

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: 02

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم: الحقوق

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

الأحكام المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري بين التشريع الجزائري (دراسة مقارنة)

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذ(ة):

بوزيد خالد

الشعبة: الحقوق

من إعداد الطالب(ة):

بن عمار كوثر

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ(ة).....مزيود بصيفي.....رئيسا

الأستاذ(ة)..... بوزيد خالد.....مشرفا مقرر

الأستاذ(ة).....رحوي فؤاد.....مناقشا

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/07/08

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى أبي و أمي أطال الله في عمرهما

و إخوتي وإلى زوجي

إلى كلّ عائلة بن عمّار

إلى صديقاتي

إلى كل من ساعدني على إنجاز هذا العمل

كلمة شكر و تقدير

يشرفني أن أتقدم بجزيل الشكر و العرفان إلى اللجنة الموقرة التي قبلت مناقشة هذا البحث المتواضع

تقديري و احترامي و اعترافي بالجميل أتوجه به إلى الأستاذ المشرف على هذا العمل المتواضع الذي وجهه و صوبه و أولى له عناية الأستاذ بوزيد خالد و الأستاذ رحوي فؤاد إلى السيد رئيس قسم القانون الخاص.

إلى كل عمال و أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسيّة لجامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم.

وكلّ من ساهم في إنجاز هذا العمل.

قائمة المختصرات

أولاً : بالغة العربيّة:

ق.ب.ج : قانون بحري جزائري.

ق.ب.م : قانون بحري مصري.

إ.م.إ : إجراءات المدنيّة و الإداريّة.

إ.هـ : إتفاقيّة هامبورغ.

ج.م:جريدة رسميّة.

ص : الصّفحة.

ثانياً: بالغة الفرنسيّة:

Op.cit : référence précédemment cite.

P : page.

لا تخفى أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان ، بإعتباره عصب حركة تداول الثروات ، ذلك أنّ إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيرا نقل الأشياء من مكان إلى آخر ، أي نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها ، كما أنّ الإنسان يكون هو بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر في إطار مزاولته نشاطه اليومي¹، ويكتسي النقل أهمية بالغة خصوصا في ميدان الممارسات التجارية مند نشوء الحضارات الأولى ، وازدادت أهميته مع تصاعد التجارة بين الشعوب فتمّ ضبط معاملاته عرفيا قديما و حديثا.

إلا أن تكون المجتمع الدولي بشكله الحديث لفت عناية المؤسسات التشريعية فيه نحو الإهتمام بالنقل، خصوصا بشقّه البحري ، وباعتبار النقل البحري خدمة يقدمها متعهد النقل بناء على إتفاق بينه و بين متلقي الخدمة، وذلك في إطار عقد النقل البحري لكونه يدخل ضمن المعاملات الدولية ، وقد شهد العالم في النصف الثاني من القرن 20، قفزة نوعية من الملاحة البحرية و خصوصا في مجال النقل البحري للبضائع، هذا الأخير الذي يعتبر بمثابة الركيزة الأساسية للتبادل التجاري الدولي في عالمنا الحاضر و يملك علاقة وثيقة بحركة التجارة البحرية، فهو القاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات و الواردات، كما يتميز النقل البحري بقلة تكاليفه ، إذ تعتبر السفينة أكبر واسطة مستعملة للنقل، بالإضافة إلى ما سبق انخفاض الأجرة.

ونظرا للتزايدات المتكررة بين المتبادلين و المتعاملين، بخصوص سلامة البضاعة و هلاكها في مرحلة انتقالها من الشاحن إلى المرسل إليه ، إهتم المشرع بالعمل جاهدا للتوفيق بين مصالح أطراف العلاقة العقدية، التي يعتبر فيها متعهد النقل الطرف الإقتصادي الأقوى الذي قد يستغل قوته في إملائه شروط مجحفة في حق متلقي الخدمة، سائرا بذلك على خطى التشريعات الوطنية الأخرى، و الإتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع النقل البحري، خاصة إذا علمنا أنّ

¹ عزّوز رزيقة و احمد مسعود زهرة ، عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماستر في الحقوق تخصص إدارة الأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجبالي بونعامة خميس مليانة، 2015 ص 01.

الجزائر قد وقّعت على معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة للنقل البحري مبكراً، ويتعلق الأمر باتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة، و الموقعة بتاريخ 25 أوت 1924م، المتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن. و لها بروتوكولين الأول موقع في 23 فيفري 1968م ويتضمن قواعد فيسبي، ودخل حيز التنفيذ تاريخ 23 جوان 1977م، و الثاني موقع في 21 ديسمبر 1979م، ودخل حيز التنفيذ في 14 فبراير 1984م. و قد انضمت الجزائر للاتفاقية بموجب مرسوم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964م. بالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في هامبورغ و المعروفة باسم قواعد هامبورغ في 31 مارس 1978، لم تنظم إليها الجزائر ولكن تستمدّ منها بعض الأحكام .

إنّ موضوع مسؤولية الناقل البحري جدير بالدراسة، لكونه يبرز مشكلات النقل البحري، و يحدّد حقوق وواجبات جميع الأطراف في النزاع بهذا الخصوص، خاصة مع تزايد انتقال السلع و البضائع ومع تصاعد و تكاثر العمليات التجارية الدولية، وانفتاح الجزائر على الإقتصاد و المجتمع الدوليين. فمند أوائل التسعينات من القرن الماضي تزايدت حركة النقل البحري نحو الجزائر و موانئها و أسواقها المفتوحة لإستقبال البضائع الأجنبية.²

وتزداد أهمية الموضوع إذا أخذنا في الحسبان، تلك المخاطر التي دائماً ما تكون عرضة أمام عمليات النقل البحري، و التي قد تصيب البضاعة بأضرار، أو تأخرها عن الميعاد المتفق عليه أو المعقول لدى الناقل العادي، فتلحق بالبضائع خسائر ينجّر عنها قيام نزاعات قضائية بين أطراف المعاملة.

و يعدّ من أهم المسائل التي عالجها القانون البحري، خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح أمام المحاكم.

² حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، في الحقوق، تخصص ق. أعمال، جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي، 2014.

إن أهمية الموضوع المذكورة سابقا، ونفور الباحثين عن الإهتمام به (الموضوع) مقارنة بقضايا أخرى من القانون الخاص، مدى ازدياد الحاجة لإستيعاب مثل هاته المواضيع خاصة و ان الجزائر تمر بأزمة تحايلات و قضايا فساد قي كل المجالات بما في ذلك الموانئ و الناقلون،كلها عوامل كانت دافعا و سببا يجعلني أختار البحث في هذا الموضوع لإنهاء هذه المرحلة من تكويني العلمي.

و الهدف من هذه الدراسة هو الإطلاع على جزء مهم جدا من القانون الخاص، ألا و هو القانون البحري بوجه عام، و يستهدف الموضوع بالتدقيق توضيح الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل من اجل تحديد المسؤولية و تحديد المركز القانوني لأطراف العلاقة.

وبالنظر لكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مدنية نظرا لطبيعة المهمة التي يقوم بها و المتمثلة في نقل البضاعة و إيصالها المعرضة لمخاطر جمة قد تلحق الضرر بالبضاعة، فيسأل عليها الناقل بموجب عقد النقل و لدراسة هذه القضية إرتأينا أن نطرح الإشكالية التالية:

ما مفهوم مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري و التشريع الدولي؟

وماهي الآثار المترتبة عن قيامها؟

و من اجل دراسة هذه الإشكالية لجأنا للإعتماد على منهجين الوصفي و التحليلي ، حيث قمت بجمع المعلومات القانونية و إخضاعها للمناقشة و التحليل، إذ نبحت عن النصوص التشريعية التي تخص هذه المشكلة لتوظيفها

للإجابة عن هذه التساؤلات قسّمت بحثي إلى فصلين، الفصل الأول ماهية مسؤولية الناقل البحري و الفصل الثاني: الإجراءات المتبعة في مجال مسؤولية الناقل البحري .

باعتبار مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري ، ونظرا لكثرة و اتساع الإعتماد على عملية النقل البحري من قبل كافة دول العالم .

فلا يطلق لفظ المسؤول على أي شخص إلا في حالة ارتكابه خطأ، و بالتالي لا يمكن أن نعتبر الناقل البحري قد أخطأ أثناء ممارسته لعمله ، إلا إذا أخلّ بالالتزامات الخاصة به . و لا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف او التأخر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ من المرسل إليه أو عيب خاص في البضاعة .

1

المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري و نطاقها :

تنصّ المادة 802 قانون بحري جزائري² على انه " يعدّ الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع مند تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

إنّ الإلتزام الرئيسي للناقل البحري هو نقل البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدّد . فإنّه يكون مسؤولا عن الهلاك إذ لم يسلم البضاعة على المرسل إليه ، و

¹ بلعباس لعرج ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص ، تخصص المسؤولية و التأمينات ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، 2018 ، ص 08.

² أمر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري المعدل و متمم بالقانون رقم 98-05 في 25 جوان 1998.

عن التلف إذا لميسلمها في حالة سليمة و عن التأخر إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد كما تقرّر مسؤوليته في حالات ثلاث هي الهلاك ، التلف، و التأخير.

المطلب الأول : مفهوم مسؤولية الناقل البحري :

يحضى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل، ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، لذا فإن تحديد تعريفه ومراحل تطوره مهم جدا.

الفرع الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع طبقا للتشريع الجزائري :

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددًا إلا أنه يمكن استنباطه إعتماذا على نص المادتين 738¹ و 754² من القانون البحري ق.ب.ج إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، و يمكن في حالة عدم ذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن عدّ المجهز هو الناقل و المجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفته مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخول له ذات الحق و هي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572 من القانون البحري³، تم تعديل المادة 571 من القانون البحري الجزائري من خلال قانون 05-98 و الذي كان

¹ تنص المادة 738 "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة .

² تنص المادة 754 "إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن ، عدّ مَجْهَزَ السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل ، وكذلك الحال عندما يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

³ تنص المادة 572 من ق.ب.ج على : " يعتبر مَجْهَزًا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه أمّا بصفته مالكا للسفينة واما ببناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة " أمر 76-80 مؤرخ 23 أكتوبر سنة 1976،متضمن القانون البحري.

ترجمة لتوحيد جديد فرضته الضرورات الإقتصادية حيث أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية، إذ يمكن التفرقة بين المرحلة ما قبل التعديل و ما بعدها.

(1) مرحلة ما قبل التعديل :

تنص المادة 571 من قانون البحري الجزائري على أنه :

" ينشأ إحتكار الدولة على نشاطات النقل البحري"

لم يكن الحق لأشخاص خلال الفترة الممتدة من سنة 1963 الى غاية تعديلات سنة 1998 ممارسة نشاط النقل البحري و حتى النشاطات بصفة مطلقة عن طريق مؤسسات تابعة لها تقوم بذلك .

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

الشركة فتم إنشاء شركة لنقل المحروقات سنة 1982، ثم شركة أخرى لنقل المسافرين و بقيت مهمة نقل البضائع مسندة للشركة الجزائرية للنقل البحري منذ 1987 بدون أن يكون لها منافس.¹

¹ شتوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في إطار إتفاقيّة بروكسل لسنة 1924 و ق.ب.ج ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانونين فرع الأعمال،كلية الحقوق،جامعة مولود معمري ،تيزي وزو، 2009، ص33.

(2) مرحلة ما بعد التعديل :

تم تعديل المادة 571 السابقة الذكر بموجب القانون رقم 98-05 و التي تم إعادة صياغتها

على النحو التالي :

"النقل البحري ملكية عامة يمكن أن يكون موضوع إمتياز" كما تضيف المادة 571 في فقرتها الأولى و الثانية على أنه :

" يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعويون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو لنشاطهم في القطر الجزائري ."

يتجلى من خلال المادة السالفة الذكر أن الدولة الجزائرية مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، قد فتحت المجال لإستغلاله وفق آلية قانونية، كثيرا ما لجأت إليها و هي نظام التعاقد عن طريق منح إمتياز للأشخاص محددين وفق شروط يحكمها تنظيم خاص و المحدد في المرسوم التنفيذي رقم 57-08.¹

أ - الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط :

إستنادا إلى المادة 1/571 من القانون البحري الجزائري، فإن الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط هم :

- الأشخاص الطبيعيون، بشرط أن يحملوا الجنسية الجزائرية .

-المؤسسات العمومية الجزائرية.

¹ مرسوم تنفيذي رقم 08-57 مؤرخ في 13 فبراير 2008، المتضمن شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري و كفياته .

- الأشخاص الإعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري، و قد حدّدتهم المادة 50 من القانون المدني الجزائري¹، بأنهم الأشخاص الذين لهم مركز رئيسي في الخارج و لهم نشاط في الجزائر، يعتبر مركزهم في نظر القانون في الجزائر .

لم يكن من الضروري إشتراط أن يكون لهم مركز رئيسي بالجزائر لأنه يكفي أن يكون لهم نشاط بها و يشترط أيضا لهذه الفئة أن تكون لها صفة مجهزي سفن، أي بعبارة أخرى أن يكون لهم نشاط إعتيادي مسبق في هذا المجال، و المقصود بهم هم الأجانب .²

ب- كيفية منح الإمتياز:

صدر لهذا الصدد مرسوم تنفيذي رقم 08-57 تطبيقا للمادة 571 السالفة ذكرها، و التي فرض مجموعة من الشروط و الإجراءات لمنح الإمتياز، كما حصر حالات تعليق أو إلغاء هذا الإمتياز.

حددت شروط منح الإمتياز المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، و التي تتجسد في مايلي :

- أن يكو المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري ،
- يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها،
- يستوفي الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط،

¹ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل26 سبتمبر سنة 1975، المتضمّن القانون المدني ، المعدّل و المتمم. و تنصّ المادة 50 من ذات القانون "يتمتع الشخص الإعتباري.....الشركات التي يكون مركزها الرئيسي في الخارج ولها نشاط في الجزائر يعتبر مركزها....".

² شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص33.

- يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، و يكون

قد حصل على أماكن الرسو.

- يتوفر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفته مالك أو بصفات أخرى تمنح له الحق

في استعمالها، و يجب أن تكون هذه السفن في حالة ملاحية جيدة و مطابقة لمقاييس الأمن و المحافظة على حياة الأشخاص و الممتلكات في البحر و الوقاية من التلوث الناجم عن السفر طبقا للمقاييس و القواعد الوطنية و الدولية المعمولة بها، و أن يقل سنها عن خمسة عشر عاما .

- أن تشغل طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عند إستغلال صاحب الإمتياز

سفينة تحمل العمل الوطني غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإيجار النسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيله الطاقم، و في حالة إستغلال السفينة تحمل علما أجانبيا، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزئيين ضمن تشكيلة الطاقم و تذكر هذه النسبة في إتفاقية الإمتياز.¹

-يقدم طلب منح الإمتياز الى الوزير المكلف بالتجارة البحرية، و في حالة قبوله يصدر قرار منحه بموجب مرسوم تنفيذي يتخذ في مجلس الحكومة بعد التوقيع على الإتفاقية الإمتياز و دفتر الشروط بين الطرفين، و يكون الإمتياز الممنوح عاما إذ يشمل كل الخدمات المرتبطة مع النقل البحري أو خاصا إذ ينصب على تقديم خدمة معينة.²

¹ المادة 4 من المرسوم التّنفيدي رقم 08-57، مرجع سابق.

² المادة 5 و 01 نفس المرجع .

-يمنح الإمتياز لمدة عشر سنوات قابلة لتجديد بموجب طلب يقدم ستة أشهر قبل نهاية مدة الإمتياز وقد يرفض الطلب و يعدل الوزير قرار الرفض إذا توفر سبب من الأسباب التي جاءت ب المادة 15 من لمرسوم التنفيذي 08-57.¹

يقوم الوزير بإبلاغ المعني بالأمر بقرار الرفض، و الذي يثبت له الحق في الطعن، إلا أن الغريب و المثير في هذا الطعن، أنه لم يذكر أية جهة مخول لها صلاحية النظر في الطعن إلا أمام مصدر قرار الرفض.²

ج) إجراءات تعليق الإمتياز أو إلغائه :

يمكن التعليق المؤقت للإمتياز في حالة الإخلال الخطير بالالتزامات المقررة في دفتر الشروط بصفة خطيرة أو متكررة، و تقدر الخطورة يرجع للوزير، و هذا بعد إعدار واحد.³

كما يمكن للوزير إلغاء الإمتياز دون التعويض، بعد إعدار المعني في الحالات أهمها :⁴

- إذا لم يضع الإمتياز حيز التنفيذ خلال ستة أشهر من منعه أو يستغله كلياً أو جزئياً أو تخلي عنه (المواد 30 الى 32 من المرسوم تنفيذي 08-57).

- في حالة التخلي عن إمتياز أو إفلاس صاحب الإمتياز خدمات النقل البحري و

بما

في ذلك الحل المسبق للشخص المعنوي صاحب الإمتياز.

¹ المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 ن مرجع سابق.

² شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص36.

³ المادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 ، مرجع سابق .

⁴ المادة 30 من المواد 30 إلى 32 نفس المرجع.

1 - في حالة عدم احترام أحكام المادة 11 من مرسوم تنفيذي 08-57 .

