

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم: القانون الخاص

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الخاص

تحت إشراف الأستاذ:

حيثالة معمر

الشعبة: الحقوق

من إعداد الطالبة:

بن عبد الله ياسمين

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

بن عديدة نبيل

الأستاذ

مشرفا مقرر

حيثالة معمر

الأستاذ

مناقشا

كعيبيش بومدين

الأستاذ

السنة الجامعية: 2025/2024

نوقشت يوم: 2025 /06/23



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم



كلية الحقوق و العلوم السياسية
مصلحة التبرصات

تصريح شرقي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية في إنجاز البحث

أنا الممضي أدناه،

السيد: بن عبد الله جاسمين الصفة: طالبة
الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 20160900000000000000 والصادرة بتاريخ: 2019
المسجل بكلية: الحقوق و العلوم السياسية قسم: قانون خاص
والمكلف بإنجاز مذكرة ماستر بعنوان:

النظام القانوني لهيكلية الناقل البحري للمنتجعات في القانون الجزائري

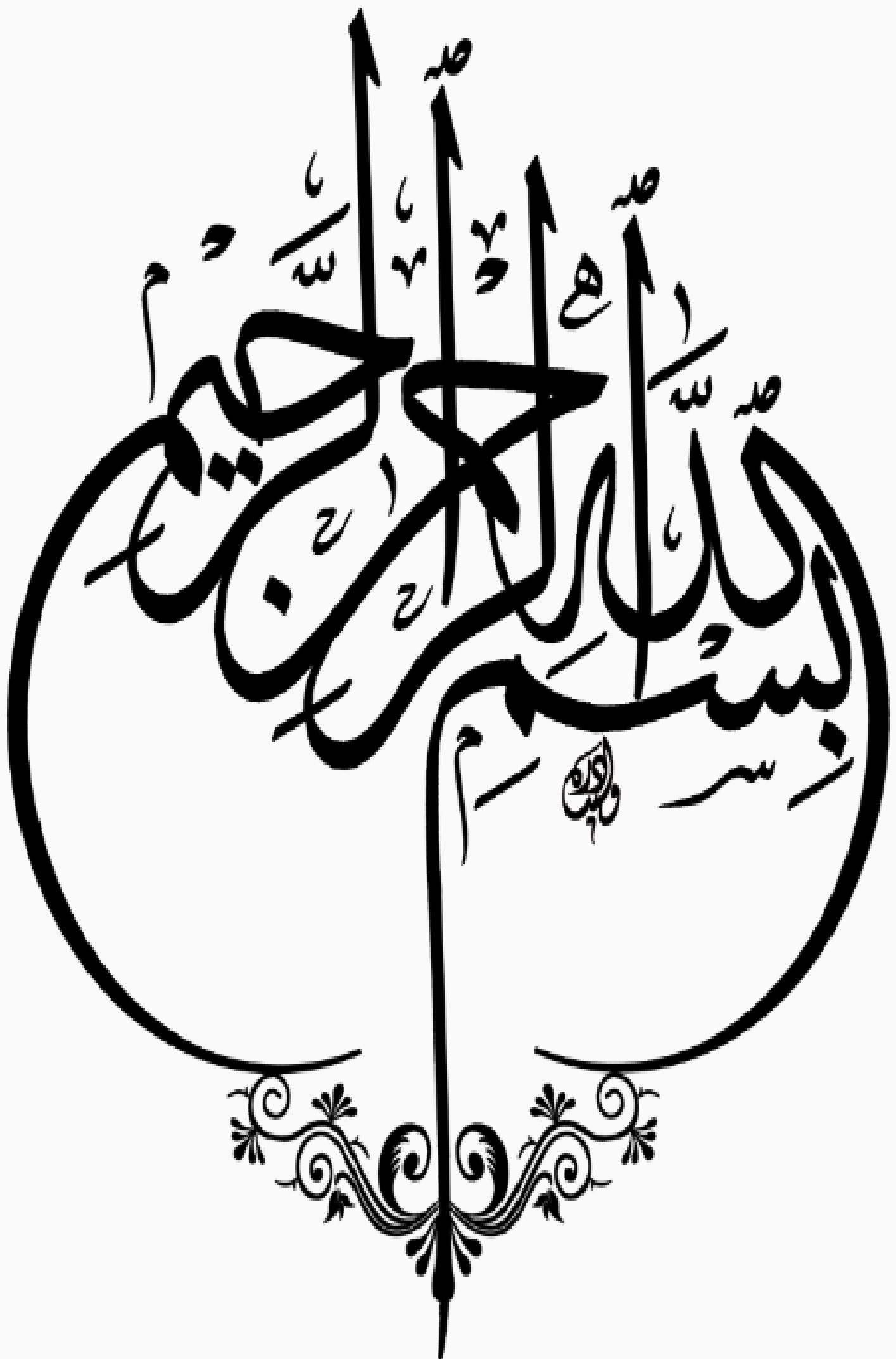
أصريح بشرقي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 29/06/2025

إمضاء المعني



* ملحق القرار الوزاري رقم 933 المؤرخ في 28 جويلية 2016 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها



إهداء

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على خاتم الأنبياء و المرسلين

أهدي ثمرة جهدي الى من قال عز و جل :

وَإخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا

سورة إسراء الآية 24.

إلى من تاهت الكلمات و الحروف في وصفها و يعجز القلم عن كتابة أي شيء عنها ،وفي صلاتها كم أكثرت من الدعوات و التي كانت سندا في حياتي و غمرتني بعطفها وهي التي مشت في عروق دمي و قلبي ينبض بها

أمي الغالية

أدام الله عليها صحتها و رعاها

و الذي اتشرف بحمل اسمه، إلى الذي أقتدي بخطوات رسمه، عينا سهرت ،و يدًا تعبت ،زرعت و حق لك الحصاد يا

أبي العزيز

و الحنون الذي وقف معي في العسر و اليسر أدام الله عليك صحتك و عافيتك و إلى من عشت براءة طفولتي معهم فلم اتصور الدنيا بعيدة عنهم إخوتي و إلى من ضاقت السطور من ذكرهم فوسعهم قلبي إليكم جميعًا هذا الجهد المتواضع

شكر

اللهم إنا نسألك ان تلهمنا شكر نعمتك و تجعل علمنا مخلصاً لوجهك فالحمد و

الشكر لجلالك و عظيم سلطانك و ما توفيقنا الا بك

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله و من أسدى

إليكم معروفًا فكافؤه فإن لم تستطيعوا فادعوا له".

و إقتداء بهذا الحديث الشريف أوجه شكري

إلى الأستاذ **حيثالة معمر**

الذي ساعدني بنصائحه و توجيهاته كما أتقدم بجزيل الشكر والتقدير مسبقاً لأعضاء

لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول المناقشة

وإلى جميع الحضور

مقدمة

تُعد التجارة البحرية من أقدم وأهم وسائل التبادل التجاري بين الدول، وقد زاد الاعتماد عليها بمرور الزمن بالنظر إلى قدرتها على نقل كميات ضخمة من البضائع بتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. ويترتب على هذا الدور المهم للبحر والنقل البحري نشوء علاقات قانونية بين أطراف العقد البحري، لاسيما بين الناقل والشاحن، يعد النقل البحري من أهم وسائل نقل البضائع على المستوى الدولي، نظراً لحجمه الكبير وتكلفته المنخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وفي هذا السياق، اكتسبت مسؤولية الناقل البحري أهمية خاصة في التشريعات الوطنية والدولية، لما تطرحه من إشكالات قانونية تتعلق بحماية حقوق الشاحنين والمستلمين من جهة، وضمان التوازن التعاقدى مع الناقل من جهة أخرى.

وقد نظم المشرع الجزائري هذه المسؤولية من خلال الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1977¹، والذي عدل وتم لاحقاً بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998²، والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أغسطس 2010³، وتشكل هذه النصوص الإطار القانوني الأساسي لتحديد التزامات الناقل البحري وحقوق الأطراف المتعاملة معه، وخاصة فيما يتعلق بحالات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها.

ويُعد عقد النقل البحري للبضائع من العقود التي تُثير الكثير من الإشكالات القانونية، خاصة في جانب مسؤولية الناقل البحري، نتيجة تعرّض البضائع في كثير من الأحيان للهلاك أو التلف أو فقدان أثناء الرحلة البحرية، مما يضع مسؤولية تعويض المتضرر على عاتق الناقل ما لم يُثبت أحد أسباب الإعفاء القانونية، وفي هذا الإطار وضع المشرع الجزائري قواعد

¹ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 29 لسنة 1977.

² - القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، المعدل والمتمم للأمر 76-80، الجريدة الرسمية، عدد 47 لسنة 1998.

³ - القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010، الجريدة الرسمية، عدد 46 لسنة 2010.

خاصة لتنظيم مسؤولية الناقل البحري، سواء من خلال القانون البحري الجزائري (القانون رقم 98-05 المتعلق بالقانون البحري)، أو من خلال الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، لا سيما اتفاقية هامبورغ لعام 1978، وهو ما يستوجب دراسة وتحليل هذا النظام القانوني للوقوف على مدى حماية حقوق الشاحنين والحد من تعسف الناقلين.

أهمية الموضوع

تكمن أهمية الموضوع في كونه يعالج جانباً حيوياً من العلاقات التجارية البحرية، ويتعلق بحقوق ومصالح أطراف متعددة (الشاحن، المرسل إليه، شركة التأمين، وغيرهم). كما أن الموضوع يسلط الضوء على مدى توافق التشريع الجزائري مع المعايير الدولية في مجال تنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وما إذا كان يوفر حماية قانونية كافية للمتضررين، تسليط الضوء على الإطار القانوني المنظم لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في الجزائر، ومحاولة تقييم مدى انسجامه مع الاتفاقيات الدولية مثل قواعد هامبورغ أو لاهاي-فيزي. كما أن الموضوع ذو أهمية عملية كبيرة نظراً لتزايد المنازعات البحرية المرتبطة بالخسائر أو التلفيات أو التأخير في تسليم البضائع.

أسباب اختيار الموضوع

تم اختيار هذا الموضوع للأسباب التالية:

- قلة الدراسات القانونية المتخصصة في القانون البحري الجزائري مقارنة بالقوانين الأخرى.
- أهمية النقل البحري في الاقتصاد الجزائري، خاصة في قطاع الاستيراد والتصدير.
- الحاجة لفهم وتفسير الأحكام القانونية التي تنظم مسؤولية الناقل البحري وتطبيقاتها القضائية.
- وجود تباين في تفسير بعض المواد القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري، خاصة بعد التعديلات.

- الاهتمام الشخصي بمجال القانون البحري وقلة الأبحاث التي تعالجه من زاوية المسؤولية المدنية للناقل.

- الرغبة في الوقوف على مدى تكامل التشريع الجزائري مع الالتزامات الدولية في هذا المجال.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى:

- تحليل النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.
- تحديد حدود هذه المسؤولية والاستثناءات القانونية المعتمدة.
- المقارنة بين التشريع الجزائري والمعايير الدولية ذات الصلة.
- تقديم مقترحات لتحسين الإطار القانوني الحالي، بما يتماشى مع التطورات القانونية والاقتصادية.

إشكالية الدراسة

تدور الإشكالية الرئيسية حول:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بما يحقق التوازن بين حماية مصالح الشاحنين والمستلمين، وضمان حقوق الناقل؟

وتتفرع عنها عدة تساؤلات فرعية، منها:

- ما هي الشروط القانونية لتحمل الناقل البحري للمسؤولية؟
- ما هي حدود الإعفاء من المسؤولية وفقاً للتشريع الجزائري؟
- كيف تتعامل النصوص المعدلة مع تطورات النقل البحري الحديث؟

- ما الأساس القانوني لمسؤولية الناقل في التشريع الجزائري؟

- متى تثبت مسؤولية الناقل ومتى يُعفى منها؟

- ما هي الآثار المترتبة على ثبوت هذه المسؤولية قانونياً؟

منهج الدراسة:

من أجل الإحاطة الشاملة بالإشكالية المطروحة في هذه الدراسة، تم اعتماد منهجين علميين أساسيين يتكاملان فيما بينهما، وهما: المنهج التحليلي والمنهج الوصفي. فقد تم الاعتماد على المنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية الوطنية ذات الصلة، لا سيما أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، وكذا القانون رقم 98-05 لسنة 1998 والقانون رقم 10-04 لسنة 2010، باعتبارها تشكل الإطار التشريعي الناظم لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في الجزائر. أما المنهج الوصفي، فقد استُخدم لتوصيف وتحليل واقع هذه المسؤولية كما نظمها المشرع، مع التركيز على الجوانب التطبيقية التي تبرز من خلال الممارسة العملية، والمقارنة الجزئية أحياناً مع بعض الاتفاقيات الدولية، وخاصة اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، بهدف تقييم مدى ملاءمة الإطار القانوني الجزائري للمعايير الدولية في هذا المجال.

تم تقسيم الدراسة إلى فصلين :

الفصل الأول بعنوان الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين المبحث الأول بعنوان مفهوم مسؤولية الناقل البحري ، وفي المبحث الثاني إلى القواعد المنظمة لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أما الفصل الثاني سنتطرق فيه الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول سنتطرق نطاق مسؤولية الناقل البحري ، وفي المبحث الثاني سنتطرق إلى اثار دعوى مسؤولية الناقل البحري.

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

الفصل الأول
الإطار المفاهيمي لمسؤولية
الناقل البحري للبضائع

يُعد النقل البحري أحد أهم وسائل نقل البضائع على المستوى الدولي، نظراً لقدرته على استيعاب كميات كبيرة من البضائع وتكلفته المنخفضة نسبياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى¹. وضمن هذا السياق، تبرز مسؤولية الناقل البحري كأحد الأعمدة الأساسية التي يرتكز عليها تنظيم عقد نقل البضائع بحراً، لما لها من دور في حماية مصالح الشاحنين، وتعزيز الثقة في المعاملات البحرية.

تُعرّف مسؤولية الناقل البحري بأنها الالتزام القانوني الواقع على عاتق الناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته المتعلقة بشحن البضاعة، نقلها، والمحافظة عليها، وتسليمها إلى الجهة المرسلة إليها وفقاً لشروط العقد². وتقوم هذه المسؤولية غالباً على أساس عقد النقل البحري، إلا أنها قد تمتد لتشمل المسؤولية التقصيرية إذا وقع الفعل الضار خارج نطاق العقد³، وقد حرصت التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية على تنظيم هذه المسؤولية، لا سيما اتفاقية لاهاي 1924، واتفاقية هامبورغ 1978، وقواعد روتردام 2009، حيث سعت هذه النصوص إلى تحقيق توازن بين حقوق والتزامات الناقل من جهة، وحقوق الشاحن والمرسل إليه من جهة أخرى⁴، كما تميزت قواعد المسؤولية في هذا المجال بوجود استثناءات وإعفاءات لصالح الناقل، مثل حال القوة القاهرة أو الخطأ الملاحي، وهو ما جعل نطاق المسؤولية البحرية مختلفاً عن غيره من أنواع المسؤولية في العقود المدنية والتجارية⁵. وتطرح هذه الطبيعة الخاصة إشكاليات قانونية عديدة، تتطلب فهماً دقيقاً للإطار المفاهيمي الذي يحكمها⁶.

¹ - عبد الفتاح عبد الباقي، قانون النقل البحري - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص 15.

² - محمد سعيد باشا، شرح قانون التجارة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 203.

³ - علي عبد الكريم، المسؤولية العقدية والتقصيرية في النقل البحري، المجلة القانونية، العدد 3، 2012، ص 87.

⁴ - سعيد عبد الله، شرح اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع، المركز القومي للنشر القانوني، 2011، ص 112.

⁵ - UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Publication, 2021, p. 34

⁶ - لمخوخ حلیم، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات، مذكرة ماجستير عين مليلة، السنة الجامعية 2017-2018، ص 65.

ولفهم طبيعة هذه المسؤولية وحدودها، يقتضي الأمر التوقف عند تحديد مفهوم النقل البحري، ثم تعريف الناقل البحري وبيان صفته، وأخيرًا التطرق إلى طبيعة المسؤولية التي يتحملها في ظل القواعد القانونية السارية..

وعليه، يتعين دراسة هذا الفصل في مبحثين، حيث نتطرق مفهوم مسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول، القواعد المنظمة لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المبحث الثاني.

المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تُعد النقل البحري من الوسائل الرئيسية في حركة التجارة الدولية، إذ يُسهم في نقل أكثر من 80% من حجم البضائع عالمياً، ما يجعله أداة محورية في ربط الأسواق وتعزيز العلاقات التجارية بين الدول. ونتيجةً لهذه الأهمية، برزت الحاجة إلى تنظيم قانوني دقيق يحكم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن أو المرسل إليه، وخاصةً فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن البضائع المنقولة بحراً.

