¹ - Rodiere Rene, Dupontavice Emmanuel, droit maritime, 12eme, edition dalloz,paris, 1997:730.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 364.

كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك فتعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضورية عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه¹.

وبهذا نجد أن هذا النص تضمن الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل (المادة الثالثة الفقرة السادسة).

ويستخلص من نص المادة أن المرسل إليه إذا لم يقدم تحفظات إلى الناقل أو قدمها في وقت متأخر فتعتبر البضائع المستلمة أنها سليمة كما تم وصفها في وثيقة الشحن إلا إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك وهذا بتقديم دليل على أن الخسائر تسبب فيها الناقل.

وقد حدد المشرع شكل هذا الإخطار وفق الميعة العام وذلك بموجب إيراد التحفظات في شكل مكتوب، وذلك باشتراط شكل خاص للكتابة، الأمر الذي يمكن معه أن يتم توجيه الاحتجاج عن طريق محضر قضائي أو بموجب رسالة موصى عليها وبأي وسيلة أخرى².

¹- الأمر 80/75 المرجع السابق.

²- سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 50 وما يليها.

ولا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم، ويجب أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً بحيث يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة¹.

ويتم توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه أو من ينوبه، فهو حق يتقرر لمن له الحق في تسليم البضاعة فقد يكون الشاحن ذاته أو أي شخص آخر يعينه سند الشحن أو من طرف ممثله القانوني حيث يوجه الإخطار إلى الناقل أو نائبه القانوني.

ويوجه الإخطار في ميناء التفريغ حسب ما جاء في نص المادة سالفة الذكر، وميناء التفريغ هو مكان استلام البضاعة ومكان معاينتها من المرسل إليه.²

وأما بالنسبة لميعاد الإخطار فقد ميز المشرع الجزائري بين حالتين من الخسائر والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة.

ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وفي الحالة الثانية فإن ميعاد تقديم الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتبار من التسليم الفعلي للبضاعة.³

¹ فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 60.

² عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 82.

³ فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 60.

الفرع الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

قرر المشرع الجزائري ان التقادم الدعاوى الناشئة عن العقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضائع او اليوم الذي كان يجب ان يسلم فيه اما بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالفقدان او الضرر للاحقة بالبضائع المنقولة فقد قرر المشرع الجزائري مدة التقادم قصيرة للدعاوى التي يمكن ان ترفع ضد الناقل بمناسبة عقد الناقل البحري وهذه المدة سنة واحدة

أولا : أساس ونطاق التقادم

لقد نص المشرع البحري في المادة 743 والمادة 743 وكذا معاهدة هامبورغ 1978 على تقادم قصير مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر¹، أما اتفاقية هامبورغ فقد حددت مدة التقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث.

غير أن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض.²

ثانيا: بدء سريان التقادم

ويسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الذي يبدأ منه التقادم وهو التسليم الفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص

¹- عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 83.

²- فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 69.

البضاعة والوقوف على حالتها.¹ ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة.

ففي حالة التسليم الجزئي للبضاعة وكان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام. أما بالنسبة لحالة الثانية الحالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل.²

وبالمحصلة تعتبر مدة التقادم المذكورة أعلاه ملزمة لطرفي العقد وليس لهما أن يتفقا على تعديلها عطالة أو تقصيرا إذ هي من النظام العام غير أن المشرع أجاز استثناء إطالة مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه الدعوى القضائية.

وخلاصة القول أن دعوى مسؤولية الناقل البحري تقضي إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة من طرف الشخص المتضرر الشاحن أو المرسل إليه، ويكون الإثبات في الوقت الذي يتم فيه التسليم، وبعد التحقق المستلم من وجود الهلاك أو الضرر عليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطار كتابي في ميناء التفريغ ويعد الإخطار أهم إجراء من إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل.

وأن المدعي يمكنه أن يرفع دعواه أمام محكمة المدعى عليه وهذا عملا بالقاعدة العامة، كما يمكنه أيضا حق الاختيار أي حددت له قواعد الاختصاص أكثر من جهة قضائية يمكنه اللجوء إليها عند الاقتضاء، وقد حددت مدة تقادم هذه الدعوى بسنة واحدة

¹- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 353

²- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 170.

من اكتشاف الضرر وإلا سقط حقه في التقاضي، إلا أنه قد ورد استثناء على هذا مفاده إمكانية تمديد هذه المدة بسنتين في حالة حدوث حادث مترتب عليه الدعوى بشرط أن يسبق له اتفاق الأطراف.