تجدر الإشارة أن الحالات السالفة الذكر صنفها المشرع من بين الحالات التي يتم إلغاء الإمتياز دون تعويض ، و بمفهوم المخالفة يستخلص أنه هناك حالات يتم فيها إلغاء الإمتياز بتعويض، إلا أن المشرع لم يتطرق إليها .²

الفرع الثاني: تعريف الناقل البحري طبقاً للقوانين المقارنة :

عرّف المشرع المصري من خلال المادة 198 من القانون البحري المصري أنه يمكن اعتبار الناقل مالكا للسفينة و تجهّزها ، أو مستأجرها ، و اعتبرت المادة 78 من ذات القانون أنّ المجهّز إما أن يكون مالكا أو مستأجرا للسفينة ، و بذلك أن يكون للناقل له صلة بالسفينة الناقلة ، فهو إما أن يكون مالكا لها أو مستأجرا أو مجهزا .

بينما إعتبرت اتفاقية بروكسل الناقل بأنه مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل ، و يظهر أنها تركز على ضرورة وجود صلة بين من يقوم بالنقل و وسيلة النقل (السفينة) ، إضافة إلى عنصر التعاقد بمعنى أن يبرم عقد نقل مع الشاحن هو الناقل ، فالإتفاقية حصرت الناقل في أضيق الحدود .³

¹ تنصّ المادة 11 على "يكون الإمتياز شخصياً، و لا يمكن التنازل عنه ولا يمكن أن يكون محل إيجار أيّا كان شكله ، و يكون مؤقتاً و قابلاً ، غير أنه في حالة وفاة صاحب الإمتياز، يمكن لذوي حقوقه أن يواصلوا استغلال خدمات النقل البحري إلى غاية نهاية مدّة الإمتياز، شريطة ان يبلّغوا بذلك السلطة المانحة للإمتياز في أجل لا تتجاوز مدّته شهرين(2) وتمتثلوا لأحكام دفتر الشروط".

² شتوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل لسنة 1924 و القانون البحري الجزائري ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون ، فرع ق. الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، 2009، ص من 31 إلى 33 .

³ أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1998 ، ص 13 ، 14 .

أما قواعد هامبورغ إعتمدت على معيار التعاقد مع الشّاحن لنقل البضائع بطريق البحر سواء ابرمه بنفسه (الناقل) أو من ينوب عنه ، و الذي اصطلح على تسميته ب " الناقل المتعاقد " هذا ما يتماشى مع الجديد الذي جاءت و هو إدخال مفهوم الناقل لفعلي الذي عرّفته الفقرة الثانية من المادّة الأولى منها بأنّه " الشخص الذي يعهد إليه الناقل بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعملية النقل " .

يظهر ان معاهدة بروكسل تتقاسم مع إتفاقية هامبورغ في معيار التعاقد لكنّها لم تول أية أهمية لضرورة وجود صلة بين الناقل و وسيلة النقل .¹

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري:

إنّ لأحكام مسؤولية الناقل البحري التي نصّمها القانون البحري و القوانين المقارنة نطاق محدّد ، نطاق زمني هو بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشّحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق (المرسل إليه أو ممثله القانوني) .

كما لهذه المسؤولية نطاق مادّي ، و نعني به الأضرار التي تشمل هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها .

الفرع الأول : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة خلال مدّة زمنيّة معيّنة ، وتختلف هذه الأخيرة من تشريع على آخر .

أولاً: التشريع الجزائري :

¹ شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص 31.

تنصّ المادة 802 من القانون البحري الجزائري¹ على أن المسؤولية الناقل البحري تبدأ من

لحظة تكلفه بالبضاعة في ميناء الشحن و تستمر إلى غاية تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه ذلك أن البضاعة تمر بمراحل متعددة بما يسمى بالرحلة البحرية و

هنا تكون مسؤولية الناقل البحري و سنتطرق لهذه المراحل كالتالي :

أ) إستلام البضائع و شحنها على مثن السفينة من طرف الناقل :

يتعين على الناقل البحري إستلام البضائع من الشاحن ، و تعتبر وتعتب واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري ة تبدأ إلتزامات الناقل و مسؤوليته بمجرد إستلامه البضاعة .

و يتم إستلام البضاعة من ميناء الشحن في الموعد المنفق عليه ، وهذا ما نصت عليه المادة 772 من القانون البحري الجزائري بقولها ” يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن

يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التّحميل و في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل الذي يقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ

¹ تنصّ المادّة 802 "يعدّ النّاقِل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار الّتي تلحق بالبضائع مند تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ،استثناء الحالات المدرجة في المادّة التالية".

أجر المحمولة المتفق عليها : إذ يمكن أن يتم إستلام البضائع خارج حدود الميناء كأن يتم في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل و يبقى على الناقل إتمام الإجراءات اللازمة لنقا البضاعة الى رصيف الميناء مع مراعاة الإجراءات الجمركية .

فإستلام البضائع هي واقعة قانونية ترتب إلتزاما على عاتق الناقل البحري ، لكن يجوز الإتفاق على خلاف ذلك و هي في حالة إستلام البضائع وهي على ظهر السفينة كما نصت اي ان مسؤولية الناقل البحري على البضائع لا تكون الا في حالة تواجدها على ظهر السفينة.¹

بعد إستلام البضائع من طرف الناقل ، يقوم بشحنها علة مثن السفينة كما نصت على ذلك المادة 773 من القانون البحري الجزائري² و المقصود هنا هو تحميل البضاعة في السفينة ما لم يتفق علي غير ذلك إذ أن إلتزام الناقل البحري بالشحن لا يتعلق بالنظام العام

و هذا ما يدفعنا الى القول بأنه يمكن أن يكون عبء الشحن على عاتق الشاحن خلافا للقانون الفرنسي الذي جعل من إلتزام الناقل بالشحن من النظم العام.

من خلال المادة 773 من القانون البحري نلاحظ أن المشرع وقف موقفا وسطا حيث جعل

القاعدة القانونية تلزم الناقل البحري بالشحن و لكنه أردها مكملة لإرادة الأطراف فيجوز أن يتحمل الشاحن عبء الشحن إذا إتفق على ذلك و يبلغ الشاحن على ذلك كتابيا .

¹ بلعباس لعرج ،مرجع سابق ، ص10.

² تنص المادة 773 " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخصّ البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التّحميل .و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع ، ويجب أن يبلغ الشّاحن عن ذلك و ان يبيّن ذلك كتابيا على البضائع إذا امكن".

هذا من الناحية القانونية ، لكن من الناحية العملية لا يتولى الناقل البحري أو الشاحن تنفيذ

الشحن المادي، و إنما يتولاه المقاول البحري أو مقاول الشحن أو التفريغ أو مؤسسة الميناء و لكن تحت إشراف الناقل البحري .

و قد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يقضي بالتزام الشاحن بإتمام شحن البضائع، فعادة ما يقترن هذا الشرط بإتفاق آخر على توكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول

البحري و يترتب على ذلك أن الناقل يستطيع إنجاز الشحن بالكيفية التي يراها ملائمة و تحت إشرافه مع نقل تبعة المخاطر التي تنجم عنه بالإضافة الى أعبائه المالية الى الشاحن.

و تنص المادة 774 من القانون البحري¹ على وجوب إعلام الشاحن في حالة تحميل البضائع

على سطح السفينة .

(ب) تسليم البضائع المرسل إليه :

¹ تنص المادة 774 من ف.ب.ج" لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة و عندما يكون التّحميل في هذه الحالة نظاميًا و متعارفا عليه بوجه العموم.و في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشّاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التّحميل قد تمّ بالإتّفاق مع الشّاحن".

نصّت المادة 782 من القانون البحري " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب على إستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن...".

وعليه فإن عملية التسليم لا تتم بمجرد تفريغ الناقل للبضاعة في ميناء الوصول بل تنتج أثرها عند قبول الأطراف بالوثائق وهذا ما أكّده القضاء المصري على أن عقد النقل البحري

لا ينقضي و لا تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة إلا بتسليمها الى المرسل إليه أو ممثله

تسليما فعليا و التسليم فعلي هو التسليم الذي يتم بعد عملية الفحص و المراقبة للبضائع و

إستلام وصول تسليم البضاعة.

و هذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في القرار الصادر بتاريخ 1991/06/30 بين الشركة الجزائرية لتأمين النقل بالجزائر ضد اليبال لاينس كليبارا سترات بلجيكا و الذي جاء في إحدى حيثياته "من المقرر قانونا أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليمها الى المرسل إليه ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون. و لما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع عندما اعتبروا تفريغ البضاعة في الميناء بمثابة تسليمها و أعفوا بذلك الناقل من المسؤولية أخطأوا في تطبيق القانون. و استقرّ اجتهاد المحكمة العليا على هذا المبدأ في عدة قرارات أخرى.¹

¹ بلعباس لعرج ن مرجع سابق، ص 11.

كما تجرد الإشارة إلى وجوب التفريغ بين تفريغ البضاعة وبين التسليم فالأول هو واقعة مادية تتمثل بإنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو شحنها إلى المخازن أما التسليم فهو تصرف قانوني فهو إعطاؤها و منحها لصاحبها أو من ينوبه بعد تفريغها و قد يقترن التفريغ بالتسليم أي أن يكون التفريغ و التسليم في وقت واحد. و هذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرار لصادر في 1997/07/22 جاء فيه : " ... لم تبين من قضية الحال أن القضاة المجلس أخلطوا بين التسليم و التفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من إختصاص المؤسسة المينائية متناسين أن ذلك لا يعنى الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونيًا، فإنهم بذلك قد خرّقوا القانون و عرضوا قرارهم للنقض¹.

فالتسليم أثر هام إذ يحول المخطر و تبعه الهلاك، فقبله يكون الناقل هو المسؤول عن البضاعة و بعده تحول و تنتقل إلى صاحب الحق في البضاعة فهو تصرف قانوني من حيث أنه فيه إيجاب و قبول، فالناقل تتجه إرادته إلى تسليم البضاعة إلى صاحبها و ينتهي عقد النقل البحري للبضائع عندما يقبل صاحب البضاعة هذا التسليم بدون تحفظ و إخطار للنقل.

فإذا قبل صاحب البضاعة هذا التسليم بدون تحفظ و إخطار للناقل، فهذا قرينة على التسليم

الصحيح و أنه تسلم البضاعة كما كانت عليه.

¹ نفس المرجع، ص 12.

أما العمل المادي في التسليم فيتمثل في تقديم البضائع من الناقل الى المرسل إليه أو وكيله.

و هذا يختلف التسليم عن التفريغ لأن هذا الأخير هو واقعة ملدية تثبت بكافة الطرق و

معناه إنزال البضاعة من سراج السفينة الى البر في الميناء الوصول. و بذلك قد

التفريغ عملية التسليم مباشرة و قد يأتي سابقا عليه و بالتالي فهو يمتد الى مسؤولية الناقل البحري للبضائع لأن عقد النقل البحري لا ينتهي بعملية التفريغ الذي تقوم به شركات الشحن

و التفريغ في الموانئ بل ينتهي بعملية التسليم و هو ما حاد عنه قضاؤنا في الجزائر إذ

إعتبرت بعض المجالس القضائية أن الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية تفريغها من

السفين جزء من مسؤولية المؤسسة المينائية بإعتبارها هي المسؤولة عن تفريغ و تخزين

البضاعة و ذلك طبقا لنص المادة 873 من القانون البحري الجزائري و بذلك يعتبر الناقل

البحري معفى من المسؤولية.

و في نظرنا، فإن الناقل البحري للبضائع يبقى مسؤولا مسؤولية كاملة عن البضائع محل

النقل البحري أثناء عملية التفريغ الذي تقوم بها شركات التفريغ و الشحن لأن عقد النقل

البحري لا ينتهي بالتفريغ و إنما بالتسليم الصحيح إلى المرسل إليه المحدد في سند

الشحن و

هو الأمر الذي أكدته عدة قرارات للمحكمة العليا على كون عقد النقل البحري لا ينتهي

إلا

بعد تسليم البضائع إلى المرسل إليه و أن عملية التفريغ تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل البحري

مهما كان منفذه¹ طبقاً لأحكام المادة 780² من القانون البحري الجزائري.

ثانياً: في التشريع البحري المصري :

نصت المادة 227 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية على أنه " يتضمن الناقل هلاك

البضاعة في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة " .

حدّد النصّ على هذا النحو النطاق الزمني لمسؤولية النقل البحري التي رسم قانون التجارة البحرية أحكامها بأنه المدّة بين إستلام الناقل البضائع في ميناء الشحن و قيامه بتسليمها إلى

صاحب الحق تسليمها في ميناء التفريغ، أما خارج هذا النطاق الزمني، أي ما يتّم من عمليّات سابقة على إستلام الناقل البضائع في ميناء الشحن، أو العمليات اللاحقة لتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها بمناسبة عمليات تابعة أو مكملّة لعقد النقل البحري.

¹عبّاس، مسؤولية الناقل البحري لبضائع ، منتديات الجلفة ، الجزائر، www.djelfa.ino آخر زيارة للموقع في 2019/05/19 بتوقيت 14.30.

² المادة 780 "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه ، المتعلقة بتحميل البضائع و مع مراعات أعراف ميناء التفريغ.

- تدرج العمليات السابقة على إستلام الناقل البحري للبضاعة و اللاحقة على تسليمها ،
في

عقد النقل البحري إلا إذا أمكن إثبات عقد متميز عن عقد النقل كعقد وكالة أو وديعة ،
فيسأل الناقل عندئذ وفق أحكام ذلك العقد.¹

ثالثاً : في الإتفاقيات الدولية :

سنعتمد إلى دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، في كل من معاهدة بروكسل و إتفاقية هامبورغ.

1 - في معاهدة بروكسل :

تحدد بعض التشريعات فترة سريان الإلتزام بضمان سلامة البضاعة من حيث الزمان بالمرحلة البحرية من النقل فقط ، على أساس أن النصوص المتعلقة بالنقل البحري ما وضعت إلا بسبب ما يتمتع به النقل البحري من ذاتية كامنة في الخطوة التي تصاحب النقل ، و عليه فإن سريان إلتزام ضمان سلامة البضاعة يقترن بها و لا تتحقق الخطوة إلا في المرحلة البحرية و هذا ما تقرره معاهدة بروكسل المادة 1 التي تنص على أن : " نقل البضائع ينسحب الى الى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفرغها منها".

¹ محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ) منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1995 ص 38 .

أثار نص إتفاقية بروكسل هذا إخلافاً فيما يتعلق بعملية الشحن و التفريغ، و ما إذا كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية، أم لا تدخلان ضمنها حيث ذهب جانب من الفقه الى اعتبار العملتين ضمن المرحلة البحرية.

ذهب إتجاه آخر الى تفسير المرحلة البحرية بمعناها الحرفي، حيث تبدأ من رص البضاعة حت وقت تهيئتها للتفريغ أي إخراج عمليتي الشحن و التفريغ من ضمنها، و في كل الأحوال لا يمتد إلتزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بموجب نصر الإتفاقية و التشريعات التي تجاريتها في الحكم الى المرحتين السابقة للشحن و اللحقة للتفريغ إلا بموجب إتفاق خاص.¹

يقرن الإتجاه الأول تلك الفترة بفكرة الحراسة ، حيث يسأل الناقل عن البضاعة طالما كانت بعهدة، مع بعض التفاوت في تحديدها بالتسليم في ميناء الشحن و تسليمها في ميناء التفريغ، بينما يذهب إتجاه آخر الى فكرة الحراسة بشكلها المطلق أينما حصلت في ميناء أو خارج الميناء أما الإتجاه الثاني يقرن فترة السريان ضمان سلامة البضاعة بفكرة الخطورة على أساس أن قواعد التشريعات البحرية ما وضعت إلا لمواجهة الظروف خاصة من مخاطر البحر، و لا تتوافر المخاطرة إلا في الجزء البحري من النقل.

نأيد بتقديرنا أن فكرة الحراسة خير معيار ترتبط لمسؤولية في سريانها من حيث الزمان، فالناقل يقتضي أن يكون مسؤولاً عن البضائع مادامت في حراسة الى من غير المناسب أن تبقى البضائع بعهدته أو بعهدته اتباعه و لا يسأل عنها بحجة أنا مسؤول الناقل تقتصر على المرحلة البحرية فقط اعتبار سريان الضمان من التسليم في ميناء الشحن حتى

¹ بسام عاطف المهتار ، معاهدة بروكسل و تعديلاتها ، عقود النقل - مسؤولية الناقل - دعوى المسؤولية ، منشورات

الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 2006 ص 103

التسلي في ميناء التفريغ ينسجم مع النقل الشائعة الى حد كبير إلا أنه لا ينسجم مع النقل بطريق الحاويات و هو الشكل الحالي للنقل، حيث تنقل البضائع من المخزن المشتري .

تقتضي في هذه الصور من النقل أن تنقل البضائع بوسائل نقل مختلفة مع بقاء مسؤولية الناقل خلال جميع المراحل، و تجدر الإشارة أن النقل المذكور أصبح شائعاً في وقتنا الراهن مما دفع الأمم المتحدة لعقد إتفاقية الشحن " إتفاقية النقل متعددة الوسائط عام 1980 و من متطلبات النقل الذي يتم بهذا الشكل توحيد قواعد المسؤولية.

من بين أسس توحيد المسؤولية أن تبني فترة سريان الضمان على أساس واحد و ليس أفضل من حراسة كأساس يصلح ذلك.¹

2 - في إتفاقية هامبورغ :

قررت إتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضائع أثناء وجودها في حراسة، سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل أو في ميناء التفريغ و تنص المادة الرابعة من الإتفاقية على أنه :

1. مسؤولية الناقل ع البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن و أثناء النقل و في ميناء التفريغ.

2. لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

أ- إعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

¹ بسام عاطف المهتار، مرجع سابق ، ص 104.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك :

- بتسليمها الى المرسل إليه و بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفق للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة المطبق بميناء التفريغ، و ذلك في الحالات التي لا يستلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، و بتسليمها الى سلطات أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

2- في فقرتين 1 و 2 من هذه المادة يقصد الإشارة الى الناقل أو المرسل إليه، فضلا عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.¹

يبين هذا النص أن الناقل مسؤول عن البضائع طالما هي في حراسته، و من المفروض أن تكون البضائع في حراسة الناقل منذ أن يتسلمها الى أن يستلمها فالبضائع تعتبر في حراسة الناقل منذ أن يتلقاها هو أو تابعيه أو وكيله من الشاحن في ميناء الشحن، و ذلك حتى قيامه بتسليمها الى المرسل إليه أو تابعيه أو وكيله في ميناء التفريغ فالاستسلام أو التسليم إذا تم من أو الى التابع لوكيل يعتبر كما لو كان قد تم من الناقل أو المرسل إليه.

إستلام الناقل البائع في ميناء الشحن، قد يكون من لشاحن أو شخص ينوب عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر، توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، كإدارة الجمارك أو المخازن الإيداع و تسليم البضائع في ميناء قد تكون للمرسل إليه بوضعها تحت تصرفه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة، و ذلك الحالات التي يتسلم فيها المرسل إليه البضائع، أو بتسليمه الى السلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين و اللوائح السارية في الميناء التفريغ تسليم البضائع له كالسلطات العامة في الميناء، مخازن الجمارك أو الإدارة الصحية في الميناء.

¹ محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، ، دار بلقيس للنشر ، الجزائر ، 2014 ص 211

تقديرنا أن إستلام الناقل للبضائع و تسليمه لها على النحو الذي أوردته الإتفاقية ينطوي على قدر غير قليل من الغموض، في بعض الأحوال الى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون التسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه و يبدو ذلك في الحالة التي يضع فيها الناقل البضائع تحت تصرف المرسل إليه دون أن يسلمها لها فعلا.

لا تسري على الناقل البحري أحكام المسؤولية التي أوردتها الإتفاقية في الفترة السابقة على إستلامه البضائع في ميناء الشحن أو اللاحقة لتسليمه لها في ميناء التفريغ فإذا كان الناقل قد تسلّم البضائع داخل البلاد و قام بنقلها سواء بالسكك الحديدية أو بالطريق البري أو النهري الى ميناء الشحن، فإن أحكام الإتفاقية لا تنطبق إلا عندما تصل البضائع الى ميناء الشحن .

تشمل مسؤولية الناقل كافة العمليات و التي تبدأ من إستلامه البضائع من الشاحن في ميناء الشحن و تنتهي بتسليمها الى المرسل إليه في ميناء الوصول، ويعني ذلك إلتزامه بشحن البضائع على السفينة و رصها و النقل و فكها و تفريغها عند الوصول و تسليمها للمرسل إليه و مثل هذا الحكم بعد من النظام العام فلا يجوز للناقل الإتفاق مع الشاحن على القيام بشحن البضائع و رصها أو مع المرسل إليه على القيام بفك البضائع و تفريغها.¹

ونص المادة 23 فقرة 1 من الإتفاقية صريح في أنه يعتبر باطلا و لاغيا كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن، أو في أية و وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر لأحكام الإتفاقية 278.²

¹ أحمد محمود حسني ، مرجع سابق ص 259

² محمد كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 86 .

تجدر الملاحظة أن القانون البحري الجزائري صريح في أن يكون تسليم البضائع في ميناء التفريغ لصاحب الحق في تسليمها دون الإشارة إلى الأشخاص الآخرين، بما يعني الإعتداد بالتسليم الفعلي، و قد رأينا في معرض دراستنا لأحكام القانون البحري قبل المرسل إليه بحسبان أنّ المصلحة المذكورة لا تعتبر نائبا عن المرسل إليه ، و أنها تتسلمها بناء على الحق المخول لها في قانون إبتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها و هي تحصيل الرسوم الجمركية المستحقة عليها.¹

الفرع الثاني : النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري :

يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها ، حتى تسليمها إلى المرسل إليه ، و عليه يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة كلياً أو نقص فيها ، إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبيّن في سند الشحن كما يكون مسؤولا أيضا في حالة التلف أو العوار الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول ، و أخيرا في حالة التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة .²

أولا: هلاك البضاعة أو نقصها :

يكون الناقل مسؤولا إذا هلكت البضاعة هلاكا كلياً أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبيّن في سند الشحن ، بين أنّ مسؤولية الناقل عن العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لا سيما مايتعلق بالبضائع التي تشحن صبا كالحبوب ،من المتسامح عما يلحق هذه البضاعة من عجز خفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضّغط أو البخر أو تعرّضها لرطوبة البحر و تقلّبات الجوّ فضلا عن

¹ محمود شحماط ، مرجع سابق ، ص 115 .

² شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص 56.

عمليتي الشحن و التفريغ ، و هو ما يسمى بعجز الطريق . لقد نصّ المشرّع الجزائري على الهلاك في المادة 802 من ق.ب.ج بقوله : " يعدّ الناقل مسؤولاً عن الخسائر.... " ، بمعنى أنّ الخسارة تتضمن فقدان البضاعة و عدم وصولها إلى المرسل إليه لأي سبب من الأسباب ، كما لو احترقت أثناء الرّحلة البحرية أو غرقت في مياه البحر ، و قد تكون الخسارة إما كلياً أو جزئياً.¹

1 - الهلاك الكلي :

فالخسارة الكليّة تكون في حالة إصابة البضاعة دماراً أو تلف ، فقدتها صفتها الأساسيّة التي تتمتع بها في الأحوال العادية من وجهة النّظر التجاريّة تعتبر خسارة البضاعة كلياً.

2- الهلاك الجزئي :

أمّا الخسارة الجزئيّة فإنّه إذا وصلت البضاعة ، و وجد فيها نقص في وزنها أو عددها أو كميتها المبيّنة في سند الشّحن عند الوصول كان في ذلك عدم تحقّق النتيجة المقصودة من عقد النّقل و هي وصول البضاعة سالمة و كاملة إلى المرسل إليه ، ولكن لا يعدّ من قبيل الهلاك الجزئي النقص المعتاد الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها كما هو الشّأن في البضائع السائلة كالبنترول ، و ذلك بسبب تعرّضها للاحوال الجويّة أو بسبب الظروف المحيطة بعملية النّقل بعجز الطريق و لا يكون الناقل مسؤولاً عنها.²

3- إثبات الهلاك :

¹محمود شحماط ، مرجع سابق ، ص 117 .

² مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة -النقل البحري ، الحوادث البحريّة - التأمين البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1995.

ينصّب إثبات الضياع التّام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكّلف بها و واقعة عدم تسليم المرسل إليه لأيّ شيءٍ من البضاعة المرسلة لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدّليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشّحن ، و على الأخير إثبات تسليمها للمرسل إليه ، لأنّ الفعل السّلبى يصعب إثباته ماديا .

أمّا نقص البضاعة أو هلاكها الجزئيّ فيتمّ إثباته بتسجيل تحفّضات من طرف المرسل إليه عند التسليم ، و قد تناولت معاهدة بروكسل لسندات الشّحن لسنة 1924 ، مسألة التحفّضات عن الخسائر ولأضرار التي تصيب البضائع و هكذا فعل المشرّع الجزائري حيث نصّ في المادّة 790 من القانون البحري على أنّه " في حالة خسائر أو أضرار تحدث للبضائع ، يقوم المرسل إليه أو من يمثّله بتبليغ الناقل أو ممثّله كتابيا في ميناء التّحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تمّ وصفها في وثيقة الشّحن لغاية ثبوت العكس و اذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة ، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل ، اعتبارا من استلام البضائع " وهذا مطابق لما جاء في بروتوكول 1968 لمعاهدة بروكسل في مادّته الثالثة في فقرتها السادسة التي تنص :

" إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التّلف للناقل أو وكيله في ميناء التّفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشّخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النّقل ، فإنّ هذا التّسليم يعتبر قرينة إلى أن يثبت العكس على الناقل قد سلّم البضائع بالكيفيّة الموصوفة بها في سند الشّحن ، و إذا كان الهلاك أو التّلف غير ظاهر فيجب أن تحصل التحفّضات في مدى ثلاثة ايام من التّسليم و لا يترتّب أي أثر على هذه التحفّضات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم لها " ¹.

ثانيا : تلف البضاعة :

¹ بسّام عاطف المهتار ، مرجع سابق ، ص 200

يعدّ هذا النوع من الأضرار الأكثر شيوعاً في منازعات عقود النقل البحرية .

1 تعريف التلف :

يقصد بتلف البضاعة وقوع عطب بالبضاعة أو الأضرار اللاحقة بها أي فسادها ، بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها في السوق و يعني أنّ البضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها لكنّها في حالة معيبة سواء شمل العيب البضاعة كلّها أو جزء منها ، كتعفن الفاكهة أو تحطّم الأجهزة مثلاً ، فالتلف يستوي أن يشمل عيب البضاعة كلّها أو جزء منها ¹.

يكون الناقل مسؤولاً بموجب نص المادة 802 من ق.ب.ج² عن التلف أو العيب الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول ، إذ يفترض أنّ الناقل قد استلم البضاعة من الشاحن في حالة جيّدة ما لم يدرج تحفّضات في وثيقة الشّحن خاصة بحالة البضاعة .

2- إثبات التلف :

لإثبات هذا النوع من الضرر يكفي الوقوف على حالة البضاعة من خلال الرجوع إلى بيانات الشّحن ، فإذا كان سند الشّحن خالياً من التّحفّضات الخاصّة بحالة البضاعة ، فإنّه يفترض أنّ الناقل قد استلمها في حالة جيّدة على الأقل من حيث حالتها الظّاهرة ، و يكون بالتالي ملزماً بتسليمها في ميناء الوصول بذات الحالة ³.

¹ أ/ طالب حسن موسى ، القانون البحري -السفينة-أشخاص السفينة-عقد النقل البحري-البيوع البحرية ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمّان ، الطبعة الثانية ، 2007 ، ص140.

² المادة 802 من ق.ب.ج .

³ عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحريّة و المستحدث من أحكام النقض ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000 ص 77 .

مع ذلك فإنّه يجوز للناقل أن يثبت بكافة الطرق ، في مواجهة المرسل إليه أنّ البضاعة كان بها تلف وقت تسليمها أو تكلفه بها ، و ذلك خلافا لما هو مثبت في سند الشحن ، فإذا كان حامل سند الشحن هو المرسل إليه فليس في استطاعة الناقل أن يثبت عكس المدوّن في سند الشحن طبقاً للمادة 761 ق.ب.ج.¹

إذا تضمّن سند الشحن تحفّظات ، فإنّ التّلف المذكور في التّحفظ يعتبر سابقاً على تكفّل الناقل بالبضاعة أي يفترض أنّ الناقل قد تسلّم البضاعة من الشاحن معيبة ، و بالتالي فعلى المرسل إليه أن يثبت عكس ذلك أي يثبت أنّ التّلف أصاب البضاعة و هي في عهدة الناقل و أنّه تضاعف أثناء ذلك بخطئه .

لكن إذا كان التّلف الذي أصاب البضاعة راجع لعيب ذاتي فيها ، كان للناقل إثبات ذلك حتّى في مواجهة الغير و المرسل إليه وهذا الأخير يعتبر من الغير إذا ما كان حاملاً لسند الشحن و لم يدوّن في سند الشحن أيّة تحفّظات ، و سبب ذلك أنّ العيب الذاتي في البضاعة يعتبر سبباً قانونياً لإعفاء الناقل من المسؤولية المادّة 803 فقرة (ز) من ق.ب.ج.²

قرّرت المحكمة العليا أنّ الناقل البحري مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة مند تكلفه بها ، حتّى تسليمها إلى المرسل إليه طبقاً لنص المادّة 802 من ق.ب.ج ، و أنّ

قضاة الموضوع طبّقوا القانون تطبيقاً صحيحاً ، عندما قضاوا بمسؤولية الناقل

¹ تنصّ المادّة 761 " تعدّ وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل " ثابتة بالقرينة ، بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة و الكميّة المبيّنة في الوثيقة ، إلّا إذا ثبت ما يخالف ذلك .

² المادّة 803 فقرة (ز) " عيب خفي ، أو طبيعة خاصّة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السّفر " .

الضرر الذي لحق البضاعة لكون الحادث وقع نتيجة إهمال وعدم الصيانة ، و قد جاء في حيثيات القرار أن ثابت بموجب خبرة و التي تشير إلى أن السبب في نقص و إتلاف البضاعة راجع إلى عدم الصيانة مما جعل المياه تتسرب عبر أنابيب البضاعة و أدت إلى هلاكها.

يظهر من خلال القرار أنه أكد مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي لحق البضاعة و المتمثل في تسرب المياه عبر أنابيب البضاعة ، ذلك لأنه ملزم بالعناية و المحافظة على هذه الأخيرة منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله

1.

ثالثا : التأخر في تسليم البضاعة :

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة في الحالة التي استلمها عليها من حيث الكم و الكيف ، و إنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن ، إذا كان محددًا فيها و إلا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقا لنوع البضاعة و مسار الرحلة ، و أي تأخير للسفينة لا يكون سببا في التعويض إلا إذا كان غير عادي ، ويتم تحديد هذا التأخير على أنه عادي أو غير عادي وفقا للعرف الجاري به في المعاملات التجارية . و تقوم مسؤولية الناقل بناء على خطأ المتمثل في تراخيه في تنفيذ العقد ، خلال الفترة المتفق عليها مما قد يسبب ضررا للشاحن أو المرسل إليه .²

¹ قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 1991/06/02 ، بملف رقم 73657 ، المجلة القضائية ،

العدد 02 ، الجزائر ، 1993 ، ص 108 .

² أ . طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 144.

لم ينص م.ش.ج صراحة ضمن المادة 802 من ق.ب.ج على مسؤولية الناقل على الضرر الناتج عن التأخر في تسليم البضاعة ، على غرار معاهدة بروكسل لسنة 1924 التي لم تدخل هذا النوع من الضرر ضمن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري .

نصت المادة 805 ق.ب.ج على التأخير في تسليم البضائع ، بحيث أن المشرع استلهم ذلك من قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مادتها الخامسة فقرة أولى ، حيث إعتبر أن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع ، موجبا لمسؤولية الناقل التي له أن يحددها حسب ما نصت عليه المادة بمقدار يعادل مرتين و نصف من أجره النقل المستحقة الدفع ، عن البضائع المتأخرة التي لم تسلّم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حرص أن يسلمّ فيه البضاعة.

يعدّ التأخر في التسليم موجبا للتعويض و أساسا لمسؤولية الناقل إذ يجب أن يلحق ضرر بالشاحن ، و لقد نصّ المشرع المصري على مساءلة الناقل عن التأخير في تسليم البضائع " المادة 240 فقرة 1 ق.ب.مصري " ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلمّ البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمّ فيها الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق .¹ و المقصود بعبارة " الناقل العادي " الناقل متوسط الحرص ، والضابط مادي ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية و

إنما بظروف النقل لأنّ المسألاً مسألة واقع ترتبط بتحديد الميعاد المعقول الذي كان

¹ عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص 73.

واجبا فيه على الناقل تسليم البضائع.¹

المبحث الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري:

تعتبر مسؤولية الناقل البحري من أهمّ موضوعات النقل البحري ، وذلك لأنّ عقد النقل هو الرّابط بين الناقل و الشّاحن و من العقود الملزمة لجانبين ، و عند عدم إلتزام الناقل بالشروط الواردة في العقد تنشئ مسؤوليته العقدية التي تقوم على خطأ حقيقي يتمثّل في الإخلال بالإلتزام بتحقيق نتيجة . و أنّ من إلتزامات الناقل هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها في الوقت المتفق عليه أو كما تحدّده العرف فتختلف التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤوليّة الناقل البحري من العقدية عن التقصيرية .²

المطلب الأوّل: طبيعة مسؤوليّة الناقل البحري :

¹ د. وجزي حاطوم ،النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية ،المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ،الطبعة الأولى ، 2011 ، ص 225.

² كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني "دراسة مقارنة " ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص ،كلية الحقوق ، جامعة الشّرق الأوسط 2017 .

تعني مسؤولية الناقل البحري تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل ، بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الإلتزام الذي ألقاه على عاتقه عند عقد النقل ، و ليس ثمة ما يبرر إعتبارها مسؤولية تقصيرية ، طالما إرتبط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبت سند الشحن ، و بذلك تكون المسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل.

لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال ،حتى لو نشأ الضرر الذي تعرّض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطأه الجسيم ، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المساءلة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدّد المسؤول بشكل ثابت و هو الناقل ، فيما تفرض المسؤولية التقصيرية واجبا عاما على الجميع بعدم الإضرار بالغير و تقضي القواعد العامة تغليب العام على الخاص.