تُعرّف مسؤولية الناقل البحري للبضائع بأنها الالتزام القانوني الواقع على عاتقه نتيجة الإخلال بواجباته في نقل البضائع بحراً، سواء تعلق ذلك بالتأخير، أو الهلاك الكلي أو الجزئي، أو التلف الذي يصيب البضائع أثناء الرحلة البحرية¹، وتستند هذه المسؤولية غالباً إلى عقد النقل البحري الذي يُبرم بين الناقل والشاحن، إلا أنها قد تمتد لتأخذ طابعاً تقصيرياً في بعض الحالات، لا سيما إذا وقعت الأضرار خارج نطاق الالتزامات العقدية²، وتُعد هذه المسؤولية من المسؤوليات المعقدة قانونياً، نظراً لتداخل الأنظمة القانونية التي تنظمها، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي. فقد صدرت عدة اتفاقيات دولية لتنظيم مسؤولية الناقل البحري، أبرزها: اتفاقية لاهاي لعام 1924، وتعديلاتها بموجب بروتوكول فيسبي لعام 1968، واتفاقية هامبورغ لعام 1978، وأخيراً قواعد روتردام لعام 2009، التي تمثل محاولة حديثة لتوحيد وتنظيم هذه المسؤولية في ضوء تطورات التجارة والنقل³.

وما يزيد من تعقيد هذا المفهوم هو ما يرد عليه من استثناءات وإعفاءات تتيح للناقل في بعض الحالات التنصل من المسؤولية، مثل القوة القاهرة أو الخطأ الملاحي أو مساهمة الشاحن

¹ - عبد الفتاح عبد الباقي، المرجع السابق، ص 215.

² - محمد سعيد باشا، المرجع السابق، ص. 203.

³ - عيسى عبد الله عيسى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد

1، 2015، ص. 114.

في الضرر¹. لذلك، فإن دراسة مفهوم مسؤولية الناقل البحري تكتسب أهمية كبيرة من حيث توضيح أساسها، وتحديد نطاقها، وضوابط تطبيقها.

وعليه، فإن الوقوف على المفهوم القانوني لمسؤولية الناقل البحري يُعد خطوة ضرورية لتحديد نطاقها وضوابطها، وهو ما سيتم تناوله في هذا المبحث :

المطلب الأول تعريف مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفاً محدداً إلا أنه يمكن استنباطه اعتماداً على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة عن طريق البحر ، وفي أغلب الأحيان يكون المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة.

أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه وقد عرفته المادة 748 من القانون البحري الجزائري بقولها هو ذلك الطرف الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو من يمثله مقابل وثيقة شحن².

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

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

¹ - علي عبد الكريم، المسؤولية البحرية بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012، ص. 145.

² - بوحدي نظيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية ، مذكرة ماجستير ، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر ، 2002، ص 83.

الفرع الأول :تعريف الناقل البحري للبضائع طبقا للتشريع الجزائري

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

أولاً: مرحلة ما قبل تعديل 1998.

نصت المادة 571 من ق.ب.ج على أنه: " ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري¹. اذ لم يكن الحق للأشخاص خلال الفترة الممتدة من سنة 1963 إلى غاية تعديلات سنة 1998 ممارسة نشاط النقل البحري وحتى النشاطات المرتبطة بها (كالشحن التفريغ إذ كانت الدولة تحتكر هذه النشاطات بصفة مطلقة عن طريق مؤسسات تابعة لها تقوم بذلك².

وفي سنة 1963 تم انشاء أول شركة جزائرية للنقل البحري خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تتكفل بالنقل آنذاك وقد فرضت هذه الشركة نفسها في مجال النقل الدولي كناقل نظرا لكم الهائل من المواد البلاستيكية أو التجهيزات البترولية التي كانت تنقل، ولهذا السبب ظهرت بعد ذلك فكرة التخصص في النقل من أجل تخفيف الضغط على هذه الشركة تم انشاء شركة لنقل المحروقات سنة 1982، ثم شركة أخرى لنقل المسافرين وبقيت مهمة نقل البضائع مسندة للشركات الجزائرية للنقل البحري منذ 1987 بدون أن يكون لها منافس.

ب - مرحلة ما بعد تعديل 1998.

تم تعديل المادة 571 السابقة الذكر بموجب القانون رقم 98-05 والتي تم إعادة صياغتها على النحو التالي:النقل البحري ملكية عامة يمكن أن يكون موضوع "امتياز كما تضيف المادة 571 في فقرتها الأولى والثانية على أنه:"يشغل خدمات النقل البحري أشخاص

1- المادة 571 من قانون البحري الجزائري

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

طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن، ويوجد المركز الرئيس لنشاطهم في القطر الجزائري يمنح الامتياز على أساس دفتر شروط وفق الشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، يضيفي الامتياز في جميع الحالات على دفع حقوق¹.

يتجلى من خلال المادة السالفة الذكر أن الدولة الجزائرية مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، قد فتحت المجال لاستغلاله وفق آلية قانونية كثيرا ما لجأت إليها وهي نظام التعاقد عن طريق منح الإمتياز لأشخاص محددین وفق شروط يحكمها تنظيم خاص والمجسد في المرسوم التنفيذي رقم 08-357²

ج - الأشخاص المؤهلون لاستغلال النشاط

إستنادا إلى 571/11 من ق.ب. ج فإن الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط مع الأشخاص الطبيعيين بشرط أن يحملوا الجنسية الجزائرية. المؤسسات العمومية الجزائرية، لكن هل هي المؤسسات التي تمارس النشاط فقط أو بفتح مجال لمؤسسات أخرى؟.

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

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

1- شتوان حياة عقد الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل سنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون أعمال كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 32.

2- المرسوم التنفيذي رقم 08-357 المؤرخ في 26 أكتوبر 2008، يحدد شروط ومحتوى عقد النقل البحري للبضائع، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 63، صادرة بتاريخ 29 أكتوبر 2008.

1- كيفية منح الامتياز صدر بهذا الصدد مرسوم تنفيذي رقم 08-357 تطبيقا للمادة 571 السالف ذكرها، والذي فرض مجموعة من الشروط والإجراءات لمنح الامتياز ، كما حصر حالات تعليق أو إلغاء هذا الامتياز.

حددت شروط منح هذا الامتياز المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-357 والتي

تجسّد فيما يلي:

- أن يكون المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري.
- يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها.
- يستوفي الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.
- يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد حصل على أماكن الرسو¹.

- يتوفر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفته مالك أو بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها، ويجب أن تكون هذه السفن في حالة ملاحه جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث الناجم عن السفر طبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية المعمول بها وأن يقل عن خمسة عشر عاما².

- أن تشغل طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عند استغلال صاحب امتياز سفينة تحمل العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار بنسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم وفي حالة استغلال سفينة تحمل علما أجنبيا ، يحدد

1- المادة 50 من أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني (الجريدة الرسمية عدد 78 لسنة 1975) معدل و متمم بالقانون رقم 83-01 المؤرخ في 29 يناير سنة 1983 والقانون رقم 88-14 المؤرخ في 3 مايو سنة 1988 والقانون رقم 89-01 المؤرخ في 7 فبراير سنة 1989 والقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو سنة 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007.

2- المادة 04 من مرسوم تنفيذي رقم 08-357، مرجع سابق.

الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين، ضمن تشكيلة الطاقم ونذكر هذه النسبة في إتفاقية الإمتياز¹.

- يقدم طلب منح الامتياز إلى الوزير المكلف بالتجارة البحرية وبحالة قبوله يصدر قرار منحه بموجب مرسوم تنفيذي يتخذ في مجلس الحكومة بعد التوقيع على إتفاقية الإمتياز ودفتر الشروطين الطرفين ويكون الإمتياز الممنوح عاما، إذ يشمل كل الخدمات المرتبطة مع النقل البحري أو خاصا إذ ينصب على تقديم خدمة معينة².

- يمنح الإمتياز لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد بموجب طلب يقدم ستة أشهر قبل نهاية مدة الإمتياز وقد يرفض الطلب ويعلل الوزير قرار الرفض إذا توفر سبب من الاسباب التي جاءت بالمادة 15 من المرسوم التنفيذي 08-357.

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

2- إجراءات تعليق الامتياز أو إلغائه

يمكن التعليق المؤقت للامتياز في حالة الإخلال الخطير بالالتزامات المقررة في دفتر

الشروط بصفة خطيرة أو متكررة، وتقدير الخطورة يرجع للوزير وهذا بعد إعدار واحد³.

- إذا لم يضع الامتياز حيز التنفيذ خلال ستة أشهر من متعة أو لو يستغله كليا أو جزئيا أو تخلى عنه (المواد 30 إلى 32 من مرسوم تنفيذي 08-357).

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

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص33.

2- المادتين 05 و 12 من مرسوم تنفيذي رقم 08-357

3- المادة 33 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57.

- في حالة عدم احترام أحكام المادة 11 من مرسوم تنفيذي 08-357 تجدر الإشارة أن الحالات السالفة الذكر صنفها المشرع من بين الحالات التي يتم إلغاء الامتياز دون تعويض، أو بمفهوم المخالفة يستخلص أنه هناك حالات يتم فيها إلغاء الامتياز بتعويض إلا أن المشرع لم يتطرق إليها.

ثانياً: تعريف الناقل البحري في إطار المعاهدات الدولية

اعتبرت اتفاقية بروكسل، الناقل بأنه مالك السفينة ولم تكتفي معاهدة بروكسل بإعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات بل ذهبت إلى أبعد من ذلك حيث قررت الحد الأدنى للتعويض سواء باتفاق الأطراف على ذلك في البنود العقدية بتحديد مبلغ التعويض¹ أو من خلال نص المعاهدة في حالة غياب الاتفاق².

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

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

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

- 1- إما أن الضرر كان ناجماً عن إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في المعاهدة.
- 2- أو إثبات أنه سلم البضاعة في حالة جيدة أو كما استلمها من الشاحن للحامل الشرعي لسند الشحن.

1- المادة 05/04 اتفاقية بروكسل، المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08/57، المؤرخ في 13 فبراير 2008.

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، جامعة الإسكندرية، بيروت، 2006، ص 519.

أما التنظيم القانوني لمسؤولية النقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ باتفاقية بروكسل تعرضت للنقد ونتيجة له بعد قضية " Munumcaster Castele " ¹ ثم بعد يليها بموجب بروتوكول 1928 الذي عرف بقواعد فيسبي "Visby Rules" وبروتوكول 1979.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

تعد مسؤولية الناقل البحري مسؤولية ذات طبيعة تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدية للناقل البحري بتحقيق نتيجة في إطار نقل البضائع إلى ميناء مقصود² بمعنى أن مسؤولية الناقل البحري هي تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، وبالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل³، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما ارتباط الناقل بالشاحن عقد نقل يثبت سند الشحن، وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال يكون بموجب بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل⁴.

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

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

1- قضية " ريفرشون ضد سفينة lanshir " عن مجلس اللوردات، 807، سنة 1961، أنجليزي عبد الرحمان.

2- وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2011، ص201.

3- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مذكرة لنيل شهادة ماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص14.

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

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

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

ولم يحدد المشرع الجزائري ينص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية. غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من ق.ب. ج التي تنص

يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني³، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. وهذا ما عمل به القضاء الجزائري في جملة من القرارات التي أصدرها ، حيث أعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما تجسد في القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 1995/05/16 من الغرفة التجارية البحرية⁴.

1- وهيب الأسير ، مرجع سابق، ص 15

2- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 16.

3- المادة 802 من القانون البحري الجزائري .

4- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 17.

الفرع الثاني أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

وفي واقع الأمر فإن المواد 5، 6، 8 من اتفاقية هامبورج¹ وهي المتعلقة بأساس وحدود المسؤولية تقع بمثابة القلب في الجسد وتتميز بأهمية قصوى لأثرها المباشر على التجارة البحرية واقتصاديات النقل البحري للدول المختلفة ونظرا لحساسية هذه المواد وخطورة أحكامها فقد ثار بشأنها جدل واسع النطاق وهو يعكس في حقيقة الأمر واقع صراع المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري.

- مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها.
- مصلحة الشاحنين في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها.

وهو الصراع الذي أمكن حسمه من خلال حزمة الاتفاق "Package deal"، ولعل أهم ما قدمته اتفاقية هامبورج وتتميز به على معاهدة بروكسل هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسؤولية الناقل البحري حيث ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من المادة الخامسة بالاتفاقية والتي نصت على أن الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم²، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث

¹ - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر، المعروفة بـ اتفاقية هامبورج لسنة 1978، تم اعتمادها بتاريخ 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992، وهي منشورة ضمن وثائق الأمم المتحدة تحت الرمز : A/CONF.89/15.

² - المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج.

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

وبالتدقيق في صياغة هذه الفقرة نجد أن قواعد هامبورج أسست مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه عن هلاك أو تلفها أو عن التأخير في وصولها¹ أي افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه المدين (الناقل) والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفي من المسؤولية، واعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه الناقل البضاعة من الشاحن وحي الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه يعتبر مسؤولاً عن البضاعة التي بعدهته² .

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

إضافة إلى الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري يوجد أساس آخر وهو أساس المسؤولية المفترضة التي يقع عبء الثبات فيها على عاتق المدعي عليه المدين (الناقل)، ولكن مضمون هذا الإثبات يختلف في هذه الحالة، إذ لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم

1- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، ط 1، دار الثقافة، عمان 2015، ص 142.

2- مصطفى كمال طه القانون البحري، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2006، ص 326.

يرتكب الخطأ بل ينبغي عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر الذي لا يد له فيه أو أحد تابعيه كالقوة القاهرة، أو السبب الأجنبي حتى يعفي من المسؤولية¹.

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

والفرق بين الخطأ المفترض والمسؤولية المفترضة، أن الخطأ المفترض هو الالتزام بتحقيق غاية وأن المضرور يثبت الضرر باعتباره واقعة مادية، في حين أن المسؤولية المفترضة تقوم على أساس الضرر، والمتضرر يثبت هذا الأخير فقط، وأنه وقع من قبل الناقل في فترة وجود البضاعة في حوزته².

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

1- عاطف محمد الفقهي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص 334.

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

المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل على المرتكزات الثلاث التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عامة:

الخطأ، الضرر و العلاقة السببية بينهما.

كما سبق الذكر أن الناقل يبذل جهد للعناية التامة بالبضائع ما دامت تحت عهده فالخطأ يكون بمجرد هلاك البضاعة سواء كان هذا الخطأ كلي أو جزئي- أو تلفها أي ظهور فيها أو التأخير عن الوقت المحدد للتسليم¹.

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

وكذلك الربان الذي يرص البضاعة إذا أخطأ في العمليات المعهودة إليه و هذا ما ذهبت إليه التشريعات اللاتكينة لكن على خلاف ذلك نلاحظ أن التشريعات الأنجلوسكسونية سعت إلى الفصل بين نوع المسؤوليات المخولة للناقل البحري فهناك مسؤولية عامة التي تتجه إلى الخطأ التقصيري الواجب إثباته.

الفرع الأول : ركن الخطأ

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

أولا: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري للبضائع

يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم أضرار بسبب خطأ الناقل البحري، فيسأل هذا الأخير عن الضرر طبقا للقواعد العامة التي تقضي بمسائلة الشخص عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد معين من التابعين، وقد

1- دمانة محمد، نفسه، مرجع ص55

يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه ومنه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصيا كما قد تصدر من تابعيه¹.

أ - **أخطاء الناقل الشخصية:** قد يتسبب الناقل البحري في أخطاء تلحق أضرارا بالشاحن والمرسل إليهم، ومن أبرز هذه الأخطاء، عدم صلاحية السفينة للملاحة، كأن يكون هيكلها غير قادر على مواجهة أخطار البحر، أو تكون السفينة غير مزودة بأجهزة حفظ البضاعة من الحرارة أو يكون الريان غير مؤهل لهذا العمل، أو أن يقوم الناقل بتوجيه أوامر للريان يطلب منه الانحراف عن المسار المعتاد أو التوقف، وينتج عن هذه الأوامر ضررا ، ففي مثل هذه الحالات تكون أمام خطأ شخصي للناقل.

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

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

ويرى البعض الآخر بأن التابع وهو يقوم بتنفيذ الالتزامات التي هي على عاتق المدين يكون كالأداة في يد الأخير ، وعليه يسأل المدين مباشرة على أخطاء تابعيه، وكأنها وقعت منه شخصيا. في حين يرى آخرون في تحمل التبعة الأساس لمساءلة المدين، إذ أنه مادام يجني

1- لطيف جبر الكوماني، مرجع سابق، ص 53.

2- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 29.

3- لطيف جبر الكوماني، مرجع سابق، ص 54.

الفائدة من أعمال التابع، فعليه أن يتحمل ما ينتج من أضرار سببها أخطاء التابع له، وهناك من يرى بأن أساس مسؤولية المدين عن أخطاء مصدرها القانون.

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

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

ثانياً: إثبات الخطأ

القاعدة الفقهية تقضي بأن " البينة على من ادعى..... ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه، وذلك بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية تنشأ نتيجة الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن الشاحن أو من المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده، وعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه، بما فيه نشاط الترقية العقارية، آخذاً بعين الاعتبار المرحلة الاقتصادية الشاملة الناتجة عن الإصلاحات الاقتصادية المعتمدة خلال سنوات الأخيرة.