المبحث الثاني : التحكيم البحري

يقصد بالتحكيم البحري في الصطلح القانوني هو اتفاق الطرفين في النزاع معين على إحالة الى الشخص ثالث من اجل للتسوية المنازعات في نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية، وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار، فقد يتفق أطراف عقد النقل البحري على اللجوء إلى التحكيم البحري في حالة نشوء أي نزاع بينهم، بدلا من طرحه أمام القضاء، وغالبا ما يتجه إليه الأطراف وذلك لتوفير الوقت والمصارف، بالإضافة إلى طرح النزاع على أشخاص متخصصين في النقل البحري، والاتفاق على التحكيم قد يكون متضمن داخل العقد الأصلي فيسمى بشرط التحكيم، أو يكون على شكل اتفاق مستقل ويسمى بمشارطة التحكيم.

وعليه ومن خلال هذا المبحث سنقوم بدراسة محكمة التحكيم كمطلب أول، ومكان التحكيم كمطلب ثاني، والقانون الواجب التطبيق كمطلب ثالث.

المطلب الأول: محكمة التحكيم

يتم تشكيل محكمة التحكيم باتفاق الطرفين، وهذا يعني مبدئيا أن هؤلاء هم من يقومون بتعيين المحكمين، ومع ذلك فقد ترجع هذه المهمة في حالات معينة إلى القضاء،

فيقوم القضاة بعملية التعيين، ومثلما يرجع للأطراف كأصل عام حرية التعيين، فلهم أيضا الحق في العزل والاستبدال، كما يمكن متى توافرت شروط معينة القيام برد المحكم¹.

كما يشترط في اتفاق التحكيم أن يكون مكتوبا حتى يمكن إثباته، وواضحا وصريحا ومعبرا عن أن إرادة الأطراف اتجهت إلى اللجوء للتحكيم للفصل في منازعة أو منازعات معينة².

وعليه فإن هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم بتعبير المشرع الجزائري، يلجأ إليها أطراف عقد النقل البحري للبضائع، ونعني بهم الناقل والشاحن، وذلك في حالة نشوء أي نزاع بين هؤلاء من خلال إدراج شرط اللجوء إلى التحكيم ضمن العقد الأصلي، أو يكون الاتفاق عليه بعد نشوء النزاع، وهيئة التحكيم قد تعين من قبل القضاء، وهذا في حال لم يتفق الأطراف على تعيين المحكمين، أو امتنع أحد منهما

عن تعيين المحكم، شريطة أن يكون الاتفاق على عقد الاختصاص في حل النزاع للتحكيم مكتوبا، كي يكون دليلا لإثباته.

الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري

اتفاق التحكيم هو الذي على لجوء الطرفين الى التحكيم من اجل التسوية خلافات و يتحمل المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا بمناسبة عقد النقل البحري على التحكيم، وكون التحكيم هو استثناء عن المبدأ، ألا وهو اللجوء إلى القضاء، فلذلك يقتضي على أطراف النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري أن تعبر بشكل صحيح عن هذا النزاع وإحالاته إلى هيئة التحكيم المتفق عليها، وكذلك ينبغي على أطراف النزاع تحديد وقت

¹- سعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 329.

²- عزوز رزيقة ، محمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص88.

اللجوء إلى التحكيم، ويجب عليهم صياغة اتفاق التحكيم سواء كان شرط أو مشاركة بشكل سليم وواضح¹.

ويأتي اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري في شكل صورتين، صورة شرط التحكيم وصورة مشاركة التحكيم .

أ- **شرط التحكيم** : هو الشرط المنصوص عليه في عقد النقل البحري، وينص على أي نزاع يمكن أن يثور بسبب هذا العقد يتم الفصل فيه عن طريق التحكيم، ويأتي اتفاق التحكيم مستقلا عن العقد الأصلي ولو أنه يعتبر بند من بنوده ، حيث أن بطلان العقد الأصلي لا يؤثر على صحة شرط التحكيم.

وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ، كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل هيئة التحكيم، تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات المواعيد، إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع وغيرها، ويكون شرط التحكيم في عقد النقل البحري عاما أو خاصا، فيكون عاما إذا أحال إلى التحكيم كل المنازعات المتعلقة بتفسير العقد أو تنفيذ العقد، ويكون خاصا إذا اقتصر التحكيم على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري.²

وعليه فشرط التحكيم ما هو إلا بند من بنود عقد النقل البحري، يتم تضمينه من قبل الأطراف للتحديد والاتفاق المسبق للجهة التي سيتم عرض أي نزاع قد يحدث في

¹- ميموني سعاد، النظام القانوني لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة ماستر ، تخصص قانون اقتصادي ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الطاهر مولاي سعيدة، 2016/2015 ، ص29.