بينما ذهب البعض إلى أنّ المسؤولية العقدية تتحوّل إلى تقصيرية في حالتها الغش و الخطأ الجسيم ، و قد جاء ذلك بمناسبة تبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين لما كان متوقّعا منه مالم يكن متوقّعا¹

في حين ذهب الدكتور السنهوري في هذا الشأن إلى خلاف ذلك ، حيث يقول " أنّ المدين مسؤول عن الضرر بأكمله ، حتى الغير المتوقع لأنّه هو الذي أحدثه بخطئه ، إلا أنّ المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد ، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدّد مداها ، وفد إنصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار

¹ لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ،الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ، عمان،2001،ص30

الذي يتوقعه المدين ، فهذا هو المقدار الذي يفترض إفتراضاً معقولاً أنّ المدين قد إرتضاه ، ويكون هذا الإفتراض بمثابة شرط إتفاقي يعدّل من مقدار المسؤولية ويقصّرها على مقدار الضرر المتوقع ، و لكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتها غشّ المدين و خطأ الجسيم ، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملزماً بالتعويض عن كل ضرر متوقع كان أو غير متوقع ، لأنّه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الإتفاقي الذي يعدّل في مقدار المسؤولية¹ كما لا يوجد أساس لما قاله البعض بكون الناقل يسأل تقصيرياً عن خطه الشخصي المتمثّل بالسّماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة ، لأنّ هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ إلتزاماته التي فرضها العقد ، فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقديّة ، و لكن ليس معنى ذلك أنّه لن يسأل الناقل تقصيرياً ، فهو يسأل بناء على قواعد المسؤولية التقصيريّة عند عدم وجود عقد .²

الفرع الأول: موقف التشريع البحري الجزائري:

لم يحدّد المشرّع الجزائري بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقديّة أم أنّها تقصيريّة ، غير أنّه يمكن استنتاج ذلك خلال المادة 802 من ق.ب.ج³ ، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقديّة ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري و إلتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول .

¹ ذ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الإلتزام بوجه عام ، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان ، 2000 ص 771.

² لطيف جبر كومانتي، مرجع سابق ، ص 32 .

³ المادة 802 من ق.ب.ج .

ترفع الدعوى في أولها ضد الناقل البحري بإعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار، وذلك طبقاً للمادة 802 من القانون البحري الجزائري، كما حددت المادة 739 ق.ب.ج نطاق عقد النقل الذي يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولاً بقوة القانون.

تقع على عاتق الناقل البحري إلتزامات عديدة أهمها نقل البضاعة المشحونة و تسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، و هذا الإلتزام يحكمه العقد (الإلتزام عقدي)، بحيث يسأل يسأل الناقل و يعتبر مخالاً بالإلتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة .

يخلص من ذلك أنّ مسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل و يكون فيها الخطأ مفترض، وعلى الناقل حتى يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها أن يقيم الدليل على ان عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله، و أنّما إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة ترتب عليها هلاك البضائع المنقولة، فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس مبدأ الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما و بإجتماع الأركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل اما غذا انتفى احدها فتنتفي المسؤولية.¹

¹ هادف محمد صالح، إلتزامات و مسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، الجزائر، 2010، ص 109 و 110.

أكدت المادة 770 ق.ب.ج¹ والمادة 773² على أن التزامات الناقل هي إلتزامات ببذل

عناية، و استنادا إلى نص المادة 803 ق.ب.ج ، لا يمكن للنداقل التخلّص من الخطأ إلا بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة ، أمّا الإلتزام بتوصيل البضاعة فهو إلتزام بتحقيق نتيجة و لدرء المسؤولية على الناقل عليه إثبات خطأ الغير، القوة القاهرة أو السبب الأجنبي .

يمكن إعتبار أن مسؤولية في ق.ب.ج مسؤولية عقديّة مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة ، إلا أنه تجدر الإشارة ان أحكام هذه المسؤولية عبارة عن قواعد أمره لا يمكن الإتفاق على مخالفتها ، بحكمها تتعلّق بالنظام العام، فمثلا المادة 811 من ق.ب.ج جعلت كل شرط تعاقدى يكون هدفه و أثره المباشر او غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصّة بالناقل و الناجمة عن المواد 770،773،780،802،803،804 باطلا و عديم المفعول.

نجد على خلاف ما سبق ذكره نصّ المادة 812/أ التي تقر لأطراف عقد النقل البحري إمكانية الإتفاق على تحديد المسؤولية في المدّة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل النذاقل لغاية البدء بتحميلها ، و حتّى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها

¹ تنصّ المادة 770 ق.ب.ج " يتعيّن على الناقل قبل بدء الرحلة ،السهر على العناية الأزمة بما يأتي:أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، ب- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التّموين بشكل مناسب، ج-تنظيف وترتيب وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيّدة لإستقبالها و نقلها و حفظها.

² تنصّ المادة 773 ق.ب.ج " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخصّ البضائع بعناية عاديّة حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التّحميل.و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع ، يجب ان يبلغ الشّاحن عن ذلك و أن يبيّن ذلك كتابيّاً على البضائع إذا أمكن.

، إذ الأصل أنّ القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل هي قواعد آمرة إلا ما استثني بنص المادة 812 ق.ب.ج.¹

أكد القضاء الجزائري على أنّ مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية و ذلك في مجموعة من القرارات التي تكرّس ذلك، فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، و هو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر في 16/05/1995 عن الغرفة التجارية و البحرية² ، إذاعتبرت اعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر على أساس أنّ الأضرار تمت أثناء التفريغ و أنّ عقد النقل ينتهي عند وضع البضاعة بين أيدي مؤسسة الإحتكار، إذ اعتبرت المحكمة العليا أنّ الناقل مسؤول عن عمليات التفريغ و لو قامت بها مؤسسة مينائية بموجب احتكار شرعي، تتم تحت مسؤولية الناقل البحري الذي يبرم عقدا مكتوبا مع عامل الشّحن و التفريغ ، وذلك العقد لا ينتج أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه.

الفرع الثاني: موقف التشريع البحري المصري:

مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية مبناها عقد النقل البحري الذي يربطه بالشّاحن ، و لا تتحقّق مسؤولية الناقل التقصيرية إلا إذا اقترف فعلا يجرمه القانون نصّت الفقرة الأولى من المادة 227 من قانون التجارة البحرية المصري على أنّه : " يضمن الناقل هلاك البضاعة و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدّة بين تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشّحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها أو إيداعها طبقا للمادّة السابقة " ، و نصّت المادة 229 من ذات القانون على

¹ هادف محمّد الصالح ، مرجع سابق ص 111.

² قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 16/05/1995 ملف رقم 113345 المجلّة القضائية ، العدد الثّاني ، سنة 1996 ص157.

أنه: " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 11 من المادة 227 من هذا القانون إذا أثبت أنّ هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه " ¹

مفاد النصوص السالفة الذكر أنّ إلتزام الناقل البحري إلتزام بتحقيق نتيجة ، و هو نقل البضاعة من ميناء الشّحن و تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ كاملة و سليمة و ذلك في الميعاد المتفق عليه.

مقتضى إلتزام الناقل هو تحقيق نتيجة، أي أنّ المضرور غير ملزم بإقامة الدليل على الخطأ المرتكب من الناقل، و إنّما يكفيه إثبات أنّ الناقل لم ينفد إلتزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد المحدد ، فإذا ما أثبت ذلك قام خطأ الناقل العقدي ، و إذا ما أثبت المضرور الضرر و مقداره كانت علاقة السببية بين الخطأ و الضرر مفترضة ،ويتبع ذلك تحقّق المسؤولية العقدية للناقل، إلاّ إذا تمكّن الناقل من قطع الرابطة السببية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه. ²

أجمع الفقه و القضاء في مصر على تفسير إصطلاح "ضامن " على أنّه إلتزام بتحقيق نتيجة 'تتمثّل في نقل البضائع من ميناء الشّحن و تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء عنه في ميناء التفريغ في حالة جيّدة و في الميعاد المتفق عليه بموجب عقد التّقل. ³

¹ محمّد كمال حمدي ، مرجع سبق ذكره ، ص 27 .

² محمّد كمال حمدي، مرجع سابق ، ص 28 .

³ مصطفى كمال طه ، علي البارودي ، مراد منير فهم ، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ص 373.

فمسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية ، أساسها الإخلال بالتزامه التعاقدى الناشئ عن عقد النقل هو نقل البضاعة إلى ميناء الوصول سليمة و في الميعاد، و لا تكون مسؤولية الناقل تقصيرية إلا عن العمل غير المشروع من جانب الناقل أو تابعيه.

تنشور المسؤولية العقدية للناقل البحري طبقا للقواعد العامة في حالات ثلاث و هي هلاك البضاعة و تلفها و التأخير في تسليمها عن الميعاد المحدد.

مسؤولية الناقل البحري إذن هي مسؤولية تعاقدية مبناها عقد النقل المبرم بين الناقل و الشاحن ، و من ثم فلا يجوز مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية ما دام لم يرتكب فعلا يحرمه القانون.¹

الفرع الثالث: موقف المعاهدات الدولية:

بدأت إتفاقيّة بروكسل لعام 1924 في تصويرها لهذا المبدأ العام بتحديد الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل و ذلك في مادتها الثالثة، و أضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية سنتناولها في المطلب الثاني و التي بلغت سبعة عشر حالة² متأثرة بذلك بالنزعة الأنجلوسكسونية، و على هذا الوضع يشق معه الوقوف على ما إذا كانت إتفاقيّة بروكسل قد اعتمدت في هذا الصدد على اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أم تقصيرية .

باستقراء المادة الثالثة من إتفاقيّة بروكسل لعام 1924 في فقرتها الأولى أنّه:

¹مصطفى كمال طه، مرجع سابق ، ص374.

² يمكن رد حالات الإعفاء هذه إلى ثلاثة مجموعات ، الأولى هي عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدأ الرحلة، و الثانية هي الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة ، و الثالثة تتمثل في الأخطار المستثناة كالقوة القاهرة أو الحريق دون فعل الناقل أو خطئه، (نقلا عن بسام عاطف المختار) ص 134.

" على الناقل قبل الرحلة و في بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة و أن يهيئ السفينة و يجهزها و يمونها ، و أن يجعل الأنبار و غرف التبريد و البرادات و كافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة و مؤهلة لإستيعاب هذه البضائع و حفظها " ، كما يلتزم الناقل وفقا لنصوص المادتين الثانية و الثالثة الفقرة الثانية ، بإنجاز بدقة ووفقا للأصول تحميل البضاعة المنقولة و تنسيقها و نقلها و حراستها و الإعتناء بها و تفريغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة.

لا تسري أحكام إتفاقية بروكسل إلا على إتفاقيات النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة ، و من خلال هذا يفهم أن هذه المسؤولية هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقدي يتضمّنه عقد النقل.¹

جاءت المادة الخامسة في فقرتها الأولى من إتفاقية هامبورغ معلنة أن الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة أو ما يلحقها من تلف أو تأخير في التسليم ، استنادا إلى ذلك بشأن الإمتداد الزمني لهذه المسؤولية فإن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة على الهلاك أو التلف أو التأخير ، ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسبب هذه الأضرار التي في الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل ، و بالتالي فمسؤولية الناقل البحري طبقا لهذه الإتفاقية هي مسؤولية عقدية مناطها عقد النقل المبرم بين الناقل و الشاحن.²

خلاصة القول أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية أساسها الإلتزام التعاقدية للناقل البحري بتحقيق نتيجة، في إيصال البضائع إلى الميناء المقصود و تسليمها إلى المرسل إليه سليمة كاملة في الميعاد المتفق عليه.

¹ بسام عاطف المختار ، مرجع سابق ، ص 112.

² د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 223.

المطلب الثاني: حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري:

إنّ التقنين البحري الجزائري و إتفاقيّة هامبورغ عددًا أسباب و حالات يترتّب على قيام إحداها قطع علاقة السببيّة ، وبالتالي إنتقاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، و تتمثّل هذه الأسباب في أسباب الإعفاء القانونيّة ، في حين يبقى ببقى بعد ذلك لأطراف العقد حريّة الإتفاق على مدى إعفاء الناقل من المسؤوليّة وهو ما يعرف بالإعفاءات الإتفاقيّة للمسؤوليّة.

الفرع الأوّل: الإعفاءات القانونيّة للمسؤوليّة :

تعتبر الإعفاءات القانونيّة لمسؤوليّة الناقل البحري للبضائع تلك الإعفاءات المذكورة بموجب نصوص قانونيّة و التي تحدّد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤوليّة.

أوّلا - الإعفاءات القانونيّة للمسؤوليّة في التشريع البحري الجزائري:

تضمّن القانون البحري في المادّة 802 بقولها: " يعدّ الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع...". هذا الحكم ليس إلاّ تطبيق للقواعد العامّة العقديّة ، التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد .¹

يعفَى الناقل البحري من المسؤوليّة ، إذا أثبت أنّ الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادّة 803 ق.ب.ج و هي :

أ - حالة عدم الصلاحيّة الملاحيّة للسفينة ، عندما يقدّم الناقل الدليل على أنّه قام بواجباته المبيّنة في المادّة 604 .¹

¹ هادف محمّد صالح ، مرجع سابق ، ص 111.

ب - الأخطاء الملاحيّة التي يرتكبها الرّبان أو المرشد أو المتدرّيون البحريون الآخرون عن الناقل .

ج - الحريق، إلّا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل.

د - أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

هـ - القوّة القاهرة .

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

ز - عيب خفي، أو طبيعة خاصة عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة اثناء السّفر.

ح - أخطاء الشّاحن، ولا سيّما التّحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ط - عيب خفي للسّفينة لم يظهر بالرّغم من الإهتمام الكافي .

ي - إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك .

ك - الأفعال المسبّبة لحدث لا ينسب للناقل .

ل - أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقدّم الناقل الدّليل بأنّ الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو مندوبه و أنّهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر .

و يمكن تصنيف الإعفاءات القانونيّة للناقل البحري إلى أسباب عامة و أخرى خاصة .

¹ المادة 604 ق.ب.ج "عند حدوث أضرار هامة للسّفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو لحمولتها، يجب على الرّبان خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء ، تحرير تقرير مفصّل يبيّن فيه ظروف الحادث و يقدّمه إلى السّلطة البحريّة المختصّة للميناء و التي تسلّم بدورها إيصالاً بذلك للرّبان .

أ - الأسباب العامة:

ورد السبب العام للإعفاء من المسؤولية في كل من التقنين البحري الجزائري و إتفاقيّة هامبورغ، و السبب العام لإنتفاء المسؤولية يكون بإثبات السبب الأجنبي، إذ أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية ' و تتمثل الأسباب العامة فيما يلي :

- عدم صلاحية السفينة للملاحة : يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مأهلة للنقل ذلك أن إلترام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة ، و عليه حتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أولا أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة، و ثانيا ان عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة .¹
- الأخطاء الملاحية: Fautes nautique هي تلك الأخطاء التي تقع في قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى إصطدام السفينة.²
- العيوب الخفية: De vices cachés echappant a une diligence raisonable يقصد به العيوب التي لا تكشفه اليقظة المعقولة للناقل ، هذا ما نصّ عليه المشرع في المادة 803 / (ط) ق.ب.ج الخاصة بالعيوب الخفي في السفينة، و الذي لا يستطيع الناقل إكتشافه بإستعمال يقظته المعقولة.
- خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها: لا مسؤولية على الناقل إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك و تلف ، كان بخطأ من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها

¹ شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص 115 .

² هادف محمّد الصالح ، مرجع سابق ، ص113.

أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة ، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها.

- القوة القاهرة: و هي حادث لا يمكن توقعه و لا يمكن دفعه و ليس للناقل دخل فيه ، يجعل إلتزام النقل مستحيلا و أمثلتها هيجان البحر و العواصف الشديدة.¹
- إنقاذ الأرواح و الاموال: تنفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بإلتزام قانوني مفروض ، كما إذا تأخر الرّبان لإنقاذ أرواح البشريّة او لإنقاذ سفينته من الغرق.

ب - الأسباب الخاصة:

يقصد بها الأسباب التي يمكن للناقل أن يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الأضرار الذي لحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصيا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته.²

و تتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

- المسؤولية النسبية: تعرّض لها القانون البحري الجزائري في المادّة 804³ و التي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه، و خطأ مندوبه و عدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى.

¹ قانون بحري جزائري ، قرار المحكمة العليا (الغرفة التجاريّة و البحريّة) بتاريخ 19/05/1991،مؤلف رقم 77660، ص265.

² شتوان حياة ، مرجع سابق، ص 118.

³ تنصّ المادّة 804 من ق.ب.ج "في حالة تلاقي أخطاء الناقل او مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر و الأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولا نسبيا خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، و يجب على الناقل ان يثبت بأنّه مسؤول عن بقية الخسائر و الأضرار .

- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن: Si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une declaration fausse de leur nature ou de leur valeur. نصّت المادة 810 ق.ب.ج بقولها: " لا يعدّ الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبّب للبضائع او ما يتبعها ، إذا ارتكب الشاحن بتعمّد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشّحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"
- نقل البضاعة على سطح السفينة: الأصل أنّه لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة، والقيام بالشّحن بهذه الكيفيّة يسأل الناقل البحري عن جميع الأضرار التي تلحق البضاعة و استثناء يمكن عدم مساءلة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج من نقل البضائع على السطح، إذا حدث هناك إتفاق بينه و بين الشاحن على النقل على سطح السفينة و هذا ما نصّت عليه المادة 2/774 ق.ب.ج¹.
- نقل الحيوانات الحيّة: القانون البحري الجزائري لم يتعرّض إلى هذا السبب ، لكن من خلال شروط سند الشّحن نجد عدم مسؤوليّة ن.ب في حالة نقل الحيوانات الحيّة عن هلاكها او ما يلحقها من ضرر ، و هذا ما جاء في الشرط 21 منه: " إنّ الناقل وقائد السفينة لا يتعرّضون لأيّة مسؤوليّة لعمليّة نقل الحيوانات الحيّة و لا يسألون عن الأمراض أو الحوادث و لا مقتل إحداها اثناء الرّحلة و مهما كانت الأسباب و ليسو ملزمين بإعطائها لا الماء و لا الغذاء و لا ايّ شئ يخر إلا في حدود المعقول"²

ثانياً: الإعفاءات القانونيّة للمسؤوليّة في التشريع البحري المصري :

¹ تنصّ المادة 2/774 ق.ب.ج وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التّحميل قد تمّ بالإتفاق مع الشاحن.

² هادف محمّد صالح ، مرجع سابق ص 117.

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة بحرا كاملة و سليمة و في الميعاد المحدد إما سلفا ، أو حسب ما تقضي به الظروف العادية في مثل هذا النوع من الشحنات ، و لذلك يسأل عن الهلاك و التلف و التأخير، اما في حالة عدم قيامه بذلك تقوم مسؤوليته على أساس إخلاله بالتزام تحقيق نتيجة . ولا يمكن للناقل دفع هذه المسؤولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبي في إحداث التلف أو التأخير. و في ذلك تنص المادة 229 من ق.ب.م على انه يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها ، إذا أثبت أن هلاك البضائع او تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه .

كما تناولت المادة 1/240 من ق.ب.ج موضوع المسؤولية عن التأخير حيث تقضي بمسؤولية الناقل عن لتأخير في تسليم البضائع ، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ، و السبب الذي يقطع رابطة السببية بين الأخطاء و الضرر يتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة أو فعل الغير .¹ تتمثل القوة القاهرة في كل حادث لا يمكن دفعه و ليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلا ، أما خطأ الشاحن فيتمثل في عدم إفصاح الشاحن عن الطبيعة الخاصة للبضاعة ، ليتخذ الناقل ما يلزم من احتياطات ، أو كخطأ الشاحن في عدم إحكام ربط البضاعة و سوء التعبئة.

أما العيب الذاتي في البضاعة فمثاله ان تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة ، أما فعل الغير ، و الغير هنا شخص أجنبي لا يسأل عنه الناقل، كما إذا كان الضرر ناتجا عن بضاعة أخرى خطرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها و لم يكن في وسع الناقل أن يعلم بخطورها .

¹ عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 80.

نصّ ق.ب.م على حالات أعفي فيها الناقل البحري من المسؤولية مراعيًا فيها الظروف الخاصة بالنقل البحري ، و هذه الحالات ذكرها القانون البحري على سبيل الحصر ، و هي حالة تعمد الشّاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشّحن ، و حالة النّقل على سطح السفينة ، و حالة نقل الحيوانات الحيّة و حالة إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر.¹

ثالثًا - الإعفاءات القانونية للمسؤولية في المعاهدات الدولية :

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل معاهدة بروكسل ، هي حالات محدّدة على سبيل الحصر ن و من ثمّ لا يكون الإعفاء إلّا في حدود النطاق الذي حدّدته المعاهدة ، و ذلك كما جاء في نص المادة الرابعة من المعاهدة ، بالإضافة إلى ذلك فإنّ المادة الثالثة الفقرة الثامنة من المعاهدة ، قد أبطلت كلّ شرط أو تعاقّد أو إتفاق في عقد نقل البضائع إذا ما تضمّن هذا العقد إعفاء من شروط المسؤولية أو التخفيف منها .

عدّدت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل حالات إعفاء الناقل من المسؤولية ، إذ تتمثّل هذه الحالات في عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط بذل الهمة الكافية، الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة و أشارت المادة الرابعة فقرة ثانية إلى هذا النوع من حالات الإعفاء ، و هي أعمال أو خطأ الرّبان أو البحّارة أو المرشد أو مستخدم الناقل أو في إدارة السفينة.²

حدّدت معاهدة بروكسل الأسباب التي إذا تمكن الناقل من إرجاع الضرر إلى إحداها فلا مسؤولية عليه ، و تتمثّل هذه الأسباب في الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه ، مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى ، حوادث الحرب ، أعمال الأعداء

¹ محمّد كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص70.

² بسّام عاطف المهتار ، مرجع سابق ، ص134.

العموميين ، إيقاف أو إكراه صادر من حكومة ، قيود الحجر الصحي ، عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة ، الإضرابات عن العمل أو الإغلاق ، الفتن و الإضطرابات الأهلية ، إنقاذ الأرواح في البحر ، عيب خفي في البضاعة ، عدم كفاية التغليف ، عدم إتفاق العلامات ، العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة ، أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل ، أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم ، الإنحراف عن السير للقيام بعملية إنقاذ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة او قيمتها.¹

نصت معاهدة هامبورغ في المادة 1/5 أنه إذا أعطت للناقل الحق في التنصل من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في التسليم، و استطاع إثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه ، أو وكلائه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته.

كما أنّ الناقل لا يمكنه طلب الإعفاء من المسؤولية إذا استحال عليه اتخاذ الإجراءات المعقولة لتوقّي الحادث ، إلا في حالة ما إذا كان السبب الأجنبي هو السبب الوحيد الذي أدى إلى استحالة اتخاذ التدابير المعقولة.²

ما يمكن استخلاصه أنّ معاهدة بروكسل جاءت أكثر حماية للناقل البحري ، لتضمّن بنود عدّة تعفي الناقل من المسؤولية ، كما أنه يمكن ملاحظة أنّ المشرّع الجزائري تأثر باتفاقية بروكسل بالحالات العديدة المخولة للناقل البحري للإعفاء من المسؤولية ، بالإضافة إلى ما تضمنته المادة 803 ق.ب.ج فقرة (ل) :

¹ نفس المرجع ، ص 134.

² محمّد كمال حمدي ، مرجع سابق ' ص 175.

" أيّ سبب آخر لا يمكن ان يكون للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه " فهذه الفقرة تفتح المجال لحالات أخرى للإعفاء من المسؤولية ، هو نفس ما ذهبت إليه إتفاقية بروكسل.

الفرع الثاني: الإعفاءات الإتفاقية للمسؤولية :

الأصل أنّه يعدّ باطلا كل شرط يوضع أو يتفق عليه ، يكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية ، غير أنّه هناك استثناءات و في حالات محدّدة يجوز فيها الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية .

1 - عدم جواز الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية :

جاء نص المادة 811 من ق.ب.ج التي تنصّ :

" يعدّ باطلا و عديم المفعول كلّ شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير غير المباشر ما يلي :

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

ب - تحديد المسؤولية بمبلغ يقلّ عن مبلغ الذي يحدّد في المادة 805 أعلاه ، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 .

ج - منح الناقل الإستفادة من التأمين على البضائع ."

فيتّضح من خلال المادة 811 أنّه يجوز الإتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته¹ ، كون أنّ المواد 770 ، 780 ، 802 تنص على التزامات الناقل

¹ شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص 148 .

إزاء السفينة و البضاعة و المادة 803 وضعت إلتزاما على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية، و هو إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي، كما أن المادة 804 ق.ب.ج جعلت الناقل او مندوبيه مسؤولا نسبيا إذا اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة، فكل اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء تحديد من مسؤولية الناقل فيما يخص الحالات المشار إليها يعدّ باطلا بطلانا مطلقا .

كما يعدّ باطلا كل اتفاق يهدف إلى خفض مبلغ التعويض القانوني المنصوص عليه في المادة 805 ق.ب.ج، و كذلك فيما يخص تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة لصالح الناقل .

كما كما إعتبر كل من التشريع البحري المصري، و إتفاقيّة بروكسل و معاهدة هامبورغ، ان كل الشروط التي تتضمن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها باطلة، و ذلك من خلال المواد 236 ق.ب.م و المادة 3 فقرة 8 إتفاقيّة بروكسل و المادة 23 فقرة أولى من معاهدة هامبورغ.¹

2 - جواز الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية :

هناك حالات يجوز فيها الإتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية و هي حالات محدّدة، إذ جاء في نص المادة 812 ق.ب.ج التي تنصّ :

" خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي :

أ - عن المدّة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتّى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها .

ب - في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة ."

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 342.

فهنا المشرع الجزائري رخص الشروط المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل على أن تتعلق بالحالات المذكورة في المادة 812 السالفة الذكر .

كما أن المشرع المصري و في المادة 238 ق.ب.م أورد بأنه :

" يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكام المادة 236 من هذا القانون إذا كانت الظروف الإستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الإتفاق ، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه او خطأ تابعيه ، و بشرط ان لا يصدر سند الشحن ، و ان يدون الإتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك " ¹

كما أن معاهدة سندات الشحن لعام 1924 أجازت الخروج على مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالنقل ذي الطابع الإستثنائي و هو نفس ما أخذ به المشرع المصري ، أما معاهدة هامبورغ فلم تنص على أي استثناء لهذا المبدأ .²

¹ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 345.

² لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق ، ص 111.

يلتزم الناقل وفقا لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه ، في الموعد المحدد و بنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن ، فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كأن تصل البضاعة معيبة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير في وصولها ، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه .

إذا قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري ، أي وجود هناك خطأ و ضرر و علاقة سببية ما بينهما ، يقوم المضرور برفع دعوى على مسبب الضرر ، طبقاً للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹ ، الذي تم إحالتها إليه بموجب القانون البحري ، بموجب عريضة إفتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من ق.إ.م.إ² ، موجهها دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليمياً و نوعياً ذلك قبل سقوط الحق في الدعوى بالتقادم و عليه سنحاول تناول هذه النقاط بالدراسة من خلال التطرق إلى الإجراءات القضائية المتبعة في مجال المسؤولية في المبحث الأول بتحديد أطرافها و اختصاص المحكمة ، و إجراءات رفعها من أجل الحصول على تعويض.

¹ قانون رقم 08-09 المؤرخ في 19 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

² نصت المادة 13 من نفس القانون على أنه: " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة ، و له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون يثير القاضي تلقائياً إنعدام الصفة في المدعى أو في المدعى عليه كما يثير تلقائياً إنعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون " .

المبحث الأول: دعوى المسؤولية :

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة و الضرر اللاحقين بالبضاعة ، لا مناص له إلا أن يرفع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً لأحكام المقررة في القانون البحري .

و تشمل الدعوى المدعى و المدعى عليه

المطلب الأول: أطراف الدعوى:

يبرم عقد النقل البحري بين شخصين هما الناقل البحري و الشاحن ، إلا أن تنفيذ العقد قد يتدخل فيه طرف ثالث و هو المرسل إليه و على العموم تشمل أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع كل مدعى أو مدعى عليه كما سبق الذكر يتمتع بالصفة و له المصلحة في التقاضي وذلك وفقاً للقواعد العامة في القانون .

الفرع الأول: المدعى بالمسؤولية:

أولاً: المدعى :

المدعى في دعوى المسؤولية على الناقل البحري و من يقوم مقامه هو صاحب الحق بالبضائع التي تلفت أو هلكت ، فقد يكون هذا الشخص هو الشاحن نفسه ، و قد يكون الغير.¹

1 – الشاحن : Chargeur

¹ د. وجزي حاطوم ،مرجع سابق، ص 254.

يتولّى الشّاحن إبرام عقد النقل البحري مع الناقل في ميناء الشّحن المتفق عليه و يكون محل هذا العقد نقل بضاعة معيّنة و محدّدة في سند الشّحن من أجل نقلها عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر يتمّ الإتّفاق عليه في العقد ، و لا جدال في أنّه صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عمليّة النقل ، و بالتّالي صاحب الحقّ الأصلي في الرّجوع على الناقل البحري بالمسؤوليّة في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري.¹

يحقّ للشّاحن الرّجوع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي يتسلّم البضاعة في ميناء الوصول ، أو شخص آخر (المرسل إليه) ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة (سند الشّحن)² ولا يمكن أن تبقى للشّاحن الصّفة في رفع الدّعى إلّا إذا ضلّ حائزاً لسند الشّحن .

و بهذا الصّد يقول الأستاذ روديير " لا يكون رفع الدّعى للشّاحن إلّا إذا كان بيده سند الشّحن الذي يمثّل البضاعة أو المطالبة بالتعويض عن أضرار ثبت أنّه تحملها لوحده...³

كما أنّ الفقه و القضاء الفرنسي يؤسّسان حقّاً للشّاحن في الدّعى البحريّة على كونه يستمدّ حقّه هذا من عقد النقل البحري نفسه، و على هذا الأساس يمكنه مقاضاة الناقل إذا لم يسبقه المرسل إليه بنفس الطلبات.

عالج القضاء الفرنسي عدّة قضايا تتعلّق بصفة الشّاحن في الدّعى ضدّ الناقل ، و أهمّ القضايا المشهورة في هذا الشأن ، قضية السفينة مركانديا في قرار محكمة النقض الصادر

¹ وهيب الأسير ، القانون البحري ، السفينة -أشخاصها- عقد النقل البحري المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2008 ، ص 238 .

² صلاح الدّين عبد اللّطيف النّاهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار الثقافة النّشر و التوزيع ، عمّان، 1996 ، ص 233 .

³ Rodière René , Du Pontavice Emmanuel , Droit maritime , 12^{ème} édition , Dalloz , Paris, 1997 , p341.

بتاريخ 22 ديسمبر 1989 الذي قضى " إذا كانت دعوى المسؤولية ضد الناقل بسبب الهلاك أو التلف من حق المرسل إليه يمكن للشاحن أيضا رفعها إذا لم تتضمن نفس طلبات المرسل إليه "¹ إذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه ، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة ، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه ، فتنتقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي يستلمها عند وصولها إلى الميناء ، و إذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة و مطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره.²

ثانياً: المرسل إليه :

المرسل إليه هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري ،بناءً على إتفاقه مع الشاحن ، على تسليم البضاعة المنقولة إليه ، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، و رغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري ، فإنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع و استلامها.³ ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري إتجاه المرسل إليه ⁴ لأن دعوى الشاحن و دعوى المرسل إليه في الحقيقة هي دعوى واحدة ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وفي ذلك قضت محكمة بيروت أنه " لا تعتبر دعوى الشاحن و

¹ قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 22 ديسمبر 1989 ، أشار إليه بوعلام خليل ،إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في ق. جزائري و المعاهدات الدولية ، نشرة القضاة، العدد65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق ،وزارة العدل ، 2010 ، ص181.

² نفس المرجع ، ص 182.

³ عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص49.

⁴ بلعباس لعرج ، مرجع سابق ، ص 40.

دعوى المرسل إليه مستقلة تماماً عن بعضها بحيث يمكن ممارستها معا بل يجب ان تعتبر هذه الدعوى واحدة و من حق أي من الشاحن أو المرسل إليه ¹.

كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن ² كما نصت عليه المادة 782 من ق.ب.ج على أنه : " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب بإستلامها بناء على نسخة من وثيقة نقل صحيحة " .

في كلتا الحالتين سواء بموجب سند شحن أو سند بوثيقة صحيحة فإن المرسل إليه يكون صاحب الحق في الدعوى ضد الناقل البحري ، لأن وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة تعتبر سند صحيح يحمي حامله الشرعي و يخول له الحق في البضاعة الموصوفة في الوثيقة و المطالبة بالتعويض في حالة حصول أي هلاك او تلف لها .

ثالثاً: المؤمن :

هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له ، عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه ، و رغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري ، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن و المرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة .

تفترض دعوى رجوع المؤمن حصول أضرار له (المرسل إليه) ، فإذا تمّ تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل ، بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب

¹ د.وجدي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 255.

² شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص 134.

عقد الحلول ، الذي بموجبه يحلّ المؤمن محل المؤمن له في حقوقه و دعواه ضدّ الأطراف الأخرى المسؤولة ، في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له .¹

كما كثيرا ما يحدث في قضائنا أين تقدّم شركات التأمين عقد الحلول و السند الذي يثبت صفة شركة التأمين و مصلحتها في رفع دعوى التعويض ضدّ الناقل البحري و هذا ما أكّدته المحكمة العليا في العديد من قراراتها من بينها القرار الصادر بتاريخ 1997/05/06 ملف رقم 151326 ، حيث جاء فيها " يتعيّن على شركة التأمين أن تقدّم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي و يتضمّن على وجه الخصوص تاريخ تحديده ، حيث أنّ التاريخ المذكور في العقد هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداء من ذلك التاريخ ، و حقوق الأطراف تقرّر يوم رفع الدعوى بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه و حق المؤمن في رفع دعوى الرجوع . و أنّ الحلول المشار إليها أعلاه لم تتم بحكم القانون " .