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ، تبعاً لاختلاف مضمون التزام الناقل

1- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص30

2- لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص56.

بضمان سلامة البضائع، فإذا كان التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل بتحقيقها، يعني ثبوت الضرر، ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ في جانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل هو بذل عناية، فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في العناية المطلوبة منه¹

الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي أن يقع الخطأ لمساءلة الناقل سواء وقع منه شخصيا أو من أحد تابعيه الذين يسأل عن أخطائهم، وإنما يجب أن يفتقر بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو للمرسل إليه. ويمكن تعريف الضرر على أنه: (الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه ويشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا، وذلك طبقا لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، والتوقع هنا يقاس بمعيار موضوعي، وهو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، ويتحقق الضرر الذي يمكن أن يمس الشاحنين أو المرسل إليهم في حالات ثلاثة هي:

- إذا لم تصل البضاعة الثابتة في سند الشحن كليا أو جزئيا، ويقصد بذلك هلاك البضاعة أو زوالها أو تلاشيها، مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك هو الحالة المثلى لتحقق الضرر، حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله، فيما يكون أوفر حفا عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف والتأخير، ففي حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضاعة لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه العقد، ويمكن أن يكون الهلاك كليا كحالة فقدان البضاعة كاملة، أو يكون الهلاك جزئيا كما لو فقد جزء من البضاعة، كما قد يكون ماديا كحالة احتراق البضاعة، أو حكما كسرقة البضاعة مثلا.

1- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 31.

- إذا تعرضت البضاعة إلى التلف ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كاملة أو في جزء منها "، ويعرف التلف على أنه: ((العطب في مادة الشيء أو سوء حالته، يعني كونه لم يعد صالحا للاستخدام الذي أعد له، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف¹)) فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة، أي في حالة غير التي وجدت عليها قبل النقل.

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

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

1- صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري - مصادر الإلتزام، الواقعة القانونية - الجزء الثاني، الطبعة الثانية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الجزائر، 2004، ص75.

تتمثل في صفقة رابحة أبرمها المرسل إليه، أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر الوسائل المطلوبة.

وتخضع المسؤولية عن التأخير للقواعد العامة في المسؤولية، وتقضي هذه القواعد بالتزام الناقل بنقل البضائع في الميعاد، وهو التزام بتحقيق نتيجة فلا يجوز دفع المسؤولية إلا بقيام الناقل البحري بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التأخير¹.

الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تمثل علاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد يوجد ركن الضرر مع عدم وجود ركن الخطأ كما لو ترتب الضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية²، وعندما يكون الخطأ مفترضا يبرز ركن السببية بوضوح، لأن الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر للضرر ، فإثبات الدائن للخطأ يكون في نفس الوقت إثباتا لرابطة السببية.

هذا ولا تكون رابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة، عندما يكون التزام المدين التزام بتحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، الشيء الذي يؤدي إلى صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر، وخاصة الأضرار في حالة التأخير في تسليم البضاعة، فيكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية، وذلك عن طريق إيراد الدليل على السبب الذي أدى إلى حصول الضرر ، وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد، حيث يكون السبب هنا ركن من الخطأ. والمثال الذي يساق في هذا المجال، لو أن الناقل تأخر في تسليم البضائع عن الوقت المحدد في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم التحديد، فيمثل عدم التسليم خطأ ارتكب من قبل الناقل، ولكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق بالمرسل إليه لا يعود إلى خطئه، وإنما إلى سبب آخر فتقطع بذلك رابطة السببية بين

1- هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر ، 2002، ص276.

2- محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص93.

الخطأ والضرر، فلو أن المرسل إليه أَدعى بضرر لحقه من فوات صفقة عرضت عليه لبيع البضاعة ولكن تأخر الناقل في إيصال البضاعة، عدل المشتري وألغى، عرضه، فهنا يمكن للناقل أن يثبت أن عدول المشتري ليس بسبب تأخر البضاعة، وإنما راجع لتعنت البائع وهو المرسل إليه مثلاً¹ وتوافر ركن السببية أحد الأركان التي تقوم عليها المسؤولية، والدائن الذي يدعي مسؤولية الناقل يقع عليه عبء إثبات أركانها بما فيها رابطة السببية، ويرى البعض أن ركن السببية مفترض كما يفترض الخطأ، بمجرد وقوع الضرر.

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

يقترح الرأي الراجح من إفتراض السببية، فإذا كان أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على الخطأ المفترض، بمعنى أن الشاحن أو المرسل إليه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل، بل يكفي حدوث الضرر حتى تتحقق مسؤولية الناقل البحري، وبهذا تكون رابطة السببية كذلك مفترضة، بمعنى لا يكلف المضرور بإثبات الضرر².

1- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 96-97.

2- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 35.

المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يعني التحديد القانوني للمسؤولية

تُعد المسؤولية القانونية إحدى أهم الآليات التي يعتمد عليها المشرع لضبط سلوك الأفراد والمؤسسات في علاقاتهم التعاقدية، بما يضمن احترام الحقوق والتزامات كل طرف. ويقصد بـ التحديد القانوني للمسؤولية ذلك الإطار الذي يُنظّم نطاق ومجال تحميل الشخص - طبيعياً كان أو معنوياً - نتائج إخلاله بالتزاماته، سواء كانت هذه المسؤولية مدنية أو جزائية أو إدارية.¹

وفي مجال النقل البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تُعد من أبرز صور المسؤولية المدنية الخاصة، حيث تنشأ عن عقد النقل البحري، وتتمثل في التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة خلال الرحلة البحرية وتسليمها كما استُلمت²، وفي الميعاد المحدد. وبضبط هذا النوع من المسؤولية إطار قانوني خاص ومتميز، نظراً لطبيعة البحر كوسط محفوف بالمخاطر، وهو ما دفع المشرع الجزائري إلى تبني نظام قانوني خاص بها في إطار القانون البحري، كما هو الشأن في الأمر رقم 76-80، المعدّل والمتمم، والذي خصّص فصلاً مفصلاً لأحكام التزامات الناقل، وحدود مسؤوليته، وحالات الإعفاء منها، بما يتلاءم مع الاتفاقيات الدولية³، خصوصاً اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي سعت إلى تحقيق توازن بين مصالح الشاحن والناقل.

وبالتالي، فإن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري لا يقتصر على مجرد الاعتراف بهذه المسؤولية، بل يشمل بيان نطاقها، شروط قيامها، كيفية إثباتها، ومدى إمكانية الإعفاء منها في حالات معينة، مع إقرار آجال زمنية للمطالبة بها، وهو ما يعكس حرص المشرع على حماية الحقوق دون الإضرار بحرية الملاحة التجارية.

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص. 709.

² - عبد الله سليمان، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 9، جامعة الجزائر، 2015، ص. 112.

³ - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر (اتفاقية هامبورغ)، 1978، المادة 4 و5.

تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته¹ وبذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد 190 أو وحدة الشحن ، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعويض ، فإن أثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق كما أنه ليس هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية، المعروفة في التأمين البحري وإجراء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله، وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية في الحالة التي تتجاوز فيها القيمة الحقيقية للطرد الحد القانوني، فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن إلا انه يبرأ إذا دفع ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن إذا كان الضرر يزيد عن ذلك.

المطلب الأول التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع البحري الجزائري

تنص المادة 805 ق.ب على ما يلي : « إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل

1- عبد الغني عقون، التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2008-2009، ص7.

البحري و في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري وإذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر ، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم».

بناء على نص المادة 805 ق.ب. ج فإن المشرع وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، وهذا التحديد يختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها إلى حالة التأخير في التسليم، كما يختلف في حالة استخدام الحاوية¹.

الفرع الأول: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

وضع المشرع البحري الجزائري شروط محددة حتى يستفيد الناقل البحري، من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة ، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، في حالة حدوث أضرار للبضاعة محل النقل وتوفر الشروط السالفة الذكر.

فالناقل البحري ومهما كانت قيمة البضائع الهالكة لا يتجاوز المبلغ المحدد في المادة 805 في حالة التعويض، وذلك بتوفر الشروط المنصوص عليها ، حيث أن المشرع الجزائري

1- هادف محمد الصالح إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري نشرة القضاة، العدد 65 ، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل 2010، ص ص63 و 176.

لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية بصورة مطلقة، بل وضع ضوابط وشروط معينة في حالة تحققها نكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني للمسؤولية.

الفرع الثاني : الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 19830 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

الفرع الثالث: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري¹.

الفرع الرابع: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

1- العبارة الصحيحة هي الحد الأعلى المطبق وليس الحد الأدنى وهذا ما يتأكد من خلال النص باللغة الفرنسية، وما يوافق نهج الإتفاقيات الدولية التي أخذت منها الجزائر قانونها، أنظر في هذا: عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص56.

يقصد بالوحدة الحسابية، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹.

لتحديد التعويض من الناحية العملية طبقا لنص المادة 805 ق . ب . ج وعدم تجاوز الحد الأعلى للمسؤولية، تتم هذه العمليات الحسابية وتحديدها من قبل مختصين وهم 199.

المطلب الثاني : الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

تُعدّ المسؤولية القانونية من المبادئ الأساسية التي تنظم العلاقات الدولية، إذ تشكل الأداة التي يمكن من خلالها محاسبة الدول أو الكيانات الدولية على الأفعال المخالفة للقانون الدولي² ومن أبرز المظاهر الفنية للمسؤولية الدولية، مسألة تحديد الحد الأعلى للمسؤولية، والتي تُطرح بشكل خاص في الاتفاقيات الدولية ذات الطابع التعاهدي أو التنظيمي، مثل اتفاقيات المسؤولية عن الأضرار البيئية، أو مسؤولية الناقل البحري والجوي، أو حتى المسؤولية النووية³.

يهدف هذا التحديد إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المتضرر في الحصول على التعويض العادل، ومصلحة المسؤول في عدم تحمله أعباء غير معقولة قد تؤثر على استمرار نشاطه أو على النظام الدولي ككل⁴، وقد تعددت الاتجاهات القانونية والفكرية حول مدى مشروعية هذا الحد، ومدى توافقه مع مبادئ العدالة والإنصاف، ومدى مراعاته لمبدأ التناسب

1- هاني دويدار و علي البارودي، النقل البحري، مرجع سابق، ص285.

2 - إبراهيم، محمد سامي، المسؤولية الدولية وأحكامها في القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، 2019، ص. 45.

3 - Shaw, Malcolm N., International Law, 8th ed., Cambridge University Press, 2017, p. 812.

4 - عبد الرحمن، خالد، "الحد من المسؤولية في اتفاقيات النقل الجوي الدولي"، المجلة الدولية للقانون، العدد 15، 2020، ص. 133.

بين الخطأ والجزاء¹، نتعرض في هذا الصدد إلى الحد الأعلى للمسؤولية في كل من معاهدة بروكسل، واتفاقية هامبورغ.

الفرع الأول : الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل

نصت المادة 4 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على أنه:

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

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن، قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها .

ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط الا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعدد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن². يقصد طبقا للمادة التاسعة من المعاهدة بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية، ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقا لنظامها النقدي 208 ، ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين، بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقا لسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

¹ – Goldsmith, Jack L., & Posner, Eric A., The Limits of International Law, Oxford University Press, 2005, p. 118.

² - بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، عقود النقل، مسؤولية الناقل، دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2006، ص177.

ولاحظ طابع معاهدة سندات الشحن كاتفاقية دولية مآلها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض . فقد أخذت بالقيمة الذهبية الأكثر العملات قوة في ذلك الوقت ألا وهي الجنيه الإسترليني، وعينت الحد الأقصى للتعويض بمائة جنيه عن كل طرد أو وحدة. ولكنها لا تلزم الدول بأداء التعويض ذهباً نظراً لفرض الدول السعر الإلزامي لعملاتها الوطنية. فما الجنيه الإسترليني الذهب سوى وحدة قياس للتعويض و ليس بعملة الوفاء بالالتزام بالتعويض.

وعلى ذلك يتعين على القاضي من ترجمة قيمة التعويض، متقوماً بالجنيه الإسترليني الذهب، إلى عدد من وحدات العملة الوطنية والزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة. تكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ويفترض ذلك وصول السفينة بالفعل إلى الميناء، أما في الغرض العكسي أي إذا لم تصل السفينة لميناء التفريغ بسبب غرقها مثلاً فتكون العبرة بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى ميناء التفريغ.

جاء بروتوكول 1968 الذي عدل من الأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض، بحيث أصبح الحد الأقصى عشرة آلاف فرنك ذهب عن كل طرد أو ثلاثين فرنك ذهب عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة.

يتضح من ذلك أن المعاهدة الدولية، تركت وحدة حساب الحد الأقصى للتعويض بالجنيه الإسترليني الذهب إلى الفرنك الذهب وهو الفرنك بوانكاريه ، وتحدد قيمة الفرنك بوانكاريه على أساس خمسة وستين مليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف.

يتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض ، مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر من بينهما، وبالتالي لم تعد العبرة في تحويل القيمة الذهب إلى العملة الوطنية،

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

الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ

يسري تحديد المسؤولية على أي دعوى تقام على الناقل البحري فيما يتعلق بالهلاك أو التلف أو التأخير، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية، أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

ومناطق سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل أن يكون الضرر قد حصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته، الذي يخضع فيه للأحكام التي قررتها الاتفاقية، وهو المدة بين تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشحن وتسليمه لها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، أما المرحلة التي تسبق استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، أو تلك التي تلي تسليمه لها في ميناء التفريغ، فإننا نكون خارج نطاق المسؤولية التي نظمت الاتفاقية أحكامها، ومن ثم تعود للأطراف الحرة التعاقدية في شأن الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها على أي نحو².

مسؤولية الناقل البحري يصح أن تكون محلاً للتحديد القانوني هي مسؤوليته قبل الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة وذلك دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد، ونعرض في هذا الصدد لبيان الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها، وفي حالة النقل بالحاويات، وفي حالة التأخير في التسليم والحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع والتأخير في التسليم.

1- عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص341.

2- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأ المعارف، الإسكندرية 1997، ص106.

أ- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها :

نص البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ على أنه « تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر » وتتص الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه : « يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26 » وتتص المادة 1/26 من الاتفاقية على أن: « الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي ...»

تأخذ الاتفاقية بحقوق السحب الخاصة أسلوبا للوفاء، وهو لا شك أسلوب أفضل بكثير من الجنيه الإنجليزي والفرنك الذهب (البوانكاريه)، لتعرضها لتقلبات اقتصادية عديدة 215. والقاعدة التي توردها المادة 26/1 من الاتفاقية، هي إجراء التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في تاريخ الحكم بالتعويض، أو في التاريخ الذي تنفق عليه الأطراف المعنية.

وإذا كان ثمة دول أعضاء في صندوق النقد الدولي، ودول غير أعضاء في الصندوق المذكور بعضها يجيز نظامها النقدي حساب عملتها الوطنية، بالقياس إلى حق السحب الخاص وبعضها لا يجيز نظامها النقدي ذلك، فقد عنيت المادة 26 عن الاتفاقية ببيان كيفية التحويل بالنسبة لكل طائفة من هذه الدول و ذلك على النحو التالي

- **الطائفة الأولى:** الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق و تكون سارية في اليوم الذي يتم به التحويل، وهذه تعرف من النشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي¹

- **الطائفة الثانية:** تجيز أنظمتها النقدية للدول الغير الأعضاء في صندوق النقد الدولي،

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1998، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشئة المعارف الاسكندرية، 1995، ص181.

حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحسب العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها كل دولة منها ، بشرط أن يكون من شأن هذه الطريقة أن يبلغ التقدير بقدر المستطاع، نفس المبالغ المعبر عنها بالوحدات الحسابية.

- **الطائفة الثالثة:** لا تجيز أنظمة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، ويحسب الحد الأعلى للتعويض في حالة التقدير، على أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل 12500 وحدة نقدية، وفي حالة التقدير على أساس الوزن، يحسب الحد الأعلى للتعويض بمبلغ يعادل 375 وحدة نقدية من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت والوحدة النقدية تعادل 565 مليجرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة الألف¹.

تحول هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لكل دولة، وفقا لأحكام قانونها الداخلي بشرط أن يبلغ التقدير نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية.

احتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، يكون بالنظر إلى عدد طرود أو وحدات الشحن التي هلكت أو تلفت، وهو 835 حق سحب خاص عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن الواحدة، ثم بالنظر إلى وزن تلك البضاعة التي أضررت وهو 25 حق سحب خاص عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي لها، وتأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين ويكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية.

ب- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الطرود أو وحدات الشحن، صعوبة في الغرض الذي تجمع فيه الطرود أو وحدات الشحن في حاويات، هل تعتبر الحاوية التي قد يبلغ

1 - JEUN-PATRICK Marcq, Risques et assurances transports; argus édition; paris2003,p51.

حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا وملئمة بالطرود أو وحدات الشحن، مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا لا يجاوز الحد الأعلى للتعويض المقرر للطرد أو وحدة الشحن؟

عالجت الفقرة الثانية من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ هذه المسألة فنصت على أنه:

"الحساب أي المبلغين أكبر للفقرة (أ) من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

أ- في حالة استخدام حاوية أو منصة ناقلة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه، تسحب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكور وحدة شحن واحدة

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة نقل مستقلة واحدة¹»

اعتبر النص السالف الذكر أن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية، يعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن، وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها وحدة شحن واحدة، وأن الحاوية ذاتها تعتبر وحدة مستقلة إذا هلكت أو تلفت بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

يتعين إذا الاعتداد بما تسلمه الناقل فعلا، فإذا كانت الحاوية (أو المنصة الناقلة أو أداة نقل مماثلة تحتوي على عدد 30 طرد، فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود (وفق لما هو ثابت ببيانات سند الشحن) ، فإنه يلتزم إذا ما هلكت الحاوية أو تلفت، وكانت الحاوية مملوكة للشاحن أو مقدمة منه، بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد الواحد، إذ يضاف إلى عدد الطرود التي داخل الحاوية والتي تبلغ 30 طردا الحاوية ذاتها بإعتبارها طردا ، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تقف عند حد التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد اعتبار أن ثمة هلاك أو تلف لطرده واحد هو الحاوية، والعبرة

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999، ص151.

ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بواسطة الناقل أو الشاحن، وإنما بما يتضمنه سند ذاته تحديدا لعدد الطرود وتعيينا لها¹

ج - الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم:

نص البند "ب" من الفقرة الأولى من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على أنه تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم، بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل بموجب النقل البحري للبضائع» .

لم تعدد الاتفاقية في خصوص تعيين الحد الأعلى للتعويض، في حالة التأخير في تسليم البضائع على ضابط الطرد ووحدة الشحن أو ضابط الوزن، وإنما على ضابط أجره النقل.

يوضح المثال التالي كيفية احتساب الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضائع، بضاعة مكونة من مائة صندوق من التفاح من نفس الحجم والوزن، وأجره النقل المذكورة في سند الشحن 1000 جنيه أي بواقع عشرة جنيهات عن كل صندوق، وتأخر تسليم ثلاثين صندوقا منها، هذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $10 \times 30 = 300$ جنيه فيكون الحد الأقصى للتعويض $300 \times 750 = 75025$ جنيه، وإذا فرضنا أن 750 جنيه، وإذا فرضنا أن عدد الصناديق التي تأخر تسليمها هو سبعون صندوقا، فهذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $70 \times 10 = 700$ جنيه، فوفقا للشطر الأول من القاعدة، كان يمكن أن يصل التعويض 1750، ولكن الشطر الثاني من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجره النقل، وهي في مثالنا 1000 جنيه، فيتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ².

د - الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها والتأخير في تسليمها:

تعرض البند "ج" من الفقرة الأولى من المادة 6 من الاتفاقية للحالة التي يجتمع فيها ضرران، هلاك البضائع أو تلفها وتأخير تسليمها، فنص على أنه :

1- هاني دويدار، مرجع سابق، ص301

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص.114.

" لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) ، (ب) من هذه الفقرة مع الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع التي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه"¹ ، يعرض النص للحالة التي يصاحب فيها الهلاك الجزئي أو التلف تأخير في التسليم، إذ الهلاك الكلي لا يرد بخصوصه تسليم.

مثال: شحنة من الموز معبأة في ألف صندوق تأخر تسليمها فتلف نصفها، وترتب على التأخير ضياع فرصة سانحة لبيعها بسعر مرتفع، فيكون على القاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضا عن التأخير يراعي فيه بدوره، ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التأخير، وألا يجاوز مجموع التعويض الحد الأعلى للتعويض لو هلكت البضاعة بأجملها، ومن ثم يكون الحد في هذا المثال على أساس الطرد بافتراض أنه أعلى من التقدير على أساس الوزن هو 1000 طرد 835 وحدة حسابية (حق سحب خاص) = 835000 وحدة حسابية.

نستخلص من هذه المقارنة أن كل من التشريع البحري الجزائري والمصري وكذا الاتفاقيات الدولية، قد وضعوا حدا أعلى لمسؤولية الناقل البحري وهذا حفاظا على الحركية الاقتصادية، وعدم إثقال كاهن الناقل البحري في التعويضات، التي إن لم تحدد تكون عبارة عن مبالغ جد مرتفعة لا يستطيع هذا الأخير دفعها مما يؤدي به إلى حالة الإفلاس، غير أن كل هذه التشريعات وللوصول إلى وضع حد أعلى للمسؤولية أوجبت توفر شروط معينة لقيام التحديد القانوني، وبالتالي وضع حد أعلى للمسؤولية، كما أن كل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ قد أعطت عناية خاصة فيما يخص وضع حد أعلى لمسؤولية الناقل، وهذا تبعا لما رأيناه في تفصيلهما لهذا الموضوع، غير أن وضع حد أعلى لمسؤولية الناقل البحري لا يؤخذ على عمومته، فهناك حالات يسقط فيها الحق في التحديد القانوني.

1- جلاء وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، 1995، ص87.

خلاصة الفصل

نستنتج مما سبق مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية نتيجة لإخلاله بالإلتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل، وتحقق المسؤولية بتحقق أركانها وهي الخطأ و الضرر والعلاقة السببية بينهما، و يحمل الناقل البحري المسؤولية في حالة ما إذا لم يتم بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، أو في حالة هلاك و تلف البضاعة و هي بحوزته وتم إثبات أن الهلاك و التلف كان نتيجة لخطئه، أو قد يتأخر في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، لكن التقنين البحري و كذلك الإتفاقيات الدولية نصت على حالات تعفي الناقل البحري من المسؤولية عند إثباتها، وتبطل حالات الإعفاء.

فعملية نقل البضاعة قد يقوم بها الناقل البحري بنفسه أو قد يستعين بناقل آخر، فيصبح هناك ناقل متعاقد وهو من تعاقد مع الشاحن لنقل البضاعة و الناقل الفعلي هو من يعاقد معه الناقل المتعاقد.

الفصل الثاني
الإطار القانوني لمسؤولية
الناقل البحري

يُقصد بالإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري ذلك التنظيم التشريعي الذي يحدد القواعد العامة والخاصة التي تُنظم العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن، وتُبين مدى مسؤولية الأول عن ضياع أو تلف أو تأخر تسليم البضائع خلال الرحلة البحرية. وتُعد هذه المسؤولية من نوع المسؤولية العقدية، كونها تنشأ عن عقد النقل البحري للبضائع، وهو عقد يخضع في الجزائر لأحكام خاصة وردت ضمن القانون البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والمعدل والمتمم لاحقاً، وقد أفرد المشرع الجزائري أحكاماً مفصلة لهذه المسؤولية في المواد من 739 إلى 774 من القانون البحري¹، حيث حدّد التزامات الناقل، ونطاق مسؤوليته، وحالات الإعفاء منها، والآجال القانونية لرفع الدعوى. كما تأثر هذا الإطار التشريعي بعدة مصادر دولية أهمها اتفاقية هامبورغ لسنة 1978² التي سعت إلى تحقيق توازن أكثر عدالة بين الناقل وصاحب الشحنة.

ويمتاز الإطار القانوني في هذا المجال بكونه إطاراً مختلطاً، يجمع بين ما هو وطني وما هو دولي، حيث يلتزم الناقل البحري في الجزائر بالقواعد الداخلية، وفي بعض الحالات، بالاتفاقيات البحرية الدولية إذا تم التصديق عليها أو تم إدماجها في المنظومة القانونية الوطنية³، كما يُلاحظ أن هذا الإطار يهدف إلى تحقيق حماية قانونية للبضاعة المنقولة، وضمان تعويض المضرورين عند الإخلال بالتزامات عقد النقل، مع مراعاة الظروف الخاصة بالنقل البحري كمخاطر البحر، القوة القاهرة، وأعطال الملاحة.

وعليه، يتعين دراسة هذا الفصل في مبحثين، حيث نتطرق اثار مسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول، اثار دعوى مسؤولية الناقل البحري في المبحث الثاني.

¹ - المواد من 739 إلى 774. من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر (اتفاقية هامبورغ)

³ - عبد الله سليمان، المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الدراسات القانونية، جامعة الجزائر، العدد 14، 2018، ص 95.

المبحث الأول : نطاق مسؤولية الناقل البحري

تمثل مسؤولية الناقل البحري أحد المحاور الجوهرية في تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري، خصوصاً في ظل التزايد المضطرد في حجم التجارة الدولية، واعتماد غالبية دول العالم على النقل البحري كوسيلة رئيسية لنقل البضائع. ويتفرع عن هذه المسؤولية العديد من الآثار القانونية والاقتصادية التي لا تمس فقط الناقل والشاحن، وإنما تمتد لتشمل النظام القانوني البحري برمته، وسوق التأمين، بل وحتى القضاء المختص في المنازعات البحرية¹، وفعلى المستوى القانوني، يُعد أثر المسؤولية الأبرز هو إلزام الناقل بتعويض الضرر الناجم عن تلف البضائع أو فقدها أو التأخير في تسليمها، وفقاً لما تنص عليه الاتفاقيات الدولية كاتفاقية لاهاي لعام 1924، واتفاقية هامبورغ لعام 1978، وكذلك القوانين البحرية الوطنية². وتُحمّل هذه الاتفاقيات الناقل عبء إثبات وجود سبب مشروع يعفيه من المسؤولية، مثل الظروف القاهرة أو الأخطاء الملاحية (وفق بعض الأنظمة التقليدية)³.

ولا تقتصر آثار المسؤولية على مجرد الالتزام بالتعويض، بل تتجاوز ذلك إلى التأثير في صياغة عقود النقل، حيث يسعى الناقل غالباً إلى إدراج شروط تحدّ من مسؤوليته، أو تعفيه منها، مما يثير منازعات قانونية حول مدى مشروعية هذه الشروط في ضوء قواعد النظام العام⁴، أما من الناحية الاقتصادية، فإن آثار مسؤولية الناقل البحري تنعكس بشكل مباشر على تكلفة النقل البحري وأسعار التأمين. فكلما زادت درجة المخاطر والمسؤوليات التي يتحملها

¹ - سليمان أحمد عبد الكريم ، الوجيز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020، ص 115.

² - العسّاف خالد عبد الله، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2021، ص 89.

³ - المواد من 4 إلى 6 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر (اتفاقية هامبورغ) 1978.

⁴ - منصور مصطفى كمال ، القانون البحري - دراسة في عقد النقل البحري للبضائع، دار الفكر العربي، 2016، ص 134.

الناقل، ارتفعت قيمة التأمين، سواء على السفينة أو على البضائع، وهو ما يُحمّل الشاحن أو المستورد تكاليف إضافية، ويؤثر في تسعير المنتجات في السوق¹.

كذلك، تدفع هذه المسؤولية الناقل البحري إلى تحسين أدائه الفني والإداري، من خلال تحديث الأسطول البحري، ورفع مستوى السلامة، وتحسين شروط الشحن والتفريغ والتخزين، وذلك لتقليل احتمالات المسؤولية والتعويض²، وهذا الأثر الإيجابي للمسؤولية يُظهر دورها كأداة قانونية للرقابة والتحفيز نحو الالتزام بمعايير النقل الآمن، وفي ظل التغيرات الحديثة التي طرأت على سلاسل الإمداد، برزت الحاجة إلى تطوير أنظمة المسؤولية، وهو ما حاولت اتفاقية روتردام 2008 أن تُعالجه، حيث توسّعت في نطاق مسؤولية الناقل البحري ليشمل النقل المختلط (البحري والبري) وأدخلت قواعد جديدة لتحديد التعويضات والإثبات³.

وهكذا، فإن آثار مسؤولية الناقل البحري تتسم بالشمول والتعقيد، لما لها من امتدادات تمسّ الجوانب التشريعية والقضائية والاقتصادية للنقل البحري، ما يجعل من فهمها وتحليلها أمراً حتمياً لصياغة نظام قانوني متوازن يحقق الحماية للطرف الضعيف دون أن يُثقل كاهل الناقل البحري.

وعليه سنحاول تناول هذه النقاط بالدراسة من خلال التطرق إلى دعوى المسؤولية بتحديد أطرافها والجهة القضائية في المطلب الأول وصولاً إلى إجراءات رفع هذه الدعوى وأجال تقادمها في المطلب الثاني .

¹ – Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2022, pp. 45–46.

² – عبد الفتاح ناصر، شرح قانون التجارة البحري والتأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2019، ص 201.

³ – المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر (اتفاقية هامبورغ) 1978.

المطلب الأول : آثار المسؤولية عن طريق الدعوى القضائية

تُعد الدعوى القضائية الوسيلة القانونية الأساسية التي يُمارَس من خلالها أثر من أهم آثار قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري، وهي المطالبة القضائية بالتعويض عن الضرر الناتج عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية، فعندما يتخلف الناقل البحري عن تسليم البضاعة أو يتسبب في تلفها أو تأخيرها دون مبرر مشروع، يكون المتضرر - سواء كان الشاحن أو المرسل إليه - أمام خيار قانوني يتمثل في اللجوء إلى القضاء المختص للمطالبة بجبر الضرر، مما يُجسد الأثر الإجرائي للمسؤولية، وتعتبر هذه الدعوى من الدعاوى المدنية ذات الطابع التجاري، نظراً لطبيعة عقد النقل البحري، ويُشترط لمباشرتها إثبات الخطأ أو الإخلال من جانب الناقل، ووجود الضرر، وعلاقة السببية بينهما، وهي أركان المسؤولية كما أقرها الفقه والقضاء. وقد نظم القانون البحري الجزائري¹ الإجراءات والشروط الخاصة برفع هذه الدعوى، لا سيما في المواد المتعلقة بآجال التقادم (سنة واحدة من تاريخ تسليم البضاعة أو التاريخ المفترض لتسليمها)، إضافة إلى حدود التعويض، وعبء الإثبات².

كما تختلف آثار الدعوى القضائية بحسب طبيعة الإخلال، فقد تؤدي إلى الحكم بالتعويض³، أو إلى الإعفاء من المسؤولية إذا أثبت الناقل وجود قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو في البضاعة ذاتها، أو قد تترتب عنها آثار أخرى كالحجز التحفظي على السفينة أو المسؤولية التضامنية مع الوكيل الملاحي، في بعض الحالات⁴.

¹ - المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

² - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص. 757.

³ - نوال شريط، المسؤولية المدنية للناقل البحري في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2018، ص ص 87-91.

⁴ - المادة 20 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

الفرع الأول : أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه بوصول البضاعة معيبة أو تالفة، وقيام المسؤولية يحق للمضرور رفع دعوى على مسبب الضرر وذلك طبقاً للقواعد الإجرائية بموجب عريضة افتتاحية مستوفية الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من القانون الإجراءات مدنية والإدارية¹، وذلك برفعها أمام الجهة القضائية المختصة، ولهذا سنقوم بدراسة هذا المطلب في فرعين الفرع الأول سنتطرق فيه لأطراف الدعوى والفرع الثاني الجهة القضائية المختصة في النظر في المنازعات مسؤولية الناقل أولاً المدعى هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير وصولها ومن ثم يجوز أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير².

أ- الشاحن لم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم يتم تناوله في اتفاقية بروكسل في حين أنه تم التعرض لذلك في معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى الفقرة 3 بنصها على مايلي : "يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرم عقد بإسمه أو نيابة عنه عقد النقل للبضائع بحراً مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري³، بمعنى أن الشاحن هو الطرف الذي قدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر

¹ - قانون رقم 22-13 مؤرخ في 13 ذي الحجة 1443 الموافق 12 يوليو 2022 ، يعدل و يتم القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فبراير 2008 و المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية ، ج.ر ، ع 48 ، صادر بتاريخ 17 يوليو 2022 .

² - عزوز رزيقة، احمد مسعود الزهرة عقد النقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة الماستر ، تخصص قانون خاص الشامل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، السنة الجامعية 2015، ص77.

³ - سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة الماجستير في قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007، ص24.

التعويض عن الضرر اللاحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه، ومن ثم يكون للشاحن حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان قابلاً لتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها، ولاشك أن رجوع الشاحن بالمسؤولية على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض على الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه، ويعتبر الشاحن نو صفة في عقد النقل البحري بكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن بإسم المرسل إليه له مصلحة قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره¹

ب - المرسل إليه عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه " هو ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة " وهو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناءً على اتفاه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه²، وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم³.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 132

² - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 132.

³ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012، ص 308.