²- كحلة صدام ، التحكيم الدولي في المنازعات التجارة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلاقات الدولية الخاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة 2015/ 2016 ، ص 33.

المستقبل بمناسبة العقد، على محكمة التحكيم لتتولى الفصل فيه، والاتفاق على التحكيم قد يخص نزاع معين أو قد يتضمن جميع أنواع النزاعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل البحري المبرم بين أطرافه، فالبند الذي يتضمن شرط التحكيم ما هو إلا تعبير عن إرادة الأطراف ورغبتهم في أن يكون التحكيم هو القضاء الذي يفصل في منازعاتهم بدل اللجوء إلى القضاء العادي.

ب- عقد التحكيم أو مشاركة التحكيم : هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل بمناسبة علاقاتهم التعاقدية، أي عقد النقل البحري، وغالبا ما يكون اتفاق التحكيم أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط التحكيم¹.

وتبدو فائدة مشاركة التحكيم في عقد النقل البحري في حالة عدم إدراج أطراف العقد شرط التحكيم عند إبرام الاتفاق الأصلي أي عقد النقل البحري، حيث أن مشاركة التحكيم تفترض مبدئيا عدم وجود شرط التحكيم في عقد النقل البحري ثم يقع النزاع بعد ذلك بين طرفي العقد².

وقد نص المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادة 1007 على شرط التحكيم على أنه الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن العقد على التحكيم، كما وقد جاء في المادة 1008 فقرة 1 التي تليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن شرط التحكيم يثبت بالكتابة في الاتفاقية الأصلية أو الوثيقة التي تستند إليها وهذا تحت طائلة البطلان.

¹- ميموني سعادة المرجع السابق، ص 30.

²- كحلة صدام المرجع السابق، ص 39

أما بالنسبة لمشاركة التحكيم تم النص عليها في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهي الاتفاق الذي الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم، وتكون مشاركة التحكيم مكتوبة وهذا ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وقد أجاز المشرع اللجوء إلى التحكيم حتى أثناء سير الخصومة أمام الجهة القضائية.

الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم

وردت الأحكام الخاصة بتعيين هيئة التحكيم أو المحكمين في المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

أولاً: تعيين المحكمين أو هيئة التحكيم من قبل أطراف العقد:

تعطي الفقرة من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الحق للخصوم في أن يقوموا بتعيين محكم أو محكمين، أو تحديد شروط تعيينهم، وهو أمر يمكن أن يتم حسب هذه الفقرة وفق صورتين، الأولى أن يعين الخصوم المحكم أو المحكمين مباشرة سواء كان ذلك في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم، ويحوا للأطراف أن يكتفوا بمحكم واحد كما لهم أن يختاروا أكثر من محكم، أما الثانية يتفق الأطراف على الرجوع إلى نظام تحكيمي مقرر من قبل هيئة التحكيم دائمة، فتكون بذلك طريقة التعيين المقررة في هذا النظام التحكيمي مقبولة من قبل الأطراف.¹

أي أن هيئة التحكيم قد يتوصل الأطراف إلى تعيينها بنفسهم دون الاستعانة بأي جهة أخرى، وهذا ما يسمى بالتحكيم الحر، كما وقد يتفق الأطراف سواء في شرط التحكيم

¹- السعيد مراد ، المرجع السابق ، ص330.

أو مشاركة التحكيم إلى اللجوء إلى مركز تحكيمي وهو ما يسمى بالتحكيم المؤسساتي والتي يتم من خلالها تعيين هيئة تحكيمية للفصل في النزاع القائم.

ثانياً: تعيين هيئة التحكيم من قبل القضاء

قد يحدث ألا يتفق الخصوم على تعيين المحكمين، أو يرفض أحدهم تعيين المحكم في مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهمله التعجيل الحق في الاستعانة بالقضاء ليقوم هذا الأخير بالتعيين، على أن دور القاضي يبقى هنا مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك، وهذا هو المقرر صراحة في الفقرة 2 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

ففي حالة لم يتفق الأطراف على تعيين هيئة التحكيم، أو بدا هناك تماطل من أحد الأطراف في تعيين المحكم، يتدخل هنا القضاء للقيام بتعيين المحكمين، فالقضاء يضمن تطبيق واحترام اتفاق لتحكيم وبذلك فعاليته، ويظهر تدخل القضاء في تعيين هيئة التحكيم عند عدم اتفاق الأطراف في حالة إبتاعهم للتحكيم الحر، لأنه في حالة التحكيم المؤسسي يتدخل المركز التحكيمي بحل هذا الخلاف، وقد أوجدت مراكز تحكيم بحري حر وهي جمعية المحكمين البحريين بلندن وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك، والتحكيم البحري الخاضع للاتحة التحكيم اللجنة الأمم المتحدة، كما أن هناك مراكز تحكيم بحري مؤسساتي وهي غرفة التحكيم بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري وغرفة اللويدز للتحكيم.