بمعنى أنّ شركة التأمين تعفي من تقديم عقد الحلول عند رفعها لدعواها وفقا للمادة 744 ق.ب.ج² بل هو حلول إتفاقي مؤسس على عقد مكتوب لأنّ المؤمن طرف أجنبي عن عقد النّقل.³

الفرع الثاني: المدعى عليه بالمسؤولية:

بطبيعة الحال الناقل هو الذي يكون المدعى عليه ، إذ تقوم مسؤوليته نتيجة اقتراه لخطأ و تسبّب عنه ضرر ، أو تأخّر في تسليم البضاعة للمرسل إليه أو الشّاحن . و لكن في كثير من الأحيان نجد أنّ هناك ناقل هو الذي تعاقد مع الشّاحن و لكن من قام بالنّقل هو ناقل

¹ شتوان حياة ، مرجع سابق ، ص 134.

² مادة 744 ق.ب.ج " يمكن رفع دعاوى الرجوع حتّى بعد انقضاء المدّة المذكورة في المادة السابقة على ألاّ تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى .

³ بلعباس لعرج ، مرجع سابق ، ص 40.

آخر¹ و لهذا يسمى الأول بالناقل المتعاقد و الثاني الناقل الفعلي ن كما أنه يوجد أيضا تابعو الناقل البحري. أي تختلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن (او وثيقة الشحن) ، و في حالة عقد إيجار السفينة الصادر بموجب مشاركة الإيجار .

أولاً: الناقل المتعاقد :

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الرئيسي الذي يبرم عقد النقل و يتعهد للشاحن بتنفيذه ، و بالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أو التأخير في تسليمها و ذلك بغض النظر ما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه ، و يجب مراعاة أنّ الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية.² و هذا ما أقرته المادة 765 من القانون البحري التي نصت على أنه : "

أنّ الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للإلتزامات المترتبة على الناقل في كلّ المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلّم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني..."

يحقّ للمدعي الحصول على التعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه أصلاً ، و لا يعنيه إذا كان هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل المسافة أم في جزء منها ، فالناقل الأول أي (المتعاقد) مسؤول في الأصل عن تنفيذ كلّ الإتفاق فهو الذي يتعهد بالقيام بكل الرحلة ، أمّا عن مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل الأخرى ، فأساسها أنه يعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر و هذا ما استقرّ عليه القضاء في مصر و فرنسا .³

¹ بلعباس لعرج ، مرجع سابق ، ص 41 .

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 314.

³ عادل علي المقدادي ، القانون البحري، الطبعة الأولى ، الإصدار الثاني ، مكتبة الثقافة و النشر، عمان، 1999،

ثانياً: الناقل الفعلي:

لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن و إنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن ، بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط ، و بالتالي يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو تأخر في تسليمها له و لكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية¹.

كما يمكنه ان يرجع على الناقل المتعاقد أو على كلاهما معا في آن واحد للمطالبة بالتعويض ، و هما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة .

ثالثاً: تابعو الناقل البحري :

هم أيضا لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين للناقل البحري للبضائع و كثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل مثل مقالو الشحن و التفريغ².

أ- مقالو المناولة المينائية :

أصبح الناقل البحري في الوقت الحالي أكثر من أي وقت مضى ، في حاجة إلى خدمات أشخاص متخصصين في الشحن و التفريغ يقومون بأعمالهم في الميناء ، كما أنّ وجود هذه القوى العاملة على مستوى جميع موانئ من شأنه تخفيف العبء على الناقل في مختلف العمليات التي تستوجب القيام بها في إنزال أو شحن البضاعة من و على السفينة كما نصت المادة 912 من ق.ب.ج على تعريف نشاط المقالو " تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصّها و فكّها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات أخذها " ، ويكون المقالو مسؤولا عن ما يلحق بالبضاعة من

¹ بلعباس لعرج ، مرجع سابق ، ص 42.

² نفس المرجع ن ص42.

خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقابته و تصرفاته و ليس الأضرار التي تحدث قبلها أو بعدها . ولا يسأل المقاول عن إخلاله بالعمليات التي قام بها إلا في مواجهة من كلفه بها . وكذلك يكون عرضة لدعوى قضائية في حالة تأخيره عن عمليات الشحن أو التفريغ في الوقت المتفق عليه إلا إذا أثبت أن التأخير كان بسبب الغير.¹

رابعاً : وكيل السفينة :

نصت المادة 609 ق.ب.ج : يعتبر وكيلاً للسفينة ، كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهّز أو الرّيان شخصياً و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء.

يعدّ وكيل السفينة مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته لمهامه و يرتبط بالمجهّز بموجب عقد وكالة يتضمن حقوق و وواجبات الأطراف ، ويسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهّز عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وكالته و لا يسأل من طرف الغير إلا إذا كان خطأه الشخصي او تابعيه، فهو وكيل مأجور من المجهّز يعمل باسمه و لحسابه ، يجب عليه أن يبذل في تنفيذ وكالته عناية الرجل العادي أو ربّ الأسرة الحريص²

يعتبر وكيل السفينة مسؤولاً عن أخطائه إمّا بموجب المسؤولية التعاقدية إذا كان ثمة عقد يربطه بالطرف الثاني المتضرّر و إمّا بموجب المسؤولية التصيرية إذا لم يربطه أيّ عقد بالطرف المتضرّر .³

¹ مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون، المرجع السابق ، ص 249.

² نفس المرجع ، ص 237.

³ بوعلام خليل ، مرجع سابق ، ص 196.

كما سبق ذكرنا أنه تختلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد إيجار السفينة باختلاف أنواع هذا الإيجار .

1 - الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بالرحلة: Affrètement au voyage

إيجار السفينة بالرحلة يدخل ضمن حالات إيجار السفينة المجهزة بجميع لوازمها المطلوبة ، من اجل قيامها بالملاحة البحرية في أحسن وجه و طبقا لمقتضيات المعاهدات الدولية المختصة في السلامة البحرية في أحسن وجه و طبقا لمقتضيات المعاهدات الدولية المختصة في السلامة البحرية ، و أنّ إيجار هذه السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين ، غالبا بين شركتين ملاحيتين في مستوى اقتصادي واحد ، يسمّى الطرف الأوّل المؤجر و الثاني المستأجر حول محل العين المؤجرة و هي السفينة .

يحتفظ المؤجر في هذا النوع من الإيجار بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة و بالتالي يعتبر المسؤول أمام المدعي .¹

2 - الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية: Affrètement à temps

إيجار السفينة لمدة محددة هو عقد يحدّد أطرافه المؤجر و المستأجر ، مدة استغلال السفينة يبدأ من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرّف المستأجر ، و تنتهي في اليوم المتفق عليه في العقد المبرم بين الطرفين² و يكون المستأجر هو الذي له صفة الناقل و ليس مؤجّرها وفقا لمقتضيات المادة 701 ق.ب.ج³ فالمسؤولية ترجع إلى المستأجر و مع العلم أنّ الرّيان في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية محددة يعتبر تابعا للمستأجر .

¹، هاني دويدار، النقل البحري و الجوي ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 2008.

² هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 184.

³ المادة 701 ق.ب.ج " يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ، و يكون الرّيان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال و يجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر و في حدود أحكام عقد استئجار السفينة" .

3 - إيجار السفينة بهيكلها:

إيجار السفينة بهيكلها هو الإيجار الذي يتم الإتفاق بين المؤجر و المستأجر حول سفينة غير مسلحة و غير مجهزة بما فيه الكفاية ، فيقوم المستأجر على حسابه الخاص بتسلحها و تجهيزها و تطعيمها بالشكل الكافي حتى تصبح صالحة للملاحة إذ نصت المادة 724 ق.ب.ج " يتعهد المؤجر بموجب عقد إستأجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود...." ونصت المادة 729 من نفس القانون " يزود المستأجر السفينة بالطاقم و يدفع له الأجرة و المؤونة و المصاريف الملحقة " فالمستأجر هو المسؤول عن كل ما يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف خلال مدة الإيجار كونه يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة نفس الحكم مطبق لإشتراك الحالتين من الإيجار بالمدة الزمنية و بهيكلها في تسيير المستأجر للسفينة تجارياً¹.

الخلاصة على ما سبق فيما يخص صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضاعة من خلال عقود إيجار السفينة ، إن مسؤولية المؤجر أو المستأجر تختلف حسب إختلاف عقود إيجار السفينة ، و لكل دعوى أو مطالبة يجب أن توضح نوع الإيجار المتعلق بها ، حتى يمكن للمحكمة العليا بسط رقابتها على الأحكام و القرارات إن كانت مطابقة للقانون أم لا .

المطلب الثاني : إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري :

تقتضي دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مباشرة القيام بمجموعة من الإجراءات الآزمة تتعلق أساسا بالإخطار و الإختصاص .يعتبر الإخطار إجراء سابق للدعوى البحرية و يعرف بالإحتجاج أو التبليغ أو التحقّضات ،² كما أنّ إجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول

¹ بوعلام خليل ، مرجع سابق ، ص 201 .

² لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق ، ص185.

الدّعى و إنّما بإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو اضرار في البضاعة أثناء تسليمها . كما أنّ الإختصاص في المواد البحرية يتيح لصاحب الحق في البضاعة اللّجوء إلى عدّة جهات قضائية مختصة ، بالإضافة إلى الإختصاص المنصوص عليه في القواعد العامّة.

الفرع الأوّل : شرط الإخطار :

تقتضي الدّعى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أنّ الضّرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل و لا يكون الضرر منسوبا إلى الناقل إلاّ إذا وقعت البضاعة في يده ، أي خلال النّقل و قبل تسليمها للمرسل إليه ، و للتّحقيق من أنّ الضّرر سابق على التّسليم ، لا بدّ من إثباته في الوقت الذي يتمّ فيه هذا التّسليم ، أمّا إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل و الإبلاغ عن الضرر ، فإنّه يصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر و سببه ، و من المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التّسليم و لأسباب لا يسأل عنها الناقل ، كما يتعدّر على الناقل الدّفاع عن حقوقه و إثبات قيامه بتنفيذ التزاماته و تسليم البضاعة في حالة جيّدة .¹

لم يعرف القانون البحري و لا المعاهدات الدوليّة (معاهدة بروكسل لسنة 1924 أو معاهدة هامبورغ لسنة 1978) المقصود من الإخطار ، و ترك الأمر في ذلك إلى الفقه و القضاء إذ عرف الفقيه الفرنسي الأستاذ " روديير " الإخطار بأنّه تعبير عن عدم الرّضى و رفض قيام قرينة التّسليم المطابق.²

أوّلا : من شروط الإخطار :

1 - أن يكون الإخطار مكتوبا :

¹ عزّوز رزيقة ، المرجع السابق ، ص 80.

² Rodière rené et du pontavice emmanuel, op-cit , p370.

اشترط القانون البحري في الفقرة الأولى من المادة¹ 1790، و كل من معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ أن يتم الإخطار في شكل كتابي و ليس شفهي كما يستوي في ذلك إذا كانت الكتابة بخيط يد صاحب البضاعة أم بآلة راقية أو على أو بأي وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة.

لا تعتبر الكتابة شرطاً لقبول الدعوى ، و إنما لإثبات وجود ضرر عند التسليم، كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلاً خاصاً بل كل ما يجب أن يتوافر فيه هو أن يكون مكتوباً في شكل واضح ، سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار ن فيجوز ان يتم بخطاب بريدي موصى عليه كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية *télégramme*، و بما أن الكتابة تكون مقبولة في أي شكل كانت فإرسال تلكس يتضمن حدوث الأضرار بكيفية واضحة و دقيقة يعتبر تحفظاً مقبولاً.²

2 - أن يكون الإخطار واضحاً و محدداً:

الوضوح و التّحديد شرطان ضروريّان في كتابة الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل من أجل قبوله من المحكمة التي تنظر في النزاع ، و يجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من خسائر أو أضرار محرّرة بصفة واضحة و دقيقة بمعنى أنه يشمل في مضمونه على ماهية الخسائر أو الأضرار التي يرتضيها المرسل إليه عند استلامه البضاعة ، و أن يكون محدداً و بعيداً عن العموميّات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضّح الغرض من تحريرها.

¹ تنصّ الفقرة الأولى من المادة 790 ق.ب.ج " إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه او من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التّحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشّحن لغاية ثبوت العكس "

² عزّوز رزيقة ، مرجع سابق ، ص 82.

كما يشترط في كتابة التحفظات أن تتعلّق بما حدث فعلا من خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء عملية الإستلام ، و ليس ما قد يحدث مستقبلا رغم التأكد من حصوله.

لا يعتدّ بالإخطار الذي يرسل قبل استلام البضاعة بدعوى الإحتفاظ بحق المرسل إليه على ما قد يظهر من مختلف الأضرار للبضاعة عند استلامها ، و هو ما حكمت به محكمة استئناف "روان" بقرار مؤرّخ في 04 فيفري 1954¹ و كذلك محكمة إستئناف "باريس" في قرار مؤرّخ في 06 أفريل 1978.²

و إذا تعلّق بالإخطار بنص أو عجز في البضاعة ، على المرسل إليه أو ممثله الذي يقوم بتوجيه الإخطار للناقل أو ممثله ذكر مقدار النقص أو العجز ، مثلا إذا كان العجز أو النقص في البضاعة يكون تحرير الإخطار كما يلي : خمسة طرود مفقودة وعشرة صناديق فارغة من محتوياتها ، و إن تعلّق بتلف بينت ماهيته مثلا:خمس طرود ملوثة بالزيت و عشرة صناديق مبلّلة بالماء.

إذا تعلّق الأمر في تحديد الأضرار ، فإنّ التحفظ على 248 كيس من القهوة مثلا دون تحديد العلامة الخاصة بها ، و أنّ محضر الخبرة تضمّن 1258 كيس فاسد من مجموع الشحنة ، فإنّه يتعدّر على المحكمة معرفة ما إذا كانت 248 كيس المذكورة في التحفظ تدخل ضمن النزاع المطروح أمامها أم لا.³

إذا تم توجيه الإخطار طبقا للشروط المذكورة ، فغنه يكون قرينة قانونية لصالح المرسل إليه تدعّمه أمام المحكمة مفادها أنّ البضاعة لم تسلّم له طبقا لمواصفاتها في سند الشحن و أنّ الناقل البحري مسؤول عمّا لحق البضاعة من خسائر أو أضرار يتعيّن عليه تعويضها ، و

¹ قرار محكمة روان الفرنسية بتاريخ 04 فيفري 1954 أشار إليها بوعلام خليل ، مرجع سابق ، ص 209.

² قرار محكمة باريس الفرنسية بتاريخ 06 /أفريل 1978 أشار إليها كذلك بوعلام خليل، نفس المرجع ، ص 209.

³ د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 256.

بالتالي يتحرر من تقديم الإثبات أنّ الخسائر أو الأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل ، و هي قرينة قانونية وفق أحكام المادة 337 فقرة أولى من القانون المدني الجزائري التي بينت أنّ " القرينة القانونية تعني من تقررت لمصلحته على أية طريقة أخرى من طرق الإثبات..."

ثانيا: أطراف الإخطار:

حدّدت المادة 790 فقرة 1 من ق.ب.ج و المادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل ،الأطراف المعنية بالإخطار و هم المرسل إليه أو ممثله من جهة ، و الناقل البحري أو ممثله من جهة ثانية و بما أنّ الإخطار هو إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو من يمثله ، فإنّه يوجّه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ ، حيث تنتقل البضاعة من حيازة الناقل إلى حيازة المرسل إليه.

وعليه يتم تقسيم الأطراف المعنية بالإخطار إلى فئتين، الأولى التي توجّه الإخطار و الثانية الموجّه إليها الإخطار .

1 - ممّن يوجّه الإخطار:

يوجّه الإخطار من قبل كل شخص له شأن و مصلحة في وصول البضاعة سالمة و مطابقة لمواصفاتها المذكورة في سند الشّحن ، فيجوز توجيه الإخطار من قبل المرسل إليه المسمى في سند الشّحن أو مظهره الأخير أو حامله الأخير ، إلى جانب جواز توجيهه من قبل ممثلي المرسل إليه مثل وكيل الشّحنة أو من له الحق في تمثيل المرسل إليه .¹

2 - إلى من يوجّه الإخطار :

¹ مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري /دار الجامعة ، الإسكندرية ، 1995 ، ص286.

يوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيل الناقل كما يوجه إلى الرّبان.¹

ثالثاً: مهلة التحفظ أو الإخطار :

بالرجوع إلى نص المادة 790 ق.ب.ج يتّضح أنّها فرّقت بين الضرر الظاهر ، و غير الظاهر .

إذا كان الضرر ظاهراً فإنّ الإحتجاج يحرّر قبل و اثناء التسليم ممّا يبيّن أنّ المشرّع الجزائري قد تأثر بأحكام المادة 06/36 من إتفاقية بروكسل أضحّر النصّ أنّه في حالة كان الضرر ظاهراً أو بادياً للعيان دون أي فحص من خبير متخصص فتوجّب على مستلم البضائع أو وكيله أن يوجه التّحفّضات في مرفأ التّفريغ و في وقت التسليم على أبعد حد ، أو قبل التسلم ، في حين تكون هذه المهلة ثلاثة أيام بعد التسليم إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر.²

على غرار المشرّع المصري الذي حدّد الميعاد بيوم العمل التالي ليوم التسليم لكونه قد تأثر بإتفاقية هامبورغ .

وفي حالة الضرر الغير الظاهر حدّدها ب15 يوماً التالية ليوم التسليم.