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

ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها ، وبالتالي فإن هذه الأخيرة هي التي تثبت له صفة المرسل إليه وهذا عملاً بأحكام المادة 749 ق.ب.ج¹ بمعنى أن للتأكد من شخصية المرسل إليه يتعين عليه تقديم وثيقة سند الشحن لكي يثبت بها صفته، فبموجب وثيقة سند الشحن نجد أن هناك مصلحة قائمة للمرسل إليه يحق له رفع دعوى ضد الناقل مفادها التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء خطأ ارتكبه الناقل وتكون له مصلحة أيضاً في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة .

ولكن وإذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري بالتعويض اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وكذلك إذا أو في الناقل البحري بالتعويض للشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه وكذلك إذا أوفى التعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن² ، لأنه لا يجوز رفع الدعوى مرة ثانية حول نفس الطلبات.

ج - الغير يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولاشك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد الناقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط

¹ - المادة 749 من ق.ب.ج

² - عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص78.

بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير¹، ويترتب على ذلك أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية، إلا أنه و إن كان و رجوع الغير يستند على القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير، وهذا تطبيقاً للمادة 813 من ق.ب. ج التي نصت على أنه : " تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية².

ثانياً: المدعى عليه

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

أ - **الناقل المتعاقد**: وهو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة الأولى لاتفاقية هامبورغ، أي يعتبر الناقل الشخص الذي يلتزم تعاقدياً بنقل البضاعة على عاتق مسؤوليته، وبالتالي فإذا أخل بالتزامه التعاقدية أي المنصوص عليه في وثيقة سند الشحن فهذا يعرضه لمطالبة قضائية مفادها التعويض.

ب- **الناقل الفعلي**: هو الذي لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص313.

² - المادة 813 من القانون البحري الجزائري.

جزء منها فقط، وبالتالي يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو المتعاقد مع تأخر في تسليمها له ولكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية¹

ج - تابعو الناقل البحري: هم أيضا لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين لناقل البحري للبضائع وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة المشحونة إلى خطأ أحد أتباع الناقل، ويكون تابعين الناقل مسؤولين عن ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقيبته أي بعهدته، ومن ثم يمكن رفع دعوى ضد الناقل أو المقاول الذي يعتبر مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب منه عملية النقل وذلك خلال فترة قيامه بمهامه، وباستقراء المادة 765 من القانون البحري الجزائري، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إثبات الجزء من النقل الذي فيه الخسائر، وبالتالي من الأحسن للمدعى أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول على أنه إذا لم يستطع إثبات أي جزء من النقل هلكت فيه البضاعة وإلا عد كل من الناقلين مسؤولا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها².

¹ - عزوز رزيقة، امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص 79.

² - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 314.

الفرع الثاني : الاختصاص القضائي

قرر المشرع الجزائري في المادة 745 ق.ب.ج " أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"¹ ولما كان عقد النقل البحري عقد تجاري دائما بالنسبة للناقل، وتجاريا في الوضع الغالب بالنسبة للشاحن والمرسل إليه، فإن المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تقضي بخصوص هذا الشأن بأنه يحق للمدعى أن يقيم الدعوى بحسب اختياره إما لدى محكمة بها موطن المدعى عليه أي الناقل، أو محل إبرام العقد وتسليم البضاعة ، وإما لدى محكمة محل الدفع، ويستفيد المرسل إليه من هذا النص حيث يستطيع رفع دعواه في محكمة محل التسليم البضاعة خاصة إذا كان النقل دوليا، ومحل الناقل في بلد أجنبي².

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

فالمحكمة المختصة وفقا للقاعدة العامة هي محكمة محل إقامة المدعى عليه (الناقل)، غير أنه لتسوية القضايا التجارية في أقرب وقت ممكن لأن هذه الأخيرة تتطلب السرعة لدى منح المشرع للمدعى حق الاختيار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم سالفة الذكر، وعلى ذلك يتبين أن الاختصاص المحلى ليس من النظام العام، ولكن إذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري، فيرجع الاختصاص إما إلى المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي الشركة أو أحد فروعها³.

¹ - المادة 745 من ق ب ج .

² - فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري واتفاقية هاننبرغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد دراية ، ادرار ، الجزائر 2010، ص61.

³ - سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 80.

أما في ظل اتفاقية هامبورغ فإن الاختصاص القضائي يتحدد إما بالمحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه وإما بمكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، إما محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ وأخيراً أي مكان آخر يعين فيعقد النقل¹.

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

¹ - فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 61.

المطلب الثاني: إجراءات وآجال رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تُعد دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري أحد أهم الوسائل القانونية التي تُمنح لصاحب البضاعة أو المرسل إليه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة. غير أن ممارسة هذا الحق تخضع لإجراءات قانونية صارمة، وتتقيد بآجال محددة نصّت عليها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، وذلك تحقيقاً للاستقرار القانوني وتفادي النزاعات المطوّلة في قطاع حيوي كالنقل البحري¹، ويكتسي تنظيم إجراءات وآجال رفع الدعوى أهمية بالغة من الناحيتين النظرية والعملية؛ إذ تهدف هذه القواعد إلى تحقيق التوازن بين حق المتضرر في المطالبة بالتعويض، وحق الناقل في عدم تعريضه لدعاوى مفتوحة المدة مما قد يهدد أمنه القانوني ويؤثر على نشاطه التجاري².

وتبدأ هذه الإجراءات عادةً بتوجيه إخطار أو تحفظ كتابي من صاحب البضاعة إلى الناقل خلال مدة قصيرة فور اكتشاف التلف أو التأخير، وهو ما يُعد شرطاً لقبول الدعوى أمام القضاء في بعض التشريعات والاتفاقيات، مثل اتفاقية هامبورغ 1978، التي تشترط الإخطار خلال سبعة أيام من تسلّم البضاعة في حال التلف الظاهر³، وأما بخصوص آجال رفع الدعوى، فقد حدّدت الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية لاهاي-فيزبي واتفاقية هامبورغ آجالاً تقادمية واضحة، حيث تنص أغلب الأنظمة على أن دعوى المسؤولية تُرفع خلال مدة سنة

¹ - سليمان أحمد عبد الكريم، المرجع السابق، ص 151.

² - العساف خالد عبد الله، المرجع السابق، ص. 109.

³ - اتفاقية هامبورغ، المادة 19 (1978): "إذا كان الضرر أو الفقد ظاهراً، فيجب على المرسل إليه أن يُخطر الناقل بطبيعة الضرر كتابياً في موعد أقصاه يوم العمل التالي لتاريخ تسلّم البضائع. أما إذا كان الضرر غير ظاهر، فيجب توجيه الإخطار خلال 15 يوماً من تاريخ التسلم."

واحدة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، وإلا سقط الحق في المطالبة بالتعويض، ما لم يثبت وجود مانع قانوني حال دون رفعها¹.

وعلى الرغم من وضوح هذه القواعد، إلا أن الاختلاف بين القوانين الوطنية في تفسير بعض المفاهيم، مثل بدء سريان الأجل، أو ما إذا كان يمكن تمديد المدة باتفاق الأطراف، يثير العديد من الإشكاليات التطبيقية التي كثيراً ما تُعرض على القضاء أو التحكيم البحري²، وكما أن اختيار القضاء المختص أو اللجوء إلى التحكيم البحري يقتضي أيضاً اتباع إجراءات محددة ومتفق عليها ضمن عقد النقل أو سند الشحن، مما يجعل من الضروري على الشاحن أو المرسل إليه أن يكون على دراية بهذه الإجراءات حتى لا يُفاجأ بسقوط دعواه شكلاً، فإن إجراءات وآجال دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري لا تقتصر على الجوانب الشكلية فقط، بل ترتبط أيضاً بفهم عميق للإطار القانوني الذي يحكم علاقة النقل، وأثر الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية في تقييد أو توسيع نطاق هذه الدعوى.

وهو ما ستفصله في (الفرع الأول)، ضف إلى ذلك يجب على المدعى احترام آجال رفع الدعوى وهو ما سنتولى ذكره في الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإخطار

لم يتم تحديد المقصود بالإخطار من قبل القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية وترك هذا إلى الفقه والقضاء، فنجد الفقيه الفرنسي "رودبير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق، كما يقصد به إعلام الناقل بالعجز أو التلف الحاصل للبضاعة وبأن المرسل إليه أو الشاحن غير راضي عن ما لحق البضاعة من أضرار، أنه متمسك بحقوقه

¹ - اتفاقية لاهاي-فيزبي، المادة 3، القاعدة 6 (1968): "يُسقط الحق في إقامة أي دعوى ضد الناقل بشأن فقدان أو تلف البضائع ما لم تُرفع الدعوى خلال سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع، أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم. ويجوز تمديد هذه المدة باتفاق صريح بين الطرفين بعد نشوء سبب الدعوى."

² - منصور مصطفى كمال، شرح القانون البحري وتطبيقاته القضائية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2018، ص 187 .

الناجمة عن ذلك تقتضى دعوى مسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، وذلك بحدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حوزته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها، أو للتحقق من ذلك ينبغي إثبات الأمر وقت التسليم حيث إن إطالة الوقت بين تسليم البضاعة والإبلاغ عن الضرر قد يؤدي إلى زوال أدلة الإثبات، ولذلك فقد فرض المشرع على صاحب الحق في البضاعة إذا أراد مباشرة دعوى المسؤولية إتباع إجراءات معينة حتى الناقل من الطلبات المتأخرة، وحتى يتسنى تحقيق الدعوى قبل زوال أدلتها. يحمى ولذلك أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل بالخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة، وهذا ما تضمنته المادة 790 من القانون البحري¹: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك فتعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضورياً عند استلامها. تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه " وبهذا نجد أن هذا النص تضمن الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل (المادة الثالثة الفقرة السادسة) هذه المادة تُعتبر حجر الأساس في تحديد مدة التقادم القصير (سنة واحدة) في الدعاوى ضد الناقل البحري، وهي من أكثر المواد التي يستند إليها القضاء في رفض الدعاوى التي تُرفع خارج هذا الأجل².

¹ - المادة 790 من القانون البحري الجزائري .

² - اتفاقية بروكسل (1924)، المادة الثالثة، الفقرة السادسة: "لا يجوز رفع أي دعوى ضد الناقل أو السفينة بخصوص فقدان أو تلف البضائع ما لم تُرفع الدعوى خلال سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع، أو من التاريخ الذي كان ينبغي فيه تسليمها. ويجوز تمديد هذه المهلة باتفاق صريح بين الطرفين بعد نشوء سبب الدعوى."

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

وقد حدد المشرع شكل هذا الإخطار وفق المبدأ العام وذلك بوجوب إيراد التحفظات في شكل مكتوب ، وذلك باشتراط شكل خاص للكتابة ، الأمر الذي يمكن معه أن يتم توجيه الاحتجاج عن طريق محضر قضائي أو بموجب رسالة موسى عليها وبأي وسيلة أخرى¹.

" ولا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم، ويجب أن يكون الإخطار واضحا ومحددا بحيث يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة² ، ويتم توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه أو من ينوبه، فهو حق يتقرر لمن له الحق في تسليم البضاعة فقد يكون الشاحن ذاته أو أي شخص آخر يعينه سند الشحن أو من طرف ممثله القانوني حيث يوجه الإخطار إلى الناقل أو نائبه القانوني، ويوجه الإخطار في ميناء التفريغ حسب ما جاء في نص المادة سالفه الذكر، وميناء التفريغ هو مكان استلام البضاعة ومكان معاينتها من المرسل إليه³.

وأما بالنسبة لميعاد الإخطار فقد ميز المشرع الجزائري بين حالتين من الخسائر

والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة .

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

¹ - سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 50 وما يليها.

² - فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 60

³ - عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص 82.

الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

لرفع أي دعوى يجب على المدعي رفع دعواه في الآجال المحددة قانوناً وإلا سقط حقه في التقاضي وهذا ما سنتولى تبيانه في هذا الفرع

أولاً : أساس ونطاق التقادم

لقد نص المشرع البحري في المادة 743 والمادة 743 وكذا معاهدة هامبورغ 1978 على تقادم قصير مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر¹، أما اتفاقية هامبورغ فقد حددت مدة التقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث إن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض².

ثانياً : بدء سريان التقادم

يسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الذي يبدأ منه التقادم وهو التسليم الفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها³، ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة

¹ - عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص83

² - فتاحي محمد، مرجع سابق، ص69.

³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص353.

ففي حالة التسليم الجزئي للبضاعة وكان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام، أما بالنسبة لحالة الثانية لحالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل وبالمحصلة تعتبر مدة التقادم المذكورة أعلاه ملزمة لطرفي العقد وليس لهما أن يتفقا على تعديلها عطالة أو تقصيرا إذ هي من النظام العام غير أن المشرع أجاز استثناء إطالة مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه الدعوى القضائية.

وخلاصة القول أن دعوى مسؤولية الناقل البحري تقتضي إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة من طرف الشخص المتضرر الشاحن أو المرسل إليه، ويكون الإثبات في الوقت الذي يتم فيه التسليم، وبعد التحقق المستلم من وجود الهلاك أو الضرر عليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطار كتابي في ميناء التفريغ وبعد الإخطار أهم إجراء من إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل، وأن المدعي يمكنه أن يرفع دعواه أمام محكمة المدعى عليه وهذا عملا بالقاعدة العامة، كما يمكنه أيضا حق الاختيار أي حددت له قواعد الاختصاص أكثر من جهة قضائية يمكنه اللجوء إليها عند الاقتضاء، وقد حددت مدة تقادم هذه الدعوى بسنة واحدة من اكتشاف الضرر وإلا سقط حقه في التقاضي، إلا أنه قد ورد استثناء على هذا مفاده إمكانية تمديد هذه المدة بسنتين في حالة حدوث حادث مترتب عليه الدعوى بشرط أن يسبق له اتفاق الأطراف¹.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 170.

الفرع الثالث : آثار مسؤولية الناقل البحري عن طريق اللجوء إلى التحكيم

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

أولا : اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري

لا يختلف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري عن اتفاق التحكيم عموما إلا بخصوصيته، إذ أنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا بمناسبة عقد النقل البحري على التحكيم، وكون التحكيم هو استثناء عن المبدأ، ألا وهو اللجوء إلى القضاء، فلذلك يقتضي على أطراف النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري أن تعبر بشكل صحيح عن هذا النزاع وإحالاته إلى هيئة التحكيم المتفق عليها، وكذلك ينبغي على أطراف النزاع تحديد وقت اللجوء إلى التحكيم، ويجب عليهم صياغة اتفاق التحكيم سواء كان شرط أو مشارطة بشكل سليم وواضح¹. ويأتي اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري في شكل صورتين، صورة شرط التحكيم وصورة

¹ - ميموني سعاد النظام القانوني لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون إقتصادي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الطاهر ،مولاي، سعيدة، 2015-2016، ص29.

*مشاركة التحكيم

أ - شرط التحكيم

هو الشرط المنصوص عليه في عقد النقل البحري، وينص على أي نزاع يمكن أن يثور بسبب هذا العقد يتم الفصل فيه عن طريق التحكيم، ويأتي اتفاق التحكيم مستقلاً عن العقد الأصلي ولو أنه يعتبر بند من بنوده، حيث أن بطلان العقد الأصلي لا يؤثر على صحة شرط التحكيم، وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ، كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل هيئة التحكيم، تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات المواعيد إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع وغيرها، ويكون شرط التحكيم في عقد النقل البحري عاماً أو خاصاً، فيكون عاماً إذا أحال إلى التحكيم كل المنازعات المتعلقة بتفسير العقد أو تنفيذ العقد، ويكون خاصاً إذا اقتصر التحكيم على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري¹.

وعليه فشرط التحكيم ما هو إلا بند من بنود عقد النقل البحري، يتم تضمينه من قبل الأطراف للتحديد والاتفاق المسبق للجهة التي سيتم عرض أي نزاع قد يحدث في المستقبل بمناسبة العقد، على محكمة التحكيم لتتولى الفصل فيه، والاتفاق على التحكيم قد يخص نزاع معين أو قد يتضمن جميع أنواع النزاعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل البحري المبرم بين أطرافه، فالبند الذي يتضمن شرط التحكيم ما هو إلا تعبير عن إرادة الأطراف ورغبتهم في أن يكون التحكيم هو القضاء الذي يفصل في منازعاتهم بدل اللجوء إلى القضاء العادي

¹ - ميموني سعاد المرجع السابق، ص 29.

ب - عقد التحكيم أو مشاركة التحكيم

هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل بمناسبة علاقاتهم التعاقدية، أي عقد النقل البحري وغالبا ما يكون اتفاق التحكيم أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط التحكيم.¹

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

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

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

¹ - ميموني سعاد، مرجع سابق، ص 30.