وبإسقاط كل ما سبق ذكره على عقد النقل البحري ، قد يتفق أطراف العلاقة البحري أي الشاحن والناقل، أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق

¹- سعيد مراد، المرجع السابق ، ص 331.

بالبضاعة التي بعهدته، يتم حل النزاع عن طريق التحكيم، ويكون الاتفاق بينهم في شكل شرط تحكيمي بحيث يكون أحد بنود العقد الأصلي، وذلك قبل حدوث النزاع، أو يكون الاتفاق في شكل مشاركة تحكيم أي في شكل عقد مستقل عن العقد الأصلي، وهذا بعد حدوث النزاع، بشرط أن يكون الاتفاق سواء شرط أو مشاركة تحكيم مكتوبا، لأن تخلف الكتابة جزاءه بطلان الاتفاق، ولأطراف العلاقة البحرية مطلق الحرية في اللجوء إلى التحكيم الحر أو المؤسساتي للفصل في النزاع القائم.

المطلب الثاني: مكان التحكيم

ويقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان الإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم، هذه هي القاعدة العامة إلا أن التغيير في كثرة أماكن التحكيم يترتب عليها آثار خطيرة لا يحمد عقباها.

إلا أن الأمر يترك دائما في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم تحديده بموجب لائحة تحكيم بحري.¹

وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري والبضائع لسنة 1978 مكان التحكيم في مادتها 22 بأنه مكان في الدولة التي يقع في أراضيها :

1- المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه وان لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه.

¹- كحلة صدام ، المرجع السابق ص42

2- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أوفر أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.

3- ميناء الشحن أو التفريغ .

4- أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري وليس إلا خيارا يضاف إلى باقي الخيارات¹.

وتبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم عن طريق طالب التحكيم مبدئيا رغبته في بدء التحكيم، ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم، ويتم صياغة طلب التحكيم وفقا لللائحة مركز التحكيم البحري المختار، وكذلك الأمر بالنسبة لتقديم المرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون بدء الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وغالبا ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم.

أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعي عليه رأسا، حيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراءات التحكيم وهو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم.²

وقبل أن تباشر هيئة التحكيم مهمتها سواء كان تحكيميا حرا أو مؤسسي، فهي تتأكد أولا من صحة اتفاق التحكيم، لأن اتفاق التحكيم هو الأساس القانوني الذي تستمد منه محكمة التحكيم ولايتها، كذلك تتأكد من أن النزاع الذي أحاله الأطراف لهيئة التحكيم لكي تنتظر فيه قد تم الاتفاق على الفصل فيه عن طريق التحكيم سواء كان ذلك في شرط

¹- عزوز رزيقة ، محمد مسعود زهرة ، المرجع السابق ، ص 89

²- محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجيدة للنشر، الاسكندرية 2005، ص412 وما يليها.

تحكمي ضمن بنود العقد الأصلي، أو مشاركة التحكيم، فإذا ثبت عدم وجود اتفاقية تحكيم أو عدم صحتها، أو كان موضوع النزاع الذي ستقوم بالفصل فيه غير مشمول في اتفاقية التحكيم، كل هذا يفقد محكمة التحكيم ولايتها في الفصل في النزاع المطروح عليها. أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أثار مسألة فصل محكمة التحكيم في اختصاصها ضمن المادة 1044 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية : (تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها. ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع في الموضوع. تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطا بموضوع النزاع).

وبهذا أجاز المشرع لهيئة التحكيم أن تفصل في اختصاصها وهذا ما يسمى بمبدأ الاختصاص بالاختصاص.

وبعد ثبوت الاختصاص لمحكمة التحكيم تصبح هذه الأخيرة هي المختصة في نظر موضوع النزاع المحدد بموجب اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، عن طريق انتقائهم بالعهد ببيع منازعاتهم أو كلها والناشئة عن عقد النقل البحري لهيئة التحكيم للفصل فيها، فالمحكم يستمد ولايته في الفصل في المنازعة المتفق بشأنها على التحكيم من الاتفاق المبرم بين أطراف عقد النقل البحري على اختيار التحكيم كوسيلة للفصل في المنازعات الناشئة بينهم بسبب هذا العقد، ويمكن القول أن اختصاص المحكمة التحكيمية بعد تقرير يكون محددًا بموضوع النزاع الموجود في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ولا يمكن أن يمتد دور الهيئة التحكيمية إلى ما لم يطلبه الخصوم، وإلا كان تجاوز الاختصاصها.¹

¹- ميموني سعادة المرجع السابق، ص 60.

وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة :

1- حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي تحكم إجراءات التحكيم سواء أكان مؤسساً أو حراً.

2- حرية هيئة التحكيم البحري في اختيار القواعد الخاصة بإجراءات التحكيم في حالة اتفاق الأطراف عليها.

3- علاقة التعاون بين هيئة التحكيم والمحكمة القضائية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه.

هذا وتسير إجراءات التحكيم البحري في حضور الأطراف غالباً أو في حضور ممثليهم وفي هذه الإجراءات تحقق هيئة التحكيم في الدعوى بفحص أدلتها وأسانيدها ووسائل إثباتها في جلسات شفوية أو دون عقد جلسات.¹

المطلب الثالث: القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري

بعد معرفتنا باختصاص الهيئة التحكيم واطلاعنا على هذه موضوع النزاع المعروف عليها، فهي تباشر النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف، وذلك بإتباعها القانون الذي اختاره الأطراف ليحكم موضوع النزاع والإجراءات، لكن في حال غياب الاتفاق على القانون الذي يحكم النزاع من قبل الأطراف فإن مهمة تحديده تسند لهيئة التحكيم وهي تقوم باختيار القانون الذي تراه مناسباً سواء كان القانون الموضوعي أو القانون الإجرائي.

¹- كحلة صدام ، المرجع السابق ، ص 45

الفرع الأول: اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم

إن إجراءات يتم إتباعها، يخضع النزاع المعروض على التحكيم هو أيضا لإجراءات معينة، على أنه بخلاف النزاعات التي يفصل فيها الفضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال، نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف.¹

ولقد عرف المشرع الجزائري في المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه : يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا على نظام تحكيم، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم.

إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك، تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات، عند الحاجة مباشرة أو اسنادا إلى قانون أو نظام التحكيم.

يلاحظ من خلال نص المادة أعلاه أن المشرع الوطني منح للأطراف الحرية في تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم، ويجب على هيئة التحكيم أن تحترم إرادتهم أثناء بدء إجراءات التحكيم، وفي حال لم يكن هناك أي اتفاق من طرف الأفراد على قانون معين، يرجع تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم إلى هيئة التحكيم.

¹- سعيد مراد، المرجع السابق ، ص 332.

الفرع الثاني: إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

ومن خلال هذه النص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على: " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي يختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة"¹.

يتضح أن المشرع الجزائري يعطي دائما الأولوية لإرادة الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق، وهو الذي تعتمد عليه محكمة التحكيم لفض النزاع القائم بين الخصوم، كما جعل اللجوء إلى محكمة التحكيم حل احتياطي يكفل للخصوم اللجوء إلى هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق وهذا في حال عدم الاتفاق².

وإن كان من الملاحظ أن انحصار اختيار هيئة التحكيم البحري للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع غالبا في تطبيق قانون محل التحكيم، وأحيانا قانون علم السفينة أو قانون محل تنفيذ العقد، ولكن المؤشر الغالب استخدامه في القضاء التحكيمي البحري هو اختيار الأطراف لمكان التحكيم الذي يستدل منه تطبيق قانون محل التحكيم على موضوع النزاع، فإذا اختار أطراف النزاع البحري عقد تحكيمهم في باريس، ولم يتفقوا صراحة أو ضمنا على القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، فإن هيئة التحكيم البحري بباريس، تستشف من اختيارهم محلا التحكيم تطبيق القانون الفرنسي بوصفه قانون محل التحكيم³.

وفي الأخير تنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيم بحري فصل في النزاع بصفة نهائية، مستوفيا جميع شروطه الشكلية والموضوعية المنصوص عليها

¹- المادة 1050 قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1439 الموافق ل 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، 2008.

²- خوقاش نوهة، كواش وحيد ، المرجع السابق، ص86

³- كحلة صدام ، المرجع السابق، ص 60.

قانونا، وذلك بعد غلق محكمة التحكيم لباب المرافعات، تدخل هيئة التحكيم في مداوات سرية لإصدار حكم تحكيمي فاصل في النزاع بصفة نهائية، والذي بصدوري تستند محكمة التحكيم ولايتها على النزاع وهذا ما جاء في المادة 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها الأولى : (يتخلى المحكم عن النزاع بمجرد الفصل فيه) إلا أن الفقرة الثانية من نفس المادة جاءت باستثناء على الفقرة الأولى : (غير أنه يمكن للمحكم تفسير الحكم، أو تصحيح الأخطاء المادية والإغفالات التي تشوبه، طبقا للأحكام الواردة في القانون).