كما ذهبت إتفاقية هامبورغ إلى أبعد من ذلك في مادتها 02/19 و نصّت على أجل الإخطار في حالة التأخر في التسليم و حدّته ب 60 يوم ابتداءً من يوم التسليم.

مع الإشارة أنّ أحكام المادة 790 ق.ب.ج تطبّق سواء كان الضرر اللاحق بالبضاعة عبارة عن تلف أو هلاك جزئي³ أمّا في حالة الهلاك الكلي يصبح الإخطار أو التحفظ دون

¹ عزّوز رزيقة و أخرى ، ص82.

² د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 259.

³ مناد أحمد ،نظام مسؤولية الناقل البحري في التّشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر،كلية الحقوق،تخصّص قانون دولي و إقتصادي ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم،2016.

موضوع لأنه لا يوجد تسليم أصلاً، فمن يوم التسليم تبدأ مهلة توجيه الإخطار و هو حكم لا يتصور إعماله في حالة الهلاك الكلي.¹

الفرع الثاني: الإختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري :

قبل الخوض في هذه المسألة ينبغي التنويه أن جميع المنازعات الناجمة عن عقد النقل البحري تعتبر تجارية بالنسبة للناقل و بالنسبة للشاحن إذا كان تاجراً ، و بالتالي تكتسي الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري الطابع التجاري.²

نظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية ، غير أنه لم تتضمن معاهدة بروكسل لسنة 1924 و كذلك بروتوكول سنة 1968 الخاصة مسألة تحديد الإختصاص القضائي و قد يكون القصد من ذلك ترك هذه المسألة للدول الأعضاء تنظمه بنفسها في قوانينها الوطنية.³

غير أن إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 21 تضمنت القواعد التالية بصدد هذا الموضوع : " 1- في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية للمدعي حسب إختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الإختصاص و يدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية :

أ - المحل الرئيسي للمدعى عليه و إن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الإعتباري لإقامة المدعى عليه.

¹ د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 259 .

² متاد محمد ، مرجع سابق ص 95.

³ لطيف جبر كومانى ، مرجع سابق ، ص 174

ب - مكان إبرام العقد يشترط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام عن طريقها.

ج - ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .

د - أي مكان غير ذلك يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.¹

و هذا هو نفس الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 745 من ق.ب.ج " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام " .

و عليه حسب القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية وهي محكمة مقر إقامة المدعى عليه . غير ان ذلك لا يمكن أن يحرمه من حق ممارسته حقه في رفع دعواه أمام ميناء التفريغ استنادا الى المادة 745 ق.ب.ج و هو ما تجلّى في عدّة قرارات صادرة عن المحكمة العليا.

و لا شك أن منح المشرع الجزائري المدعي إمكانية اختيار مقر إقامة المدعى عليه لرفع دعواه قد يكون وفر له خيارا خارج عن الشرط التعاقدى مما يشكل حماية لصاحب الحق في البضاعة من تعسف الناقل في استخدام مركزه القانوني القوي في سند الشحن ،الذي قد يحدّد جهة قضائية تلحق به المدعي مشقة و نفقات و بذلك يمكن لهذا الأخير اللجوء إلى الجهة القضائية الأقرب إليه . وهذا ما أخذ به كذلك المشرع المصري .²

أما الإختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية و بالرجوع إلى التشريع الجزائري فقد عالج هذه المسألة في المواد 10 و 11 من ق.م. بحيث سمح القانون الجزائري بموجب

¹ بلعباس لعرج ، مرجع سابق ، 43.

² مناد محمّد ، مرجع سابق ، ص 96.

نص هاتين المادتين للمدعي إذا كان جزائرياً أن يقاضي المدعى عليه أمام المحاكم الجزائرية بخصوص الإلتزامات التي تم التعاقد عليها داخل الجزائر ، و نفس الحكم يطبق إذا كان المدعى عليه جزائرياً.

و بالتالي يكفي أن يكون الناقل أو صاحب الحق في البضاعة جزائرياً لعقد الإختصاص المحاكم الجزائرية.

غير ان نص المادتين مقيد بإرادة الطرفين ، فالأولوية للإتفاق لأنّ العقد شريعة المتعاقدين.

أمّا عن القانون الفرنسي فقد كان موقفه واضحاً من هذه المسألة عندما وسع من نطاق إختصاص المحاكم الفرنسية ، حيث يسند لها الإختصاص كلّما كان أحد أطراف الخصومة فرنسيا حسب ما ذهب إليه المادة 14 قانون مدني فرنسي.¹

¹ نفس المرجع ، ص97.

المبحث الثاني: التعويض عن المسؤولية:

التعويض هو إطاء مقابل للمضرور عما أصابه من خسارة ، و ينشأ الحق فيه من يوم نشوء الضرر أو من يوم إكمال عناصر المسؤولية ، و يكون صدور الحكم كاشفا للحق لا منشأ له فعندما يلجأ أطراف عقد للمحاكم أو التحكيم (وفقا لإتفاقهم) فإن المدعي يأمل الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به .

و نظرا لتقل المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل فقد قرّر له المشرّع حدا أقصى للتعويض : يلتزم الناقل بأدائه إذا ما تحققت مسؤوليته وتجدر الإشارة إلى أنّ هناك عدّة مصطلحات تستخدم و هي التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية و تارة أخرى الحد الأقصى للتعويض ، فالناقل إما أن يكون مسؤولا أو لا يكون مسؤولا و لكن التحديد يرد على مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل فيكون بذلك للتعويض حدا يلزم بأدائه الناقل في حالة إصابة البضائع بضرر ما ¹

المطلب الأول: التعويض في حالة المسؤولية المحدودة:

التعويض يكون محدّد بحد أعلى لا يتجاوزه القاضي و هذا التحديد قد يكون نص قانوني ، و قد يكون وفقا لإتفاق الأطراف.

الفرع الأول: التحديد القانوني:

مراعاة للظروف التي تحيط بالنقل البحري لم يشأ المشرّع البحري و لا إتفاقية هامبورغ أن تحمّل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة ، و من ثمّ قرّرت تحديد مسؤولية الناقل البحري قانونا عند قيامها بمبلغ معيّن يقابل تعويضها وسطا عن الضرر الذي لحق

¹ عزّوز رزيقة ، مرجع سابق ، ص65.

الشاحن و بالرجوع للمادة 7 من الإتفاقية¹ نجد أن المعاهدة تضع حد أقصى شأنها في ذلك شأن المادة 805 من ق.ب.ج و سواء كان مصدرها المسؤولية العقدية أو التقصيرية ، كما يستفيد من التّحديد القانوني للمسؤولية أشخاص آخرون يشاركون في عملية النقل و ذلك حتّى لا يلتف المضرور على التّحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري ، و يتمكّن إهداره بالرجوع على آخرين يكون الناقل مسؤولاً عنهم ،² ونطاق التّحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو الضرر الذي يحصل خلال قيام مسؤوليته عن تنفيذ عقد النقل الذي يبدأ منذ تكفّله بالبضاعة حتّى تسليمها إلى المرسل إليه³

أمّا بالنسبة للأضرار التي تقع خارج هذا الإطار يخضع لتطبيق القواعد العامة لجبر الضرر ممّا يتعيّن جبر الضرر كاملاً و هنا يخضع لتعديل من إعفاء ، تخفيف ، و زيادة حسب إرادة الأطراف.

و لا يسري التّحديد إلّا على عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشّحن⁴ و التّحديد القانوني للتّعويض مسؤولية الشّاحن و المرسل إليه دون الغير الذي يصيبه من تنفيذ عقد النقل ، و الذي يستحقّ تعويضاً كاملاً و لقد بيّنت إتفاقية هامبورغ في المادة 06 و المشرّع البحري في المادة 805 كيفية حساب الحد الأقصى و هو ما نتناوله فيما يلي :

أولاً: حساب الحد الأقصى للتّعويض في إتفاقية هامبورغ:

ينصّ البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من إتفاقية هامبورغ على ما يلي :

¹ مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون....، مرجع سابق، ص268.

² محمّد كمال حمدي ، مرجع سابق، ص167.

³ المادة 802 من ق.ب.ج.

⁴ المادة 2فقرة 3 من إتفاقية هامبورغ .

" تحديد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر " .

ويقصد بالوحدة الحسابية وفقا للفقرة الثالثة من ذات المبدأ الوحدة المنصوص عنها في المادة 26 و قد حددت هذه المادة الأخيرة الوحدة الحسابية بأنها " حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي " .

يتبين من ذلك الحد الأقصى للتعويض عن هلاك أو تلف البضائع هو 835 حق سحب خاص كل طرد أو وحدة شحن هالك أو تالف أو 2.5 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي أيهما أكبر .

أما الحد الأقصى للتعويض عن التأخير في التسليم فيحدد بناء على ضابط أجره النقل فينص البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة السادسة¹ على أن " تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل ضعفي و نصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع² .

1 - الحد الأقصى للتعويض في حالة النقل بالحاويات :

عالجت المادة 6 فقرة 2 حالة احتساب الحد الأقصى للتعويض عندما تكون البضائع المنقولة معبأة في حاويات ، فنصت الفقرة (أ) منها على أنه " في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع ، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن و المذكورة أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه

¹ د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 244.

² طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 255.

تحتسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة ، و في خلاف ما تقدّم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة .

(ب) في حالة هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها تعدّ أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدّمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة " .

يتّضح من هذا النص أنّ عدد الطرود أو وحدات الشحن المذكورة في سند الشحن بأنّها معبأة بالحاوية تعتبر كلّ منها طردا أو وحدة شحن تماما كما لو كانت مشحونة في عابرة السفينة ، و بالتالي تؤخذ عدد الطرود او وحدات الشحن هذه بعين الاعتبار عند احتساب الحد الأقصى للتعويض ، أمّا إذا لم تكن مذكورة على هذا المنوال في سند الشحن فإنّ البضائع كلّها تعتبر وحدة شحن واحدة عند احتساب الحد الأقصى للتعويض . و يؤخذ بعين الاعتبار أيضا احتساب الحاوية بذاتها وحدة شحن مستقلة إذا هلكت أو تلفت شرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدّمة منه تحت أي سند قانوني .

على سبيل المثال إذا ذكر في سند الشحن أنّ 50 طردا من البرادات من نوع كذا معبأة في حاوية مملوكة للشاحن ، فإذا هلكت الحاوية و ما بداخلها فإنّ الحد الأقصى للتعويض يوازي ما يعادل 51 طردا ، أمّا إذا لم يذكر في سند الشحن هذا البيان عن الطرود فإنّ الحد الأقصى للتعويض المستحق يوازي ما يعادل طردين¹.

2 - تعريف الطرد : Colis-package :

الطرد هو وضع البضاعة في غلاف كصندوق أو كيس تحمل أرقاما و علامات مميزة ، فكلّ صندوق أو كيس يعتبر في هذه الحالة طردا ، و كلمة طرد تعني أنّ البضاعة شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تمّ تغليفها بالورق أو ما شابه أو

¹ د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 246.

بوضعها في صندوق أو في أكياس أو إكتفى بتحميلها بأرطبة بحيث تكون كل حزمة معينة بذاتها ، و هذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن و على أساسها يتحدّد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها اثناء الرحلة البحرية¹.

3 - وحدة الشحن VNIT :

الوحدة الخاصّة بالبضاعة التي تشحن صباّ بغير تغليف التي لا تعرف إلاّ بوزنها أو قياسها أو حجمها كالأخشاب و الفحم و البترول ، فالمقصود إذا وحدة الوزن أو القياس أو الحجم التي تحدّده عادة أساسا لتحديد أجرة النّقل سواء كانت طنّا أو مترا أو كيلوغراما أو مترا مكعبا ، فإذا اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن عن الوحدة التي تراعى في احتساب الأجرة كانت العبرة بالوحدة الواردة في سند الشحن².

ثانيا: حساب الحد الأقصى للتّعويض في القانون البحري الجزائري :

تنصّ المادة 805 على أنّه إذا لم يصرّح الشّاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة و لم يدوّن هذا التّصريح في وثيقة الشّحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة ، فلا يعدّ الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلّق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كلّ طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبّق ، و بمقدار يعادل مرتين و نصف من أجرة النّقل المستحقّة الدّفع عن البضائع المتأخّرة التي لم تسلّم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلمّ فيه البضائع ، و لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النّقل المستحقّة بموجب عقد النّقل البحري.

¹ محمّد كمال حمدي ، مرجع سابق ن ص 174.

² نفس المرجع ، ص174.

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإنّ العبارة في حساب أيّ المبلّغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدوّنة في وثيقة الشّحن ، أو أيّ وثيقة أخرى تثبت عقد النّقل البحري.

و إذا تضرّرت أداة النّقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل ، تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر ن وحدة حساب متشكّلة من خمسة و ستّين مليغراما و نصف من الذهب ، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية ، و يمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.¹

من خلال نص المادة 805 يتّضح أنّ المشرّع الجزائري وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، فإنّما أنّه مسؤول كأصل عام في تصريح الشّاحن أو ممثله و قيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة ، و إما استثناء في حال عدم تصريح الشّاحن بذلك فتكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية تختلف باختلاف صور مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير.

ثالثا: طريقة حساب التعويض (كيفية تحويل الوحدات الحسابية على عملات وطنية) :

سنحاول تحويل الوحدات الحسابية على عملات وطنية حسب إتفاقيّة هامبورغ و حسب التشريع الجزائري .

1 - حسب إتفاقيّة هامبورغ :

بالنسبة للتعويض عن التأخير في التسليم ليس ثمة صعوبة خاصّة في حسابه ، لأنّ الحد الأقصى له يتحدّد على أساس أجرة النّقل أيّا كانت نوع العملة المحدّدة فيها هذه الأجرة ، فلا

¹ المادة 805 ق.ب.ج.

يبقى إلا على القاضي الناظر في النزاع تحويل قيمة العملة إذا كانت أجنبية إلى ما يوازيها من العملة الوطنية ذلك حسب السعر الرسمي للصرف.¹

أما بالنسبة لحساب التعويض عن الهلاك أو تلف البضائع فإن قواعد هامبورغ استخدمت وحدة حسابية خاصة ألا وهي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي.

حق السحب الخاص هو وحدة قياس ابتكرها صندوق النقد الدولي عوضاً عن الجنيه الإسترليني الذهب أو الفرنك بوانكارييه ، تفادياً للتقلبات على القيمة التي كانت تتعرض لها هاتان العملتان.

يتم تقويم حق السحب الخاص على أساس سلة من العملات الدولية القوية في العالم الداخلة في صندوق النقد الدولي بنسب متفاوتة. ويتم تحويل حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة من تاريخ صدور الحكم بالتعويض أو من تاريخ الذي تنفق عليه الأطراف المعنية.

أما بالنسبة لطريقة تحويل حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية ميّزت المادة 16 من إ.ه بين فئتين من الدول ، الفئة الأولى الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي و الدول غير أعضاء لكن نظامها النقدي يجيز إتباع طريقة التقييم التي يتبناها صندوق النقد الدولي .²

بالنسبة للفئة الأولى من الدول : تحسب قيمة العملة الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي و التي تكون سارية المفعول

¹ د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 247.

² نفس المرجع ، ص 248.

في تاريخ صدور الحكم أو في التاريخ المتفق عليه على التحويل بحسب الأحوال . و هذه الطريقة هي إلزامية بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي.

بالنسبة للفئة الثانية من الدول تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها كل دولة بالنسبة لعملتها . و تجيز الإتفاقيّة بالفقرة الثانية من المادة 26 لهذه الدول أن تعلن عند الإنضمام إلى إتفاقيّة هامبورغ أو في أيّ وقت لاحق بأنّ الحد الأقصى للتعويض التي يمكن تطبيقه في إقليمها وفقا للمعاهدة يكون مبلغا يعادل 500 ، 12 وحدة نقدية عن كلّ طرد أو وحدة شحن هالكة أو تالفة أو 37.5 عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي من البضائع الهالكة أو التالفة ، و الوحدة النقدية تعادل 65.5 ملغرام من الذهب عيار 900 من 1000 (أي فرنك بوانكاريه) و على الدول المنضمة إلى المعاهدة أن تضع بين يدي وديع المعاهدة (الأمين العام للأمم المتحدة) الأسلوب المتبع في تقييم الوحدات الحسابية وفق الطريقة المتبعة من الصندوق أو قياس الفرنك بوانكاريه بحسب الأحوال ¹.

2 - حسب التشريع الجزائري :

المشرّع الجزائري على غرار نظيره الدولي ، قد أشار إلى إمكانية تحويل مبالغ التعويض المنصوص عليها في القانون إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية إلاّ أنّه لم يبيّن كيفية التحويل و أيّ سعر للذهب يتعين التحويل عليه عند إجراء العملية ، كما أنّ المشرّع الجزائري لم يحدّد المقابل النقدي بالعملة الوطنية لوحدات الحساب الذهبية التي تحدث عنها و بالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أنّ المشرّع الجزائري قد جعل النظام

¹ د.وجزي حاطوم ، مرجع سابق ، ص 248.

التقدي الجزائري قائما على قياس قيمة الدينار الذي يتولى تحديدها القانون مع احترام الإتفاقيات الدولية ، وتبعاً لذلك يكون لأوراق و القطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً و له قوة إجرائية غير محدودة .