ثانيا : تعيين هيئة التحكيم ومكانه

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

1 - تعيين هيئة التحكيم

أ- تعيين المحكمين أو هيئة التحكيم من قبل أطراف العقد

تعطي الفقرة 1 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الحق للخصوم في أن يقوموا بتعيين محكم أو محكمين، أو تحديد شروط تعيينهم، وهو أمر يمكن أن يتم حسب هذه الفقرة وفق صورتين، الأولى أن يعين الخصوم المحكم أو المحكمين مباشرة سواء كان ذلك في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم، ويحقوا للأطراف أن يكتفوا بمحكم واحد كما لهم أن يختاروا أكثر من محكم ، أما الثانية يتفق الأطراف على الرجوع إلى نظام تحكيمي مقرر من قبل هيئة التحكيم دائمة، فتكون بذلك طريقة التعيين المقررة في هذا النظام التحكيمي مقبولة من قبل الأطراف¹.

أي أن هيئة التحكيم قد يتوصل الأطراف إلى تعيينها بنفهم دون الاستعانة بأي جهة أخرى، وهذا يسمى بالتحكيم الحر، كما وقد يتفق الأطراف سواء في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم إلى اللجوء إلى مركز تحكيمي وهو ما يسمى بالتحكيم المؤسساتي والتي يتم من خلالها تعيين هيئة تحكيمية للفصل ما في النزاع القائم.

ب - تعيين هيئة التحكيم من قبل القضاء

قد يحدث ألا يتفق الخصوم على تعيين المحكمين، أو يرفض أحدهم تعيين المحكم في مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهمله التعجيل الحق في الاستعانة

¹ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 330.

بالقضاء ليقوم هذا الأخير بالتعيين، على أن دور القاضي يبقى هنا مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك، وهذا هو المقرر صراحة في الفقرة 2 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

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

وبإسقاط كل ما سبق ذكره على عقد النقل البحري، قد يتفق أطراف العلاقة البحري أي الشاحن والناقل، أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق بالبضاعة التي بعهدته، يتم حل النزاع عن طريق التحكيم، ويكون الاتفاق بينهم في شكل شرط تحكيمي بحيث يكون أحد بنود العقد الأصلي، وذلك قبل حدوث النزاع، أو يكون الاتفاق في شكل مشاركة تحكيم أي في شكل عقد مستقل عن العقد الأصلي، وهذا بعد حدوث النزاع بشرط أن يكون الاتفاق سواء شرط أو مشاركة تحكيم مكتوبا ، لأن تخلف الكتابة جزاءه بطلان الاتفاق ، ولأطراف العلاقة البحرية مطلق الحرية في اللجوء إلى التحكيم الحر أو المؤسساتي للفصل في النزاع القائم.

¹ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 331.

ب - مكان التحكيم

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

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

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

- المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه وإن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه¹.

- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه محل عمل أوفر أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري وليس إلا خيارا يضاف إلى باقي الخيارات - ميناء الشحن أو التفريغ .

- أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري و ليس إلا خيارا يضاف إلى ذات الخيارات .

¹ - عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص 89.

وتبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم عن طريق طالب التحكيم مبدئياً ورغبته في بدء التحكيم، ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم، ويتم صياغة طلب التحكيم وفقاً لللائحة مركز التحكيم البحري المختار، وكذلك الأمر بالنسبة لتقديم المرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون بدء الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وغالباً ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم، أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعي عليه رأساً، حيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراءات التحكيم وهو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وقبل أن تباشر هيئة التحكيم مهمتها سواء كان تحكيمياً حراً أو مؤسسياً، فهي تتأكد أولاً من صحة اتفاق التحكيم، لأن اتفاق التحكيم هو الأساس القانوني الذي تستمد منه محكمة التحكيم ولايتها، كذلك:

تتأكد من أن النزاع الذي أحاله الأطراف لهيئة التحكيم لكي تنظر فيه قد تم الاتفاق على الفصل فيه عن طريق التحكيم سواء كان ذلك في شرط تحكيمي ضمن بنود العقد الأصلي، أو مشاركة التحكيم، فإذا ثبت عدم وجود اتفاقية تحكيم أو عدم صحتها، أو كان موضوع النزاع الذي ستقوم بالفصل فيه غير مشمول في اتفاقية التحكيم، كل هذا يفقد محكمة التحكيم ولايتها في الفصل في النزاع المطروح عليها، أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أثار مسألة فصل محكمة التحكيم في اختصاصها ضمن المادة 1044¹ من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها، ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع في الموضوع. تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطاً بموضوع النزاع (وبهذا أجاز المشرع لهيئة التحكيم أن تفصل في اختصاصها وهذا ما يسمى بمبدأ الاختصاص بالاختصاص.

¹ - المادة 1044 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وبعد ثبوت الاختصاص لمحكمة التحكيم تصبح هذه الأخيرة هي المختصة في نظر موضوع النزاع المحدد بموجب اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، عن طريق اتفاقهم بالعهدّة ببعض منازعاتهم أو كلها والناشئة عن عقد النقل البحري لهيئة التحكيم للفصل فيها فالمحكم يستمد ولايته في الفصل في المنازعة المتفق بشأنها على التحكيم من الاتفاق المبرم بين أطراف عقد النقل البحري على اختيار التحكيم كوسيلة للفصل في المنازعات الناشئة بينهم بسبب هذا العقد، ويمكن القول أن اختصاص المحكمة التحكيمية بعد تقرير يكون محددًا بموضوع النزاع الموجود في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ولا يمكن أن يمتد دور الهيئة التحكيمية إلى ما لم يطلبه الخصوم، وإلا كان تجاوزًا لاختصاصها¹.

وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة :

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

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

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

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

¹ - ميموني سعاد، مرجع سابق، ص 60.

ثالثا : القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري

بعد أن يثبت الاختصاص لهيئة التحكيم للنظر في موضوع النزاع المعروض عليها، فهي تباشر النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف، وذلك بإتباعها القانون الذي اختاره الأطراف ليحكم موضوع النزاع والإجراءات، لكن في حال غياب الاتفاق على القانون الذي يحكم النزاع من قبل الأطراف فإن مهمة تحديده تسند لهيئة التحكيم وهي تقوم باختيار القانون الذي تراه مناسب سواء كان القانون الموضوعي أو القانون الإجرائي.

1 - اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم:

هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم إتباعها، يخضع النزاع المعروض على التحكيم هو أيضا لإجراءات معينة، على أنه بخلاف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال، نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف¹.

ولقد نص المشرع الجزائري في المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: (يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا على نظام تحكيم، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم، إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك، تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات، عند الحاجة مباشرة أو اسنادا إلى قانون أو نظام التحكيم).

يلاحظ من خلال نص المادة أعلاه أن المشرع الوطني منح للأطراف الحرية في تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم، ويجب على هيئة التحكيم أن تحترم إرادتهم أثناء بدء

¹ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص332.

إجراءات التحكيم، وفي حال لم يكن هناك أي اتفاق من طرف الأفراد على قانون معين، يرجع تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم إلى هيئة التحكيم.

2 - إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

تنص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي يختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة¹.

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

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

وفي الأخير تنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيمي بحري فصل في النزاع بصفة نهائية، مستوفيا جميع شروطه الشكلية والموضوعية المنصوص عليها قانونا، وذلك بعد غلق محكمة التحكيم لباب المرافعات، تدخل هيئة التحكيم في مداوات سرية لإصدار حكم

¹ - المادة 1050، قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

تحكمي فاصل في النزاع بصفة نهائية، والذي بصدوري تستنفد محكمة التحكيم ولايتها على النزاع وهذا ما جاء في المادة 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها الأولى¹: (يتخلى المحكم عن النزاع بمجرد الفصل فيه إلا أن الفقرة الثانية من نفس المادة جاءت باستثناء على الفقرة الأولى: (غير أنه يمكن للمحكم تفسير الحكم، أو تصحيح الأخطاء المادية والإغفالات التي تشوبه ، طبقاً للأحكام الواردة في القانون).

أما عن الشكل الذي يصدر فيه الحكم التحكيمي فهو يجب أن يأتي متضمن عرضاً موجزاً لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم، كما أن الحكم التحكيمي يجب أن يكون مسبباً، إضافة إلى أنه يجب أن يتضمن البيانات التالية :

1- اسم ولقب المحكم أو المحكمين

2 تاريخ صدور الحكم

3- مكان صدوره

4- أسماء ألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الإجتماعي

5- أسماء وألقاب المحامين أو مساعد الأطراف ، عند الاقتضاء .

وهذا بناء على ما جاء في المواد 1027 و 1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية كما يشترط أن يكون الحكم الصادر عن هيئة التحكيم فاصل فقط في موضوع النزاع محل الاتفاق، وأن يكون قد صدر ضمن الميعاد الذي حدده الأطراف لهيئة التحكيم للفصل في النزاع، وذلك طبقاً للقانون الذي تم اختياره من قبل الأطراف ليحكم موضوع النزاع في حال اتفاقهم على قانون معين²

¹ - المادة 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² - المواد 1027 و 1028 و 1030 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

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

المبحث الثاني: آثار دعوى مسؤولية النقل البحري

تُعد دعوى مسؤولية النقل البحري إحدى الوسائل القانونية الجوهرية في تنظيم العلاقة بين الناقل والشاحن، حيث تُمكن الطرف المتضرر من المطالبة بجبر الضرر الناتج عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها. وتُثار هذه الدعوى في إطار عقد النقل البحري للبضائع، وغالبًا ما تُبنى على إخلال الناقل بالتزاماته المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية¹. لكن آثار هذه الدعوى لا تقف عند حدود حصول المتضرر على تعويض، بل تمتد لتشمل جوانب قانونية، اقتصادية وتجارية ذات أثر مباشر وغير مباشر على قطاع النقل البحري ككل.

فعلى المستوى القانوني، تؤدي هذه الدعوى إلى إثبات وجود إخلال بالعقد البحري، ومن ثم ترتيب المسؤولية القانونية على عاتق الناقل، سواء أكانت مسؤولية عقدية أم تقصيرية. وينتج عن ذلك التزام بالتعويض قد يتجاوز أحيانًا الحدود القصوى المنصوص عليها في العقد أو في القانون، خصوصًا إذا ثبت الإهمال الجسيم أو سوء النية². كما أن مباشرة هذه الدعوى تُسهم في تفسير وتطوير الاجتهاد القضائي البحري، خصوصًا في المسائل المتنازع عليها كتحديد الخطأ البحري، أو تفسير شروط الإعفاء من المسؤولية³.

أما على الصعيد الاقتصادي والعملي، فإن مباشرة دعوى المسؤولية تُحدث أثرًا في سياسات التأمين البحري، حيث تُضطر شركات النقل إلى رفع قيمة التغطية التأمينية أو تعديل شروط العقود، ما قد يُحمّل الأطراف تكاليف إضافية⁴. كما تدفع هذه الدعاوى الناقلين إلى تحسين إجراءات السلامة البحرية وتدريب الطواقم واستخدام وسائل حديثة للحفاظ على البضائع أثناء النقل، خشية المسؤولية المحتملة، من جهة أخرى، قد تؤدي كثرة هذه الدعاوى إلى زعزعة

¹ - سليمان أحمد عبد الكريم، المرجع السابق، ص. 145.

² - العساف خالد عبد الله، المرجع السابق، ص. 173.

³ - منصور، مصطفى كمال. شرح القانون البحري وتطبيقاته القضائية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2016، ص. 159.

⁴ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، تقرير استعراض النقل البحري، الأمم المتحدة، 2022، ص. 64-65.

الثقة في الناقل البحري، وتدفع العملاء إلى التعامل مع شركات ذات سجلات قانونية نظيفة، ما يؤثر في سمعة الناقل تجارياً. كما أن الدعوى قد تُعطلّ تسوية النزاعات الودية، وتدفع الأطراف إلى اللجوء للمحاكم أو هيئات التحكيم البحري، ما يستنزف الوقت والمال ويؤثر في سير الأعمال التجارية الدولية¹.

وبذلك، فإن آثار دعوى مسؤولية النقل البحري لا تقتصر على تحقيق مصلحة فردية لطرف متضرر، وإنما تمتد لتؤثر في البنية القانونية والتجارية لعلاقات النقل البحري الدولية، وتُسهم في تطوير قواعد القانون البحري، وتوازن المصالح بين الناقل والشاحن في ضوء واقع متغير.

وعليه، فإن هذا المبحث سيُعالج بالتحليل أهم الآثار الناتجة عن قيام دعوى المسؤولية البحرية، سواء ما تعلق منها بحقوق الأطراف، أو بالنتائج القانونية المترتبة على ثبوت الخطأ أو الإعفاء منه.

لكل مسؤولية آثار، ومن آثار مسؤولية الناقل البحري هو التعويض أو اتفاقيات مسؤولية التي سندرسها خلال هذا المبحث لذا قسمنا هذا المبحث إلى المطلب الأول التعويض في مسؤولية الناقل البحري والمطلب الثاني اتفاقيات المسؤولية.

¹ - عبد الفتاح ناصر، التقاضي والتحكيم في منازعات النقل البحري الدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2018، ص. 211.

المطلب الأول: التعويض عن مسؤولية الناقل البحري

يُعد مبدأ التعويض من أبرز الآثار القانونية التي تترتب على ثبوت مسؤولية الناقل البحري في حال إخلاله بالتزاماته التعاقدية أو القانونية تجاه الشاحن أو المرسل إليه. ويقوم هذا التعويض على مبدأ جبر الضرر الناتج عن فقد أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها، وفقاً لما تنص عليه الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المنظمة لعقد النقل البحري¹. ويُعد التعويض أداة قانونية تهدف إلى إعادة المتضرر إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الضرر، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك في إطار الحدود المسموح بها قانوناً.

وتختلف قواعد التعويض باختلاف النظام القانوني المطبق، إذ نجد أن اتفاقية لاهاي-فيزبي (1968) قد حددت سقفاً لمسؤولية الناقل عن البضائع بحدود معينة لكل طرد أو وحدة أو لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المتضررة، بينما توسعت اتفاقية هامبورغ (1978) في حماية حقوق الشاحن ورفعت سقف التعويضات مقارنة بالنظام السابق².

ويُشترط لاستحقاق التعويض أن يثبت الدائن (صاحب البضاعة) وقوع الضرر وتسببه عن فعل أو تقصير من جانب الناقل أو من ينوب عنه. وفي حال وجود اتفاق بين الطرفين يقضي بتحديد سقف أقصى للتعويض، يجب ألا يتعارض هذا الاتفاق مع القواعد الآمرة المنصوص عليها في الاتفاقيات أو القانون الوطني، وإلا يُعد باطلاً أو غير قابل للتنفيذ³.

¹ - سليمان أحمد عبد الكريم ، المرجع السابق، ص. 172.

² - اتفاقية هامبورغ، المادة 6 (1978): "في حال التأخير في التسليم، يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن هذا التأخير، بشرط ألا تتجاوز مسؤولية الناقل مبلغ ما يعادل ضعف أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، ما لم يثبت المتضرر أن الضرر يفوق هذا المبلغ، وفي هذه الحالة يمكن المطالبة بتعويض إضافي ضمن الشروط العامة للمسؤولية."

- اتفاقية هامبورغ، المادة 26 (1978): "لا يجوز الاتفاق بين الطرفين على تقليص مسؤولية الناقل أو الحد من التعويض أدنى مما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية، ويُعد كل شرط مخالف لذلك باطلاً وغير نافذ، ما لم يكن الغرض منه رفع سقف المسؤولية أو تعزيز حماية الشاحن أو المرسل إليه."

³ - العساف خالد عبد الله ، المرجع السابق، ص 138.

ويُعد التعويض في مجال النقل البحري قضية معقدة نظراً لتداخل عدة عناصر، منها نوع الضرر (كلي أم جزئي)، طبيعة البضائع، الظروف المحيطة بالنقل، والتأمين البحري المرافق. وقد تظهر منازعات حول تقدير قيمة التعويض، واحتساب العملة، وحالات المسؤولية المشتركة، وكل ذلك يعزز أهمية وجود نصوص قانونية واضحة تنظم مسألة التعويض في هذا المجال الحساس¹، كما أن القضاء والهيئات التحكيمية تلعب دوراً أساسياً في تفسير أحكام التعويض، خاصة في الحالات التي يكون فيها الضرر غير ظاهر، أو يتعذر تحديد القيمة بدقة، مما يبرز الحاجة إلى الاجتهاد القضائي لضمان العدالة في التعويضات المحكوم بها².

نتناول في هذا المطلب التعويض في مسؤولية النقل البحري، لأن المسؤولية تعني التزام الشخص بتعويض الضرر الذي يسببه إلى الغير إذ سنقسم المطلب إلى فرعين الفرع الأول يحتوي على التعويض في حالة الهلاك أو التلف والفرع الثاني في حالة التأخير في التسليم.

الفرع الأول: التعويض عن الهلاك أو التلف

تحدد مسؤولية الناقل بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة، تكون في حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة، فمسؤولية الناقل لا تتجاوز حدود 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، إما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية ب 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع³.

فالوحدة الحسابية حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري ب 65.5 ميلغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام، مضبوطة، كما ان المشرع الجزائري في

¹ - منصور مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 191.

² - عبد الفتاح ناصر، التقاضي والتحكيم في منازعات النقل البحري الدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2018، ص 229.

³ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 296.

تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب، فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له تأثير كبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية الى العملة الوطنية في حالة الدعوة القضائية حسب قيمت الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم ، فلو افترضنا ان وزن البضاعة الهالكة يقدر بـ 500 كلغ مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية والوحدة الحسابية تتشكل من 65.5 ميلغرام من الذهب فيكون تحويل الواحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم، فمثلا 01 ميلغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج . 500 كلغ × 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية، 15000 حسابية مضروب 65.5 X مقسومة على 01 (العملة الوطنية) وبالتالي يكون التعويض مقدر بـ 982500 دج.

نظرا لغياب الأساس الذي يتم اتخاذه في تحويل الفرنك الذهبي الى العملة الوطنية، ولعدم امكانية اتخاذ الفرنك الفرنسي اساسا للتحويل انتهت دراسة صندوق النقد الدولي لعام 1974 الى اقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب هي حقوق السحب الخاصة" (dts) والزام الدول الأعضاء فيه بما فيه الجزائر .

ان تحديد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على اساسها ! والقيمة التي اختيرت لوحدة التحديد في معاهدة بروكسل 1924 كانت 100 جنيه استرالية ذهب عن كل طرد أو وحدة وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 15¹ من المعاهدة، كما أن هذه المادة ألغيت بموجب بروتكول 1968 وأصبح لا يلزم الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة ، أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة، ونصت اتفاقية هامبورج لسنة 1978 مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو كلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ب

¹ - المادة 04 من اتفاقية بروكسل، مرجع سابق.

2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة بهلك أو بتلف أيهما أكبر ، وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه يقصد بالوحدة الحسابية، حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وهذا طبقاً للمادة السادسة بند أ¹.

وأصدرت المادة 26 من اتفاقية هامبورج المقصود بالوحدات الحسابية "الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف.

وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، أما بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة².

الفرع الثاني : تحديد التعويض في حالة التأخير :

عند تأخر الناقل عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المطلوب، فإن الناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون تجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فإن المشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض في تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى، وإنما اعتمد على أجره النقل³..

¹ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 297.

² - المادة 26 من إتفاقية هامبورج، مرجع سابق.

³ - كمال مصطفى طه القانون البحري، مرجع سابق، ص 56.

فإن هذه الحالة مأخوذة كليا من إتفاقية هامبورج، فقد نص البند" ب .. من الفقرة الأولى من المادة السادسة من إتفاقية هامبورج على أنه تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة الخامسة عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على أن يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع عقد النقل البحري"¹

إلا أن المشرع الجزائري وضع قيودا على تعيين الحد الأقصى للتعويض يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع هنا يفترض أن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم جزء من البضائع فحسب، ففي هذه الحالة لا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجره النقل المستحقة عن جميع البضائع غذا تجاوز مرتين ونصف من الأجرة المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجرة²

فلو افترضنا أن الأجرة المضرة بموجب عقد النقل البحري هي عقد النقل البحري هي 120.000 دج وتأخر الناقل في تسليم البضائع التي تقابل أجره الناقل نصف الأجرة الإجمالية أي 600.000 دج، فهي في هذه الحالة يكون مقدار مرتين ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة هو 150.000 دج ما تجاوز إجمالي أجره النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض 120.000 دج أما إذا افترضنا في المثال السابق أن الناقل تأخر في تسليم ربع البضاعة، فتكون الأجرة المقررة عنها 3000 دج ويكون مقدار مرتين ونصف أجره النقل 750.000 دج مما يقل عن إجمالي أجره النقل تكون الحد الأقصى للتعويض 75.000 دج.

¹ - المادة السادسة من الفقرة الأولى البند ب من إتفاقية هامبورج، مرجع سابق.

² - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص300.

المطلب الثاني: اتفاقيات المسؤولية:

إن مسؤولية الناقل البحري تُعد من أبرز المواضيع التي استحوذت على اهتمام التشريعات الوطنية والقوانين الدولية، وذلك بالنظر إلى تعقيد العلاقات التعاقدية وتشعب المصالح في مجال النقل البحري للبضائع. ومن أجل توحيد القواعد القانونية وتوفير قدر من اليقين في التعاملات البحرية، ظهرت مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقل البحري وتضع لها حدوداً وشروطاً، في مقدمتها اتفاقية لاهاي (1924) وتعديلاتها بموجب بروتوكول فيزيبي (1968)، ثم اتفاقية هامبورغ (1978)، وأخيراً اتفاقية روتردام (2008)¹.

وقد جاءت هذه الاتفاقيات استجابةً للحاجة إلى إيجاد توازن بين مصالح الناقل من جهة، الذي يتحمل مخاطر كبيرة خلال الرحلة البحرية، ومصالح الشاحن أو المرسل إليه من جهة أخرى، الذي يسعى إلى حماية بضاعته وضمان تعويضه عند وقوع ضرر. وتختلف هذه الاتفاقيات في فلسفتها القانونية؛ فبينما غلبت على اتفاقية لاهاي-فيزبي النظرة التقليدية التي تركز على حماية الناقل، جاءت اتفاقية هامبورغ لتمنح حماية أكبر لصاحب البضاعة، ووسّعت من نطاق مسؤولية الناقل².

أما اتفاقية روتردام، فقد سعت إلى التوفيق بين الاتجاهين السابقين، ووضعت نظاماً متكاملًا يأخذ في الحسبان تعقيدات النقل متعدد الوسائط، ويوسّع نطاق تطبيق القواعد لتشمل

¹ - سليمان أحمد عبد الكريم ، الوجيز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020، ص 133.

² - اتفاقية هامبورغ، المواد من 5 إلى 10 (1978): تنص هذه المواد على أن الناقل يكون مسؤولاً عن الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع، ما لم يُثبت أنه قد اتخذ، هو أو من ينوب عنه، جميع التدابير المعقولة لتفادي الضرر. كما تحدد هذه المواد شروط الإعفاء من المسؤولية، وتبين الحالات التي لا يكون فيها الناقل مسؤولاً، كحالة القوة القاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة. كذلك تنص على الحد الأقصى للتعويض والذي يُقدّر بـ 835 وحدة حسابية لكل طرد، أو 2.5 وحدة لكل كيلوغرام من وزن البضاعة المتضررة، أيهما أعلى.

جميع مراحل النقل بما في ذلك ما قبل التحميل وما بعد التفريغ¹. وقد مثلت بذلك خطوة نحو تطوير شامل لمنظومة النقل البحري بما يتناسب مع متطلبات التجارة العالمية الحديثة، وبذلك، فإن دراسة اتفاقيات المسؤولية تُعد أمرًا حيويًا لفهم الإطار القانوني الذي يحكم علاقات النقل البحري، وتُبرز كيف تطور المفهوم القانوني للمسؤولية عبر العقود، من تركيز على حماية الناقل إلى تبني فلسفة تقوم على العدالة التعاقدية وحماية الطرف الأضعف، وهو صاحب البضاعة غالبًا.

لدى الناقل مجموعة من الوسائل يتحرر بواسطتها من المسؤولية رغم توافر أركانها وبالتالي لا يلزم بالتعويض فقط، فقد اعتاد الناقلون على إدراج شروط في سندات الشحن، من شأنها أن تعفي الناقل من المسؤولية كليًا أو جزئيًا، فسندد في هذا المطلب اتفاقيات المسؤولية من خلال الفرع الأول حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل والفرع الثاني الحالات المستثناة من الاعفاء.

الفرع الأول: حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البحري

قد تناولت هذه الحالات المادة 803 من ت.ب.ج وهي

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته.
- حالة الاخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون.
- حالة الحريق الا اذا كان مسببا من فعل او خطأ الناقل.
- حالة اخطار وحوادث البحر والمياه الأخرى الصالحة للملاحة.

¹ - اتفاقية روتردام، المواد من 11 إلى 36 (2008): تتناول هذه المواد نطاق تطبيق الاتفاقية وشروط مسؤولية الناقل في النقل البحري وغيره من مراحل النقل متعددة الوسائط. كما تنظم الالتزامات الجوهرية للناقل، ومنها الالتزام بتسليم البضائع في الوقت والمكان المتفق عليهما، وتحدد الأساس القانوني لتحمله المسؤولية عن الأضرار. وتشمل كذلك القواعد المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية، وحدود التعويض، والتي حُدِّت بـ875 وحدة حسابية لكل طرد، أو 3 وحدات لكل كيلوغرام من وزن البضاعة، مع منح حماية أكبر للمرسل إليه مقارنة بالاتفاقيات السابقة.

- حالة القوة القاهرة.

- حالة الاضطرابات واغلاق المستودعات او المصانع في وجه العمل واعاقته كلياً أو جزئياً
مهما كانت الأسباب.

- حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة اثناء السفر.

- حالة اخطاء الشاحن ولاسيما في التخريب أو تكيف أو تعليم البضائع.

- حالة عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

- حالة انقار حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

- واخيراً يعفي الناقل من المسؤولية حسب المادة 803 دائماً اذا قدم الناقل الدليل بان الخطأ أو

الضرر لم يمكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وانهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر¹.

أولاً : الأسباب العامة للإعفاء والسبب العام لدفع المسؤولية

يكون بإثبات السبب الأجنبي، لانه هو الذي يقطع السببية في عناصر المسؤولية وتتمثل

هذه الأسباب العامة فيما يلي :

أ- عدم صلاحية السفينة للملاحة :

في هذه النقطة نجد ان المشرع الجزائري اكتفى بان فرض على الناقل بذل الهمة الكافية

قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة ، فاذا اثبت أنه قام بالتزامه وبدل

العناية الكافية ، وان السبب كان عيب خفي لم يتمكن من اكتشافه قبل السفر أو سبب خلل طرا

على السفينة بعد ابتداء السفر² زالت عنه المسؤولية.

¹ - سليمان أحمد عبد الكريم ، المرجع السابق، ص 133.

² - علي احسن يونس العقود البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1978، ص102.

ب- الأخطار الملاحية :

الخطا في الملاحة هو الخطا النفي الذي يرتكب في قيادة السفينة وتسييرها، مثلا لو خالف الريان قواعد السير في البحار وترتب على ذلك اصطدام السفينة وتلف البضاعة المشحونة عليها الاعفاء من هذه الاخطاء الملاحية يبرزه ان الناقل لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة سيرها بما للريان من سلطة واسعة في التصرف.

ج - العيوب الخفية:

يقصد بها التي العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل، لكن إثبات الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي لإعفائه من المسؤولية، بل يجب عليه إثبات صحة ما يدعيه ويكون ذلك بشهادات تصدرها جهات مختصة مكلفة بفحص ورقابة السفن، وهي "مؤسسات التصنيف العالمية" وتؤكد ان مثل هذا العيب يمكن الا يتفطن اليه حتى المحترفين¹.

د - خطأ الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها:

تنفي المسؤولية من الناقل من الناقل اذا اثبت ان ما اصاب البضاعة من ضرر كان بخطا من الشاحن نفسه، كعيب في تغليفها او حزمها او عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة ، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة علم الشاحن بها².

هـ - القوة القاهرة :

يدخل ضمن القوة القاهرة مثل الصواعق والزلازل، ويشترط في هذه الحوادث الا يكون في استطاعة الناقل البحري للبضائع توقعها أو دفعها، كما يقع الناقل البحري بمبدأ إثبات القوة القاهرة.

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 2081.

² - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 72.

ن - انقاذ الأرواح والأموال:

الانقاذ يلزم الريان بحسب الأحوال على تقديم المساعدة سواء الأموال أو الأشخاص، وقد يترتب على تادية هذا الواجب تلف بعض البضائع المشحونة ولذلك يعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب تلك البضاعة مادام ان ذلك كان بسبب قيام الريان بواجب انساني، يكون القيام به مفروضا عليه او منسوبا اليه.

ثانيا: الاسباب الخاصة للاعفاء

نص عليها المشرع الجزائري ايضا في حال ما تحققت يعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهي كالاتي :

أ - المسؤولية النسبية

وهو ما نصت عليه المادة 804 من ت.ج والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطا مندوبه ، وعدم مسؤوليته عن الاخطاء الآخرين¹.

ب - ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن

في حالة ما اذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة، فان المشرع الجزائري قد اعفي الناقل من المسؤولية وهذا ماورد في نص المادة 805 من ت.ج.

ج التصريح الكاذب للشاحن: هو ما نصت عليه المادة 810 من ت.ج بقولها " لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة او الضرر المسبب للبضائع او ما يتبعها، اذا ارتكب الشاحن يعتمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها او قيمتها في وثيقة الشحن او وثيقة اخرى مؤيدة للنقل.

¹ - تنص المادة 304 من ق ب ج على مايلي: في حالة تلافي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر أو الأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار ، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار .

د- **نقل البضاعة على سطح السفينة:** استثناء عن الاصل العام في عدم جواز نقل البضاعة على سطح السفينة، فانه يمكن ان تطرح مسألة عدم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالرغم من نقله لها على سطح السفينة وفي غير الاماكن المخصصة لها، وذلك في حالة ما اذا تم التحميل قد وقع بالاتفاق مع الشاحن، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 774 من ت. ج¹

هـ- **نقل الحيوانات الحية:** لم يذكر القانون البحري هذه الحالة، لكن تستشف من خلال شروط سند الشحن البحري فنجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن ملاكها أو ما يلحقها من الضرر ، وهذا ماجاء في الشرط 21 منه :

ان الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لاية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ولايسألون عن الامراض او الحوادث ولا عن مقتل احداها اثناء الرحلة ومهما كانت الاسباب وليسوا ملزمين باعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا اي شيء آخر الا في حدود المعقول².

الفرع الثاني : الحالات المستثناة من الاعفاء

يجوز للناقل او متابعيه التمسك بأحكام المسؤولية، شريطة أن يثبت التابع ان الخطا الذي ارتكبه كان بسبب الوضيفة او بمناسبةها غير انه في بعض الحالات قد تظهر علامات تبني ان الضرر أو الخسائر التي لحقت بالبضاعة، كان نتيجة عن فعل عمدي للناقل او احد مندوبيه³، سواء تعمد احداث الضرر او جازف بالسفينة وهو على معرفة تامة ان الضرر سوف يحدث، في حين ينتج الضرر نظير اهمال الناقل.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص74.

² - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص117

³ - تنص المادة 816 من الأمر 76-80 على تسري أحكام المادة التالية أي المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق.

أولاً : الفعل العمدي :

ان الفعل العمدي يشبه كثيرا الغش، ففيه تتجه ارادة الناقل الى احداث الضرر بحيث يقوم بعمل او يمتنع عن اداء عمل وهو على يقين تام انه سيلحق ضرر بصاحب الحق في البضاعة " شاحن او مرسل اليه " وخير مثال عن ذلك :

- تدوين تصريحات كاذبة في سند الشحن، سواء تعلقت بقيمتها او بطبيعتها او بكميتها، وينطبق على هذه الحالة مايسمي بتحديد المسؤولية نظرا لأن العمل يدخل ضمن المسؤولية التقصيرية وهذا ماتجه اليه القضاء المصري " تحت عنوان سقوط الحق في التمسك بتحديد التعويض " ¹.

اما اتفاقية هامبورغ جعلت الغش او الخطا الجسيم، من ضمن الاسباب التي تمنع الناقل البحري للبضائع من الاستفادة من تحديد المسؤولية ولقد نصت المادة 1/8 منها على مايلي: " لا يحق للناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها بالمادة السادسة، اذا اثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه يقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخر " ².

- يلزم الشاحن في هذه الحالة اثبات غش او خطأ الناقل، بالتالي امكانية الاستفادة من مبلغ التعويض.

اما البروتوكول المعدل بمعاهدة بروكسل 1979 فقد نص على حرمان الناقل سيء النية، او المهمل من التمسك من تحديد المسؤولية ولم تستعمل لفظ "الغش او الخطا الجسيم" نظرا لاختلاف مدلولها بين أنظمة العام، ويختلف الخطا من حيث الدرجة فهناك الخطا الجسيم

¹ - دمانة محمد، مرجع سابق ص76

² - المادة 8/1 من إتفاقية هامبورغ، مرجع السابق.

واليسير والتافه، كما ان الغش ليس مفترض¹ ، وبالتالي يقع على عاتق المضرر عبء اثباته حيث يثبت نية الناقل او احد تابعيه الى الحاق الضرر بالبضاعة، ومثال ذلك سرقة البضائع ثانيا - اهمال الناقل يتحقق في حالة علم الناقل البحري للبضائع أن العمل او الامتناع عن العمل، سوف يؤدي الى الحاق الضرر بالبضاعة ومع ذلك يقوم بالمخاطرة، كما يطلق على الاهمال الخطا الواعي او عدم الاكتراث ويتجلى عدم الاكتراث فيما يلي :

انصراف ارادة الناقل الى الامتناع أو ارتكاب الفعل، اما في حالة عدم كون الفعل ارادي فيحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية مثل :

- الانحراف الاضطراري عن المسار المتفق عليه.