ومن خلال هذه الشكل الذي يصدر فيه الحكم التحكيمي فهو يجب أن يأتي متضمن عرضا موجزا لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم، كما أن الحكم التحكيمي يجب أن يكون مسببا، إضافة إلى أنه يجب أن يتضمن البيانات التالية :

- 1- اسم ولقب المحكم أو المحكمين.
- 2- تاريخ صدور الحكم.
- 3- مكان صدوره.
- 4- أسماء و ألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنية ومقرها الإجتماعي.
- 5- أسماء وألقاب المحامين أو مساعد الأطراف، عند الإقتضاء.

وهذا بناء على ما جاء في المواد 1027 و 1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

كما يشترط أن يكون الحكم الصادر عن هيئة التحكيم فاصل فقط في موضوع النزاع محل الاتفاق، وأن يكون قد صدر ضمن الميعاد الذي حدده الأطراف لهيئة التحكيم

للفصل في النزاع، وذلك طبقاً للقانون الذي تم اختياره من قبل الأطراف ليحكم موضوع النزاع في حال اتفاقهم على قانون معين¹.

وما نخلص إليه من هذا المبحث أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري، يمكن لأطراف عقد النقل البحري تضمين عقدهم شرط اللجوء إلى قضاء التحكيم لفض النزاع الحاصل بينهم، وقد يحدث وأن يتم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع وهذا في عقد مستقل عن العقد الأصلي، للخصائص التي يتمتع بها من سرية وسرعة وقلة التكاليف، والأهم أن هيئة التحكيم تتكون من أشخاص ذوي خبرة في كل ما يخص النزاعات التي تقوم بصدد عقد النقل البحري، ويتم اختيار محكمة التحكيم من قبل أطراف النزاع وكذا اختيار القانون الواجب التطبيق، وتنتهي ولاية محكمة التحكيم عن النزاع عند صدور حكم تحكيمي بحري.

¹- المواد 1027 و 028 او 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

خلاصة الفصل الثاني

ومن خلال هذه الفصل استخلصنا في ان المسؤولية الناقل البحري العقود النقل البحري، وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن أي هلاك أو تلف قد يحدث للبضائع التي تكون بعهدته أو أي تأخير في تسليمها في الميعاد المتفق عليه، كذلك في حال لم يتم بالتزامه بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، يحق للمضرور الذي الحقته خسارة نتيجة الأخطاء الناقل الذي قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير، أن يرفع دعوى مسؤولية على الناقل المتسبب في الضرر، وهذا أمام الجهة القضائية المختصة، وإتباع الإجراءات والآجال المنصوص عليها قانوناً.

وقد عرف الحدد المشرع للأطراف الاتفاق على التخلي عن القضاء العادي واللجوء للتحكيم، وهذا للسرعة في فصل النزاع، وسرية المعلومات الخاصة بالأطراف، إضافة إلى قلة التكاليف في هذا النوع من القضاء والاتفاق على التحكيم قد يكون في شرط التحكيم قبل نشوء النزاع، في يكون كبند من بنود العقد الأصلي أو في مشاركته التحكيم أي في عقد مستقل عن العقد الأصلي وهذا بعد نشوء النزاع، تكون الهيئة التحكيمية من اختيار الأطراف، ويمكن أن يتبع الأطراف التحكيم الحر أو التحكيم المؤسساتي، وتنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيمي بحري يكون منهي لولاية هيئة التحكيم على النزاع.

خاتمة

من خلال دراستنا هذه و تفحصنا لصفة الناقل البحري في القانون البحري الجزائري يتضح لنا أنه لا يوجد طرف ضعيف في العلاقة التعاقدية في النقل البحري كما أشارت إليه بعض الاتفاقيات الدولية و التي أرادت التخفيف من التزامات الشاحن بصفته الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية مقابل أن تزيد في التزامات الناقل البحري بصفته الطرف الذي يتحكم في شروط عقد النقل.

فالأصل أن عقد النقل البحري هو عقد ملزم بجانبيين و منه فإن التزام الناقل البحري بالاستلام و الشحن و الرص و التفريغ و النقل و المحافظة على البضائع ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن ، لذلك نقول أن القانون البحري الجزائري لم يتعسف في ترتيب جملة من الالتزامات في ذمة الناقل البحري الحريص هذا من جهة ، و من جهة أخرى مكنه من الإعفاء من المسؤولية المترتبة عليه في حالة إخلاله بأحد الالتزامات إذا ثبت وجود سبب أجنبي أو احد الأسباب العامة المنققة عليها التي حالت دون تنفيذه لالتزامه بالإضافة إلى ذلك فإن الناقل البحري يتمتع بحقوق تتمثل في حقه في الحجز و رمي البضاعة في البحر لذلك نقول أن عقد النقل البحري هو عقد زمني يربط بين التزامات أطراف ثلاثة هم : الشاحن ، الناقل البحري و صاحب الحق في تسليم البضاعة أيأ كان فإذا أخل أحدهم بالتزامه يترتب عن ذلك قيام مسؤوليته عن هذا الإخلال بالالتزام

ومن أهم النتائج التي توصلنا إليها :

- 1- تعتبر مسؤولية عقدية، ناتجة عن عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يتعهد فيه الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر و يترتب على ذلك التزامات، حيث يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة، و من ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري
- 2- وتثور هذه المسؤولية نتيجة وجود خطأ مفترض، لذا يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية بل تجعل منه الأساس الذي تقوم عليه.

3- وتبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع من تاريخ تسلمه للبضائع، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه وليس بتفريغها في ميناء الوصول، أي أن الناقل يسأل عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء وجودها بعهدته.

4- كما توصلنا أيضا إلى أن الناقل يسأل عن عدم تنفيذه لعملية النقل المتفق عليها في وثيقة سند الشحن، وهذا يعد التزام رئيسي، كما يسأل عن أي تأخير في تسليم البضاعة وعن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة.

5- ونخلص إلى أن المشرع الجزائري أقر حماية خاصة للناقل من أجل وضع التوازن بين أطراف العقد وذلك من خلال إعفاء الناقل في الحالات المنصوص عليها في المادة 802 من القانون البحري وبالتالي لا يوجد طرف ضعيف وطرف قوي في عقد النقل البحري.

6- وأن الناقل لا يمكنه التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي خارج عن إرادته أو إرادة أحد الناقلين التابعين له تسبب في إضرار البضاعة.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

I. المؤلفات:

- 1- أحمد محمود حسني، عقد النقل الدولي للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية 1990. 2- طالب حسن موسى، القانون البحري، (ط1)، دار الثقافة، عمان 2015.
- 3- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان 2009.
- 4- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007.
- 5- عباس حلمي، القانون البحري، (ط1)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
- 6- علي البارودي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 1889.
- 7- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي، لبنان 2001.
- 8- علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- 10- لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان 2000.
- 11- محمد عبد الفتاح الترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2005..
- 12- محمد عبد الفتاح الترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية 2005.
- 13- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2005.

- 14- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2015.
- 15- محمد كمال حامدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية 1989.
- 16- محمود سمير الشراوي، القانون البحري، (طه)، دار النهضة العربية، القاهرة 1993.
- 17- محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، أحكام عقد النقل، (ط1)، دار الثقافة ، عمان 2015.
- 18- مصطفى كمال الإسكندرية 2010. طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، (ط1)، مكتبة الوفاء القانونية،
- 19- مصطفى كمال طه، القانون البحري، (ضا)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- 20- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2001.
- 21- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان 2001.

II. المقالات:

- 1- ابن ددوش نضيرة قماري، اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 9، جوان 2016.
- 2- فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، واتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة ، العدد 35، جامعة ادرار 2010.

3- فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام هامبورغ والقانون المصري ، مقالة منشورة في <http://www.eastlaws.com> .

III. البحوث الجامعية :

1- أطروحات الدكتوراه

1- يسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2011-1012

2- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2011.

2- مذكرات ماجستير:

1- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2013.

2- حفيري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق جامعة وهران، السنة الجامعية 2010-2011.

3- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، السنة الجامعية 2006.

4- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2007.

5- كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، السنة الجامعية 2017.

3- مذكرات الماستر:

1- أحمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة بكالوريوس الحقوق في القانون، كلية، جامعة القادسية، العراق، السنة الجامعية 2017.

2- خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص إدارة أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، السنة الجامعية 2016.

3- عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون خاص شامل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، السنة الجامعية 2015.

4- كحلة صدام، التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في العلاقات الدولية الخاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، السنة الجامعية 2015-2016.

5- ميموني سعادة النظام القانوني لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة، السنة الجامعية 2015-2016.

VI - القوانين:

- 1- قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1439 الموافق لـ 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، 2008.
- 2- أمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 وبالقانون رقم 10-04 بالقانون المؤرخ في 15 أوت 2010.

ثانيا: المراجع الأجنبية

- 1- Bernard josien. la responsablité du transporteur de marchandises en droit. anglais. Sirey. Parise 1960
- 2- Rodiere Rene, Dupontavice Emmanuel, droit maritime, 12eme, edition dalloz, paris, 1997 .