فلو افترضنا أنّ وزن البضاعة الهالكة يقدر ب 500 كيلوغرام مع العلم أنّ كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية ، و الوحدة الحسابية تتشكل من 65.6 ملغرام من الذهب ، فيكون تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم ، فمثلاً 01 ملغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج ، أي 500 كلغ مضروبة في 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية ، وهذه الأخيرة مضروبة في 65.5 مقسومة على واحد (العملة الوطنية) ، و بالتالي يكون التعويض مقدّر ب 982500 دج.¹

الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي:

لمّا كان التحديد القانوني من النظام العام لا يجوز الإتفاق على مخالفته فإنّ هذه القاعدة يرد عليها استثناء هو إمكانية إتفاق الأطراف على الحد الأدنى حيث يجوز للمتعاقدين أن يحدّدا مسبقاً قيمة التعويض بالنص عليه في العقد أو في اتفاق لاحق و عليه فإنّ نطاق هذه الإمكانية لا يعد.

جواز الإتفاق على تجاوز الحد الأقصى للتعويض :

نصّت المادة السادسة في فقرتها الرابعة من ا.هـ " يجوز بالإتفاق بين الناقل و الشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1 و السبب يعود إلى أنّ الحد القانوني وجد لحماية الناقل ، فإذا تنازل عنه فلا مانع في ذلك و يكون صحيحاً

¹ عزّوز رزيقة و أخرى ، مرجع سابق ، ص 70.

و حتى و لو وصل إلى إلغاء حدود المسؤولية أصلا بحيث يتحمل الناقل كامل الضرر يشترط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المحدد وفقا للحد القانوني.

ثانيا: الإتفاق على تحديد المسؤولية في فترة زمنية معينة خارج مراحل العقد :

لقد أجازت كل من إ.هـ و المشرع الجزائري على تحديد المسؤولية و بكل حرية ومخالفة لقواعد تحديد المسؤولية لكن خارج نطاق المرحلة البحرية.

المطلب الثاني: التعويض في حالة المسؤولية غير المحدودة:

إذا كانت القاعدة العامة هي احترام التّحديد لمسؤولية الناقل البحري ألا أنّ المعاهدة أجازت استثناء الخروج عن هذه القاعدة بحيث يكون للشّاحن الحق في تعويض كامل الضرر بصرف النظر على التّحديد الوارد في المعاهدة و ذلك في أحوال معينة و يقوم القاضي بتحديد و تقويم هذا التعويض وفقا للمعايير المألوفة في القواعد العامة.

الفرع الأول: حالات المسؤولية غير المحدودة :

للناقل التمسك بأحكام تحديد المسؤولية و يتابع الناقل ذات الحق شرط أن يثبت أنّ الخطأ قد ارتكب وقت تأديته لوظيفته أو بسببها على أنّه ثمة حالتين تدلّان عن سلوك شائن من جانب الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه إمّا أن يكون الضرر قد نشأ عن فعل أو إمتناع من قيام بفعل بصدد إحداث الضرر فلا يكون الناقل جديرا بالرعاية و من تمّ يحرم من التمسك بالتّحديد القانوني.¹

أولا: سوء السلوك الإرادي للناقل :

¹ محمّد كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص 185.

1 - العمد و الغش :

هو انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر، و هو لا يفترض الضرر ، و لذلك يجب على المضرور إثباته ، أي إقامة الدليل على أنّ الناقل قد انصرفت إرادته إلى ارتكاب الفعل أو الإمتناع و إلى إحداث الضرر و نظرا لصعوبة إثبات تعمد الناقل او تابعيه لاحداث الضرر فقد حدّدت قواعد هامبورغ بعض الحالات التي تعد قرائن على سوء نية الناقل مثل إصداره سند شحن خالي من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند. وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.¹

2 - إستهزاء الناقل و علمه باحتمال حدوث الضرر:

ويتمثل استهزاء الناقل فعل يصدر منه او امتناع مصحوب بإدراك .

ثانيا :تقديم الشّاحن البيان بطبيعة البضاعة و قيمتها :

إذا لم يصرّح الشّاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة و لو يدوّن هذا التصريح في وثيقة الشّحن أو أيّ وثيقة نقل مماثلة فلا يعدّ الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة .

ويعتبر تقديم الشّاحن بيان بطبيعة البضائع و قيمتها ثاني الأحوال المستثناة التي اكتفت بحالة وحيدة وهي سوء السلوك الإرادي.

و الأساس الذي يبنى عليه عدم تحديد المسؤولية انّ الناقل على علم بالطبيعة الخاصة لهذه البضاعة و يقبل أو يتعهد بالتزامه بنقل البضاعة رغم معطياتها الخاصة، و يسلمها عند الوصول سليمة ن و من ثمّ يستطيع التأمين على مسؤوليته و نقل تكاليف التامين

¹ عزّوز رزيقة و أخرى ، مرجع سابق ، ص 73.

إلى الشّاحن .و حتى يكون للبيان أثره من حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته يجب ان تتوفر فيه شروط نحصرها في:

أ - أن يقدم الشّاحن هذا البيان قبل الشّحن ،و قد يقبله الناقل بعد ذلك فيصبح ملزما له .

ب - أن يتضمّن البيان طبيعة البضاعة و قيمتها معا ،

ج - ان يدرج هذا البيان في سند الشّحن و لا يغني ذكره على سند آخر .

فإذا ما ذكر البيان على هذا النحو و حصل هلاك كلي يلتزم الناقل بدفع كافة القيمة المعلنة في سند الشّحن، و إذا كان جزئيا فيلتزم بتعويض بنسبته ، و يعتبر هذا البيان حجة على الناقل و قرينة على صحّة و طبيعة و قيمة البضاعة الواردة به ، و موافقته عليها و رضائه فزيادة مسؤوليته لتغطية تلك القيمة بالكامل ن و لكنّها قرينة بسيطة يمكن للناقل دحضها بكافة طرق الإثبات.

و إذا تمكّن من إثبات عدم صحّة البيان المدرج في سند الشّحن ، كأن يثبت عدم صحّة البيان المتعلّق بطبيعة البضاعة ، فإنّه يضلّ مسؤولا بقدر قيمة هذه البضاعة طالما أنّ البيان لا يزال صحيحا ، كما أنّه يعوّض في حدود قيمة البضاعة المذكورة بسند الشّحن مهما كانت قيمتها الحقيقية.¹

الفرع الثاني: تقدير التعويض :

نضمّ المشرّع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث كرّس مبدأ مسؤولية الناقل في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع و كذلك في حالة نقصانها أو في حالة التأخر في تسليمها، ومتى ثبت مسؤولية الناقل ، فإنّه يلتزم بتعويض الضرر اللاحق بالمرسل إليه ، وتطبّق هنا أحكام القواعد العامّة ، فيلتزم الناقل بتعويض و حساب

¹ عزّوز رزيقة و أخرى ، مرجع سابق ، ص 74.

التعويض هنا يكون على أساس قيمة البضاعة الجارية أما التعويض عن الخسارة البحرية فعلى أساس فرق قيمتها الجارية و هي بحالة جيّدة و قيمتها بعد الخسارة ، كما يحتسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم و مكان التفريغ طبقا للعقد أو ليوم و المكان الواجب فيه تفريغها.¹

¹ المادة 806 من ف.ب.ج.

الخاتمة

إنّ مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مدنيّة لا تقوم إلاّ إذا توافرت الأركان الثلاثة، الخطأ والضرر و العلاقة السببيّة بين الخطأ والضرر، ففي حالة حصول ضرر للبضاعة في الفترة الممتدّة بين قيام الناقل بتسلّمها من يد الشاحن إلى غاية تسليمها على المرسل إليه أو ممثله القانوني تقوم المسؤولية

و مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقديّة كمبدأ عام تنشأ عن عقد النقل البحري، وتقوم على أساس الخطأ المفترض، فالخطأ يفترض في جانب الناقل البحري بمجرد تعرّض البضاعة للضرر، وذلك راجع إلى الإلتزام الذي هو على عاتق الناقل البحري، والمتمثّل في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول.

غير أنّه يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية، وذلك بردّ الضرر الحاصل إلى السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية، إذا نظرنا إلى الظروف التي تتمّ فيها عمليّة نقل البضائع.

و نظرا لقيمة التعويضات الهائلة التي قد تأدّي إلى إفلاس كاهل الناقل البحري و من تمّ إفلاسه، و أهميّة النقل البحري في المجال الإقتصادي، عمد المشرّع جاهدا إلى تشجيع الإستثمار في هذا المجال، و ذلك بسن قوانين تعطي للناقل البحري و هو الطرف الإقتصادي الأقوى، إمتيازات تمكّنه الإستفادة من الإعفاء الكلي من المسؤولية، و الظاهر أنّ المشرّع أكثر من الإعفاءات بالرغم من أنّ الجزائر تعتبر دولة شاحنة، و قد يرجع ذلك على تأثره بأحكام إتفاقيّة بروكسل، كما عمد إلى تغليب مصلحة الناقلين و ذلك من خلال المادّة 812 ق.ب، و التي أجازت للناقل تحديد مسؤوليته قبل وقوع الضرر و خارج مرحلة تنفيذ العقد.

و حماية للشّاحن و المرسل إليه اللذان يمثلان الحلقة الأضعف في العلاقة العقديّة، لجأ المشرّع إلى وضع قواعد اجرائيّة و المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري، إذ إنّ عقد النقل

البحري يبرم بين طرفين هما الشاحن و المرسل عليه،لكن عند قيام مسؤوليَّة الناقل ،يظهر لنا المرسل إليه بصفته مستفيد من العقد،وطرف آخر العقد هو الغير .

قائمة المراجع

الكتب باللغة العربية:

1 - المؤلفات العامة:

1- الدكتور عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الإلتزام بوجه عام ، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان ، 2000.

- المؤلفات الخاصة:

- 1- الدكتور وجزي حاطوم ،النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، الطبعة الأولى، 2011.
- 2- صلاح الدين عبد الطيف الناهي ،الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمّان، 1996.
- 3- طالب حسن موسى، القانون البحري-السفينة-أشخاص السفينة-عقد النقل البحري-البيوع البحرية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمّان، الطبعة الثانية.
- 4- عادل علي المقدادي ، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة الثقافة والنشر، عمّان، 1999.
- 5- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية و المستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 6- لطيف جبر كوماني ،مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية للنشر و التوزيع ، عمّان، 2001.

- 7- مصطفى كمال طه ،القانون البحري،دار المطبوعات الجامعيّة ، الإسكندريّة،2000.
- 8- مصطفى كمال طه،علي البارودي، مراد منير ، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، منشأة المعارف ،الإسكندريّة .
- 9- مصطفى كمال طه،مبادئ القانون البحري،دار الجامعة ، الإسكندريّة1995.
- 10- هاني دويدار ،الوجيز في القانون البحري،دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندريّة1999.
- 11- هاني دويدار،النقل البحري و الجوّي،الطبعة الأولى،منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت لبنان،2008.
- 12- وهيب الأسير ، القانون البحري القانون البحري ، السفينة- أشخاصها -عقد النقل البحري،المؤسسة الحديثة للكتاب،لبنان،2008.
- 13 - محمّد كمال حمدي، مسؤوليّة الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحريّة ، رقم 8 لسنة 1990(دراسة مقارنة مع إتفاقيّة هامبورغ)،منشأة المعارف ،الإسكندريّة،1995.
- 14-بسّام عاطف المهتار ،معاهدة بروكسل و تعديلاتها،عقود النقل-مسؤوليّة الناقل دعوى المسؤولية،منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت،لبنان ،2006.
- 15- أحمد محمود حسني ،عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ،الإسكندريّة،1998.
- 16- محمود شحماط ،الموجز في القانون البحري الجزائري،دار بلقيس للنشر،الجزائر،2014.

الكتب باللغة الفرنسية:

Redière René, Du pontavice Emmanuel, Droit maritime, 12^{ème} édition, Dalloz, 1997.

الرسائل:

- 1- شتوان حياة ، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون الجزائري ،مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع ق.أعمال،كلية الحقوق،جامعة مولود معمري،تيزي وزو،2009.
- 1- بلعباس لعرج،مسؤولية الناقل البحري للبضائع ،مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص،تخصّص المسؤولية و التأمينات،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة عبد الحميد ابن باديس،2018.
- 2- حسين شريدي،مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري،مذكرة لنيل شهادة الماستر،تخصّص قانون الأعمال،جامعة العربي بن مهيدي،أم البواقي.
- 3- عزّوز رزيقة و أحمد مسعود زهرة،عقد النقل البحري للبضائع ،مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصّص إدارة الأعمال ،كلية الحقوق و العلوم السياسية،جامعة جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة،2015.
- 4- كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني"دراسة مقارنة"،مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص،كلية الحقوق،جامعة الشرق الأوسط،2017.

5-مَنَاد أحمد،نظام مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية،مذكرة لنيل شهادة الماستر،تخصّص قانون دولي و إقتصادي،كلية الحقوق و العلوم السياسية،جامعة عبد الحميد ابن باديس،2016.

المقالات:

- 1-هادف محمّد صالح،إلتزامات و مسؤولية الناقل البحري،نشرة القضاة،العدد65،مديرية الدراسات القانونية و الوثائق،وزارة العدل،الجزائر،2010.
- 2-بوعلام خليل،إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في ق.جو المعاهدات الدولية "نشرة القضاة،العدد65،مديرية الدراسات القانونية و الوثائق،وزارة العدل،2010.
- 3-عبّاس،مسؤولية الناقل البحري للبضائع،منتديات الجلفة،الجزائر www.djelfa.info

الإتفاقيات:

- 1-معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن في 24 أوت 1924.
- 2- إتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع "هامبورغ" في 31مارس1978.

النصوص القانونية:

- 1-أمر رقم 76-80 مؤرّخ في 29شوّال عام 1396 الموافق 23أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدّل و متمّم بالقانون رقم 98-05 المؤرّخ في 25 جوان1998.
- 2-أمر رقم 75-58 المؤرّخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة1975،المتضمّن القانون المدني،المعدّل و المتمّم،ج.ر عدد31 صادر في ماي 2007.

3-قانون رقم 08-09 المؤرخ في 19 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ج.ر عدد 21 في 23 فبراير 2008.
4-مرسوم تنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فبراير 2008 المتضمن شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري و كفيياته، ج.ر، في فبراير 2008.

الاجتهادات القضائية:

قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 02/06/1991، ملف رقم 73657، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 1993، 02 ص 108.

قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 30 جوان 1991، ملف رقم 115518، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 1991، 02،

قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 16/05/1995 ملف رقم 113345 المجلة القضائية ، العدد الثاني ، سنة 1996 ص 157.

الفهرس

1	المقدمة
4	الفصل الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري ونطاقها
4	المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري و نطاقها
5	المطلب الأول : مفهوم مسؤولية الناقل البحري :
5	الفرع الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع طبقا للتشريع البحري الجزائري
11	الفرع الثاني: تعريف الناقل البحري طبقا للقوانين المقارنة
12	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري
12	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
24	الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري
30	المبحث الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري:
31	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري
32	الفرع الأول: موقف التشريع البحري الجزائري
35	الفرع الثاني: موقف التشريع البحري المصري
37	الفرع الثالث: موقف المعاهدات الدولية
38	المطلب الثاني: حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحر
39	الفرع الأول: الإعفاءات القانونية للمسؤولية
46	الفرع الثاني: الإعفاءات الإتفاقية للمسؤولية
49	الفصل الثاني: الإجراءات المتبعة في مجال مسؤولية الناقل البحري:

05	المبحث الأول: دعوى المسؤولية :
50	المطلب الأول: أطراف الدعوى:
50	الفرع الأول: المدعى بالمسؤولية.....
54	الفرع الثاني: المدعى عليه بالمسؤولية.....
60	المطلب الثاني : إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري
60	الفرع الأول: شرط الإخطار.....
65	الفرع الثاني: الإختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري
67	المبحث الثاني: التعويض عن المسؤولية.....
68	المطلب الأول: التعويض في حالة المسؤولية المحدودة:
68	الفرع الأول: التحديد القانوني.....
76	الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي.....
77	المطلب الثاني: التعويض في حالة المسؤولية الغير محدودة.....
77	الفرع الأول: حالات المسؤولية الغير محدودة.....
79	الفرع الثاني: تقدير التعويض.....

الخاتمة

قائمة المراجع

الفهرس



ملخص المذكرة

تقوم مسؤولية الناقل البحري بتوافر أركان ثلاث و هي الخطأ والضرر و علاقة سببية بينهما فإذا أخل الناقل البحري بالتزاماته و المتمثلة في نقل البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه سليمة كما هي مدونة في سند الشحن ، فهنا تقوم مسؤولية الناقل و بالتالي مسائلة الناقل.

فمسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام ناتجة عن عقد النقل البحري، كما تقوم على أساس الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر ،كون هذا الأخير ملزم بتحقيق نتيجة و هي إيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول، فإن حدث و وصلت البضاعة غير سليمة هنا يستطيع الطرف المتضرر رفع دعوى المسؤولية على الناقل من أجل الحصول على التعويض. غير أن التعويضات فد تكون ضخمة و عبء على الناقل فلهذا أعطى القانون ميزة لهذه المسؤولية من خلال وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري.

- الكلمات المفتاحية: 1 الناقل البحري
2/الشاحن.
3 /الاتفاقيات الدولية
4/مسؤولية الناقل
5/التسليم
6/تعويض