— ان يكون الناقل على علم تام بحصول الهلاك أو التلف أو التأخير مع يعمد إلى ارتكاب او الامتناع عن اداء عمل معين² .

اما محكمة النقض الفرنسية فقد حصرت الاهمال في العناصر التالية :

- ان يكون اراديا ، وان يعي الشخص خطورة فعله وان يكون عليه تبعاً للظروف المحيطة ان يعني ذلك

اما الاثبات فيخضع لمبدأ الحرية ، اذ يجوز اقامة الدليل بكافة الطرق والمعيار الذي يحدد الاهمال هو معيار العادي الحريص على ممتلكاته إذ وجد في نفس الظروف³.

¹ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 238-240.

² - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص 192.

³ - دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 79.

خلاصة الفصل

ومن خلال هذا الفصل إستخلصنا بأن في مسؤولية الناقل البحري العقود النقل البحري في حالة ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن أي هلاك أو تلف قد يحدث للبضائع التي تكون بعهدته أو أي تأخير في تسليمها في الميعاد المتفق عليه، كذلك في حال لم يحم بالتزامه بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، يحق للمضرور الذي ألحقه خسارة نتيجة الأخطاء الناقل قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير، أن يرفع دعوى مسؤولية على الناقل المتسبب في الضرر ، وهذا أمام الجهة القضائية المختصة، واتباع الإجراءات و الآجال المنصوص عليها

قانوناً.

وقد عرف الحدد المشرع للأطراف الإتفاق على التخلي عن القضاء العادي و اللجوء إلى التحكيم، وهذا للسرعة في فصل النزاع ، وسرية المعلومات الخاصة بالأطراف، بالإضافة إلى قلة التكاليف في هذا النوع من القضاء.

خاتمة

يتضح من خلال دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، أن المشرع الجزائري قد سعى إلى تحقيق توازن بين حماية حقوق الشاحن (المرسل أو المرسل إليه) من جهة، وضمان استمرار نشاط النقل البحري من جهة أخرى. فقد نظم المشرع هذه المسؤولية بموجب القانون البحري، مستلهمًا في كثير من جوانبه من الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها قواعد هامبورغ، مع إدخال بعض الخصوصيات التي تتماشى مع البيئة القانونية والاقتصادية الوطنية، التي تمنح حماية أوسع للشاحن مقارنة باتفاقية لاهاي. ومع ذلك، فإن الجزائر لم تصادق على جميع هذه الاتفاقيات، وهو ما يُبقي نظامها القانوني بحاجة إلى مزيد من الانسجام مع القانون الدولي، خاصة في ظل التطور السريع للتجارة البحرية العالمية.

وعليه، فإن تعزيز فعالية النظام القانوني الجزائري في هذا المجال يتطلب تحديث الإطار التشريعي، الانخراط في الاتفاقيات الحديثة كقواعد روتردام، وتطوير الكفاءات القضائية والإدارية المختصة، بما يضمن مسايرة التطورات الدولية ويعزز الثقة في بيئة النقل البحري

وقد بيّن التشريع الجزائري بوضوح شروط تحقق مسؤولية الناقل، وحدد حالات الإعفاء منها، بالإضافة إلى فترات التقادم والإجراءات التي يجب على المضرور اتباعها للمطالبة بحقوقه. كما أوجب على الناقل الالتزام ببذل العناية الكافية بالبضاعة منذ تسلمها وحتى تسليمها، مع تحميله عبء إثبات الإعفاء في حال وقوع ضرر، رغم ذلك فإن التطبيق العملي يكشف عن بعض الصعوبات، خصوصًا ما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل المشترك أو المتعاقب، وكذا التأخير في تسوية النزاعات الناجمة عن فقدان أو تلف البضائع، مما يفرض الحاجة إلى تطوير الآليات القضائية والتشريعية، وتعزيز التكوين المهني في مجال القانون البحري.

يُعدّ النظام القانوني الدولي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حجر الأساس في تنظيم العلاقات البحرية التجارية عبر الحدود، وقد ساهمت الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية لاهاي

(1924)، وهامبورغ (1978)، وقواعد روتردام (2008)، في تطوير إطار قانوني موحد يُحدّد بدقة مسؤولية الناقل والتزاماته، كما يوفّر حماية قانونية متوازنة لأطراف عقد النقل البحري.

ويُظهر هذا التطور توجّهاً واضحاً نحو تحميل الناقل مسؤولية أشمل، مع توسيع نطاق التزامه بسلامة البضاعة خلال فترة النقل، وتقليص حالات الإعفاء، وهو ما يعكس سعي المجتمع الدولي لضمان العدالة وحماية مصالح التجار والمستوردين في ظل توسع التجارة البحرية، رغم هذا، فإن التنوع بين الاتفاقيات واختلاف مدى انضمام الدول إليها يجعل من التطبيق العملي لتلك القواعد تحدياً قانونياً، وي طرح إشكالية توحيد القواعد الدولية. لذلك، فإن تفعيل دور هذه الاتفاقيات يتطلب تعاوناً دولياً أكبر ومزيداً من الانضمام والتكليف التشريعي من قبل الدول، ومنها الجزائر، لضمان الانسجام بين القوانين الوطنية والقواعد الدولية الحديثة.

بناءً على ما توصلت إليه هذه الدراسة من نتائج، يمكن تقديم بعض التوصيات والاقتراحات التي قد تساهم في تطوير وتعزيز النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري:

التوصيات

- ضرورة مراجعة القانون البحري الجزائري، لا سيما ما يتعلق بمسؤولية الناقل، بما يتماشى مع التحولات الدولية الحديثة في مجال النقل البحري.
- الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية البحرية، خاصة اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 أو اتفاقية روتردام لسنة 2008، لتحقيق تناغم تشريعي مع البيئة القانونية الدولية.
- تعزيز تأهيل القضاة المختصين في النزاعات البحرية عبر برامج تدريب متخصصة، لضمان حسن تطبيق قواعد المسؤولية البحرية.
- إقرار نظام تأمين بحري إلزامي يغطي مسؤولية الناقل عن البضائع المنقولة، لتوفير حماية إضافية للمتعاملين الاقتصاديين.

- تشجيع استخدام التكنولوجيا، عبر رقمنة الوثائق البحرية وتعميم أنظمة التتبع الإلكتروني للبضائع لتسهيل الإثبات وتقليل المنازعات.

- تفعيل آليات بديلة لتسوية المنازعات، كتحكيم النقل البحري والوساطة، لضمان السرعة والفعالية في حل الخلافات دون اللجوء الدائم إلى القضاء.

الاقتراحات

- إعداد مشروع قانون بحري جديد يجمع بين النصوص القانونية المطبقة حالياً مع مراعاة التطورات التشريعية الدولية في مجال النقل البحري.

- إنشاء مراكز تحكيم بحرية متخصصة في الموانئ التجارية الكبرى للفصل في منازعات النقل البحري داخل آجال معقولة.

- وضع دليل وطني لتسيير المخاطر والمسؤولية البحرية يوجه الناقلين والمجهزين إلى الممارسات القانونية الصحيحة التي تجنبهم المسؤولية.

- إدماج قانون النقل البحري في المناهج الجامعية وتطوير البحث العلمي في هذا المجال ضمن مذكرات التخرج والدراسات العليا.

- استحداث منصة إلكترونية وطنية لتسجيل وتتبع البضائع المنقولة بحرًا، متاحة لأطراف العقد والسلطات المختصة، لتعزيز الشفافية وتقادي النزاعات.

قائمة المراجع

أولاً: المصادر

أ - الإتفاقيات

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر، المعروفة بـ اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، تم اعتمادها بتاريخ 31 مارس 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1992، وهي منشورة ضمن وثائق الأمم المتحدة تحت الرمز A/CONF.89/15 :

- اتفاقية بروكسل، المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08/57، المؤرخ في 13 فبراير 2008.

- بروتوكول تعديل قواعد لاهاي المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر المعروف بـ "قواعد لاهاي-فيزبي"، المعتمد في بروكسل بتاريخ 23 فبراير 1968.

- قضية " ريفرشون ضد سفينة " lanshir " عن مجلس اللوردات، 807، سنة 1961، أنجليزي عبد الرحمان. مجلس اللوردات، 1961

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، تقرير استعراض النقل البحري، الأمم المتحدة، 2022.

ب - النصوص القانونية

1 - القوانين

- القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، المعدل والمتمم للأمر 76-80، الجريدة الرسمية، عدد 47 لسنة 1998.

- القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010، الجريدة الرسمية، عدد 46 لسنة 2010.

- قانون رقم 22-13 مؤرخ في 13 ذي الحجة 1443 الموافق 12 يوليو 2022 ، يعدل و يتم القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فبراير 2008 و المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية ، ج.ر ، ع 48 ، صادر بتاريخ 17 يوليو 2022.

2-الأوامر

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 29 لسنة 1977.

- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني (الجريدة الرسمية عدد 78 لسنة 1975) معدل و متمم بالقانون رقم 83-01 المؤرخ في 29 يناير سنة 1983 والقانون رقم 88-14 المؤرخ في 3 مايو سنة 1988 والقانون رقم 89-01 المؤرخ في 7 فبراير سنة 1989 والقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو سنة 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007.

3 - النصوص التنظيمية

أ - المراسيم التنفيذية

- المرسوم التنفيذي رقم 08-357 المؤرخ في 26 أكتوبر 2008، يحدد شروط ومحتوى عقد النقل البحري للبضائع، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 63، صادرة بتاريخ 29 أكتوبر 2008.

ثانيا : المراجع باللغة العربية

1 - المؤلفات

- إبراهيم، محمد سامي، المسؤولية الدولية وأحكامها في القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، 2019.

- العسّاف خالد عبد الله، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2021 .

- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، عقود النقل، مسؤولية الناقل، دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2006.
- جلاء وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- سليمان أحمد عبد الكريم، الوجيز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020.
- سعيد عبد الله، شرح اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع، المركز القومي للنشر القانوني، 2011.
- صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري - مصادر الإلتزام، الواقعة القانونية - الجزء الثاني، الطبعة الثانية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الجزائر، 2004.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999.
- عاطف محمد الفقهي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الإلتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عبد الفتاح عبد الباقي، قانون النقل البحري - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.
- عبد الفتاح ناصر، التناضي والتحكيم في منازعات النقل البحري الدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2018.

- عبد الفتاح ناصر، شرح قانون التجارة البحري والتأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2019.
- عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- علي احسن يونس العقود البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1978.
- علي عبد الكريم، المسؤولية البحرية بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012.
- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأ المعارف، الإسكندرية 1997.
- لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري الدار العلمية الدولية، عمان 2000.
- محمد سعيد باشا، شرح قانون التجارة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1998، دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الاسكندرية، 1995.
- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995.
- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، ط 1، دار الثقافة، عمان 2015.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، جامعة الإسكندرية، بيروت، 2006.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

- مصطفى كمال طه القانون البحري، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2006 .

- منصور مصطفى كمال ، القانون البحري - دراسة في عقد النقل البحري للبضائع، دار الفكر العربي، 2016 .

- منصور مصطفى كمال، شرح القانون البحري وتطبيقاته القضائية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2018.

- منصور، مصطفى كمال. شرح القانون البحري وتطبيقاته القضائية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2016.

- هاني محمد دوبدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر ، 2002.

2 - الرسائل والمذكرات العلمية

أ - رسائل دكتوراه

- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012.

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

ب - رسائل ماجستير

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

- بوحيدي نظيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية ، مذكرة ماجستير ، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر ، 2002،
- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائريين مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، 2006.
- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة الماجستير في قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007.
- شتوان حياة عقد الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل سنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون أعمال كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو.
- عبد الغني عقون، التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2008-2009.
- لمخوخ حلیم، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات، مذكرة ماجستير عين مليلة، السنة الجامعية 2018-2017.
- نوال شريط، المسؤولية المدنية للناقل البحري في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2018.

ج - مذكرات ماستر

- عزوز رزيقة، امحمد مسعود الزهرة عقد النقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة الماستر ، تخصص قانون خاص الشامل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، السنة الجامعية 2015..

- ميموني سعاد النظام القانوني لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون إقتصادي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الطاهر ،مولاي، سعيدة، 2015-2016.

ثالثا : المقالات

- فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري واتفاقية هانبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد دراية ، ادرار ، الجزائر 2010.

- عبد الرحمن، خالد، "الحد من المسؤولية في اتفاقيات النقل الجوي الدولي"، المجلة الدولية للقانون، العدد 15، 2020.

- عبد الله سليمان، المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الدراسات القانونية، جامعة الجزائر، العدد 14، 2018.

- عبد الله سليمان، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 9، جامعة الجزائر، 2015.

- علي عبد الكريم، المسؤولية العقدية والتقصيرية في النقل البحري، المجلة القانونية، العدد 3، 2012.

- عيسى عبد الله عيسى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 1، 2015.

- هادف محمد الصالح إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري نشرة القضاة، العدد 65 ، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل 2010.

رابعا : المراجع باللغة الفرنسية والانجليزية

- Goldsmith, Jack L., & Posner, Eric A., The Limits of International Law, Oxford University Press, 2005.

- JEUN-PATRICK Marcq, Risques et assurances transports; argus édition; paris2003.
- Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2022.
- Shaw, Malcolm N., International Law, 8th ed., Cambridge University Press, 2017.
- UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Publication, 2021.

الفهرس

إهداء

الشكر

01.....	مقدمة
07.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
09.....	المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري
10.....	المطلب الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري
11.....	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
16.....	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
18.....	المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع
21.....	الفرع الأول: ركن الخطأ
24.....	الفرع الثاني ركن الضرر
26.....	الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر
28.....	المبحث الثاني: القواعد المنظمة لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29.....	المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
30.....	الفرع الأول: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية
31.....	الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها
31.....	الفرع الثالث: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

- 31..... الفرع الرابع: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات
- 32..... المطلب الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية.....
- 33..... الفرع الأول: الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل.....
- 35..... الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة هامبورغ.....
- 41..... خلاصة الفصل الأول.....
- 43..... الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري.....
- 44..... المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري.....
- 46..... المطلب الأول: اثار المسؤولية عن طريق الدعوى القضائية.....
- 47..... الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.....
- 52..... الفرع الثاني: الاختصاص القضائي.....
- 54..... المطلب الثاني: إجراءات واجال رفع الدعوى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
- 55..... الفرع الأول: الاخطار.....
- 58..... الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري.....
- 60..... الفرع الثالث: اثاره مسؤولية الناقل البحري عن طريق اللجوء الى التحكيم.....
- 72..... المبحث الثاني: اثار دعوى مسؤولية الناقل البحري.....
- 74..... المطلب الاول: التعويض عن دعوى مسؤولية النقل البحري.....
- 75..... الفرع الأول: التعويض عن الهلاك أو التلف.....

78.....	الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخير.....
79.....	المطلب الثاني: اتفاقيات المسؤولية.....
80.....	الفرع الأول: حالات الاعفاء عن المسؤولية المدنية للناقل البحري.....
84.....	الفرع الثاني: الحالات المستثناة من الاعفاء.....
87.....	خلاصة الفصل الثاني.....
88.....	خاتمة.....
93.....	قائمة المراجع.....

ملخص مذكرة الماستر

يُعدّ النقل البحري من أهم وسائل نقل البضائع في التجارة الدولية، ويكتسي تنظيم مسؤولية الناقل البحري أهمية قانونية واقتصادية كبيرة. تهدف هذه المذكرة إلى دراسة الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، وذلك من خلال تحليل أحكام القانون البحري الجزائري ومقارنته بالاتفاقيات الدولية، خاصة اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

تم التطرق إلى شروط قيام المسؤولية، حالات الإعفاء، والآثار المترتبة على الإخلال بالتزامات الناقل. كما أظهرت الدراسة أن التشريع الجزائري استلهم العديد من قواعد القانون الدولي، مع وجود بعض الثغرات التي تستدعي التعديل والتحديث لمواكبة المعايير العالمية وتطور التجارة البحرية.
الكلمات المفتاحية:

1 - النقل البحري، 2 - مسؤولية الناقل، البضائع، 3 - القانون البحري الجزائري،

4 - اتفاقية هامبورغ، 5 - الإعفاء من المسؤولية.

Abstract of The master thesis

Maritime transport is one of the most important means of transporting goods in international trade. The legal regulation of the carrier's liability plays a critical legal and economic role.

This thesis examines the legal framework governing the liability of the maritime carrier for goods under Algerian legislation, through an analysis of the Algerian Maritime Code and a comparison with international conventions, particularly the Hamburg Rules of 1978.

The study discusses the conditions for liability, exemptions, and the consequences of breaching the carrier's obligations. It concludes that while Algerian law adopts several principles from international maritime law, there remain legislative gaps that require reform to align with international standards and the evolution of global maritime trade.

keywords:

1 - Maritime transport, 2 - carrier's liability, goods, 3 - Algerian maritime law, 4 - Hamburg Rules, 5 - exemption from liability.