الفهرس

01	.....مقدمة
06	.....الفصل الأول :الإطار المفاهيمي قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
07	.....المبحث الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري
07	.....المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
08	.....الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	.....الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
12	.....المطلب الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
12	.....الفرع الأول: عدم تنفيذ النقل للبضائع
14	.....الفرع الثاني: الهلاك البضاعة
18	.....الفرع الثالث: المسؤولية عن تلف البضاعة
21	.....الفرع الرابع: التأخير في تسليم البضاعة
25	.....المبحث الثاني : الآثار المترتبة على مسؤولية الناقل البحري
25	.....المطلب الأول: الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل البحري
26	.....الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخطاء الملاحية
28	.....الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة السبب الأجنبي

- 31 الفرع الثالث: خطأ الغير ووجود عيب بالبضاعة
- 34 الفرع الرابع : حالات الإعفاء الاتفاقية
- 37 الفرع الخامس: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية
- 40 المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 41 الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
- 43 الفرع الثاني : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري
- 49 الفصل الثاني : وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري
- 50 المبحث الأول : الدعوى القضائية
- المطلب الأول: تحديد الأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة.....
- 50
- 51 الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 56 الفرع الثاني : الاختصاص القضائي
- 58 المطلب الثاني: الإجراءات وآجال رفع دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 58 الفرع الأول: شروط الإخطار
- 61 الفرع الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 63 المبحث الثاني : التحكيم البحري
- 63 المطلب الأول: محكمة التحكيم

64	الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري.....
67	الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم.....
69	المطلب الثاني: مكان التحكيم.....
72	المطلب الثالث: القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري.....
73	الفرع الأول: اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم.....
74	الفرع الثاني: إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع.....
79	خاتمة.....
82	قائمة مراجع.....

ملخص مذكرة الماستر

من خلال هذه دراسة في هذه الموضوع نستخلص أن المسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري في ضوء الاتفاقيات هانبورغ لسنة 1978 يتضح لنا أنه ان المسؤولية الناقل البحري سواء في القانون الجزائري أو الاتفاقيات هامبورغ تقوم على هذه المسؤولية الناقل البحري كما لا يوجد طرف ضعيف في العلاقة التعاقدية في النقل البحري كما أشارت إليه بعض الاتفاقيات الدولية و التي أرادت التخفيف من التزامات الشاحن بصفته الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية مقابل أن تزيد في التزامات الناقل البحري بصفته الطرف الذي يتحكم في شروط عقد النقل .

كما يبين هذه الموضوع أن عقد النقل البحري هو يخضع لي القواعد العامة في القانون في ابرام عقد بين جانبيين و منه فإن التزام الناقل البحري بالاستلام و الشحن و الرص و التفرغ و النقل و المحافظة على البضائع ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن ، لذلك نقول أن القانون البحري الجزائري لم يتعسف في ترتيب جملة من الالتزامات في ذمة الناقل البحري الحريص هذا من جهة ، ومن جهة أخرى مكنه من الإعفاء من المسؤولية المترتبة عليه في حالة إخلاله بأحد الالتزامات إذا ثبت وجود سبب أجنبي أو احد الأسباب العامة المتفق عليها التي حالت دون تنفيذه لالتزامه بالإضافة إلى ذلك فإن الناقل البحري يتمتع بحقوق تتمثل في حقه في الحجز و رمي البضاعة في البحر .

الكلمات المفتاحية:

1./المسؤولية 2/ عقد الناقل البحري 3/ الاتفاقيات 4/ التحكيم 5/ الدعوى

Abstract of The master thesis

Through this study on this topic, we conclude that the responsibility of the maritime carrier in the Algerian maritime law, in light of the Hanburg Agreements of 1978, it becomes clear to us that the responsibility of the maritime carrier, whether in Algerian law or in the Hamburg conventions, is based on this responsibility of the maritime carrier, as there is no weak party in the contractual relationship In maritime transport, as indicated by some international agreements, which wanted to reduce the shipper's obligations as the weak party in the contractual relationship, in exchange for increasing the obligations of the shipping carrier as the party that controls the terms of the transport contract.

This topic also shows that the maritime transport contract is subject to me the general rules of law in concluding a contract between two sides and from it, the obligation of the maritime carrier to receive, ship, stack, unload, transport and preserve the goods is nothing but a complement to the shipper's obligations, so we say that the law The Algerian seafarer has not been abusive in arranging a set of obligations owed to this careful marine carrier on the one hand, and on the other hand enabled him to exempt from liability incurred by him in the event of a breach of one of his obligations if it is proven that there is a foreign cause or one of the agreed general reasons that prevented his implementation of his commitment in addition In addition, the shipping carrier has rights represented in his right to seize and throw the goods overboard.

key words:

1 /. Responsibility 2 /. Maritime Carrier Contract 3 / Agreements 4 / Arbitration 5 / Case