

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
المركز الجامعي صالحى أحمد - النعامة -
معهد الحقوق
قسم القانون



مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر - ل.م.د -
الشعبة : حقوق
التخصص : قانون أعمال
تحت عنوان :

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية

تحت إشراف :

د.مولاي بلقاسم

من إعداد الطالبتين :

عبدى نور الهدى

نعوم حفيظة

المناقشة من طرف اللجنة المكونة من :

الصفة	الرتبة العلمية	اسم ولقب الأستاذ
رئيسا	أستاذ	د. مفتاح العيد
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر ب	د.مولاي بلقاسم
مناقشا	أستاذ محاضر أ	د. بوفلجة عبد الرحمن

السنة الجامعية : 2023/2022

إهداء

أشكر المولى عز وجل الذي وفقني في إنجاز هذا العمل ، فالحمد
لله رب العالمين أما بعد :

أهدي تاج عملي وجهدي إلى من لا تفي الكلمات عن التعبير عن
قيمة ومكانة الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما واللذان كانا بمثابة
السند والمعين طيلة مشواري الدراسي داعيا لهما رب العزة بأن يعزهما في
الدنيا والآخرة.

إلى إخوتي وأخواتي وكل من ساندنا بكلمة طيبة

شكروعرفان

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

لله الفضل من قبل ومن بعد فالحمد لله الذي منحني القدرة على إنجاز هذا العمل المتواضع وبعد أتوجه بجزيل الشكر وفائق التقدير والإحترام وأسمى عبارة المعاني و العرفان إلى الأستاذ المشرف الدكتور مولاي بلقاسم على مساعدته لنا في إنجاز هذا العمل وعلى جميع جهوده ونصائحه الصائبة وأسأل الله أن يجزيه عنا وأن يجعله خيرا لأهل العلم والمعرفة.

كما أتقدم بالشكر إلى كل الأساتذة قسم الحقوق وخاصة أعضاء لجنة المناقشة

الذين تكرموا بقراءة هذا البحث ولتفضلهم بتقييم هذا العمل.

مقدمة

يتحقق جوهر النقل في التغيير المكاني لشخص أو شيء باستخدام وسيلة مناسبة تمكن الإنطلاق من مكان وصولاً إلى مكان آخر، ويتجسد ذلك من خلال وسيلة ملائمة يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة ، لتحقيق عنصر التغيير المكاني لهذا الشخص أو الشيء.¹

ويؤدي اختلاف وسائل النقل إلى اختلاف الأنظمة القانونية التي تحكمها، سواء كان نقلاً برياً أو جوياً أو بحرياً، ولعل هذا الأخير يعد من أهم وسائل النقل وأكثرها شيوعاً واستعمالاً نظراً لقيام معظم التجارة الخارجية عليه واستخدامها لوسائله، خاصة في عملية نقل البضائع، لذلك فعملية النقل البحري للبضائع بإعتبارها وسيلة مادية ترتبط بتصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري للبضائع، له ميزة خاصة تختلف عن باقي العقود في وسيلة تنفيذها ألا وهي السفينة التي تتعرض إلى مخاطر في عمق البحار مما أدى إلى إبرام اتفاقيات دولية تولى إهتماماً بالنقل البحري وذلك من خلال التوفيق بين مصالح متلقي خدمة النقل والناقلين بإعتباره الطرف الأساسي في عقد النقل البحري.²

وهنا يستوقفنا الحديث عن عقد النقل البحري ، الذي يقصد به إلتزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل إلتزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة، و يبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه.

¹ بلقاسم مولاي ، محاضرات في قانون النقل ، ملقاة على طلبة السنة الثانية ماستر تخصص قانون أعمال، المركز الجامعي صالحى أحمد ، النعامة ، 2023/2022.

² الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع والاتفاقيات الدولية ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013 ، الصفحة 7

إلى غاية تسليمه إلى المرسل إليه (738 من القانون البحري الجزائري)¹ ومن خصائص هذا العقد أنه عقد رضائي ينعقد بمجرد اتفاق الطرفين، الشاحن والناقل.² إن الحديث عن التجارة البحرية يلزمنا التوقف لمعرفة التطور الذي حصل فيها والذي كان نتيجة نشأة الشركات العالمية التي احتكرت عقود النقل البحرية أين حولت هذه العقود من عقود رضائية إلى عقود إذعان وذلك لأن الشروط التي يفرضها الناقل البحري لا يمكن للشاحن مناقشتها، فهو مضطر إلى التعاقد معه في ظل ما يتمتع به الناقل البحري من احتكار فعلي.

لكن القانون البحري تدخل لحماية الطرف الأضعف في هذه العلاقة وخاصة فيما يتعلق بشروط الناقل البحري وإعفائه من المسؤولية، وقد تحقق هذا من خلال معاهدة بروكسل 1924³، التي وضعت شروط سندات الشحن التي تتضمن التزامات متقابلة لأطراف علاقة النقل البحري.

وبذلك يثبت عقد النقل البحري عن طريق الكتابة⁴ أي أن الشكلية ضرورية في مثل هذه العقود ويكون ذلك عن طريق وثيقة الشحن التي تصدر من الناقل البحري ويصرح فيها بالبضاعة المنقولة، أي تميز الإتفاق بين كل من الناقل والشاحن وبيان البضاعة المشحونة من حيث النوع والمقدار وكذلك تتضمن اسم المجهز والشاحن والمرسل إليه وكذلك اسم الميناء الذي تم فيه الشحن وكذا ميناء الوصول.

¹ المادة 738 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية 29 مؤرخة في 10 أفريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 الجريدة الرسمية 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998 وبالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010 ، الجريدة الرسمية 46 مؤرخة في 18 أغسطس 2010 .

² علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دون طبعة، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1987 ، الصفحة 217
³ الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64 -71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28.

⁴ محمد حسين منصور ، العقود الدولية ، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006 ، الصفحة 125.

إن الإلتزامات المتقابلة لكل طرف في علاقة النقل تدفعنا للتساؤل عن تأثيرها على العقد، فإن نقل البضائع يمثل إلتزام رئيسي للناقل في عقد النقل البحري هذا من أجل تحقيق الهدف من إبرام العقد المتمثل في تسليم البضائع بأمان، ولكي تتم هذه العملية على الناقل الإلتزام بأداء مجموعة من العمليات والمهام الأخرى لصالح الشاحن والمرسل إليه والتي بدورها قسمت إلى إلتزامات متعلقة بالسفينة، أي إعداد سفينة قابلة للإبحار وتجهيزها ووضعها تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان وفق الشروط المتفق عليها في العقد، وأخرى متعلقة بالبضاعة عند شحنها على ظهر السفينة ورسها وأخيرا تفريغها وتسليمها.

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

تهدف دراسة الموضوع التعرف على الأحكام المنظمة لموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار عقد النقل البحري من خلال تسليط الضوء على النصوص القانونية الواردة في التقنين البحري والمنظمة لمسؤولية الناقل البحري ، وما تضمنته أيضا الإتفاقيات الدولية فيما يتعلق هذه المسؤولية.

إن سبب اختيارنا للموضوع هو رغبتنا الذاتية في الاطلاع أكثر حول كل ما يخص مسؤولية الناقل البحري، أما بالنسبة للأسباب الموضوعية أن مسؤولية الناقل البحري تعد من أكثر المواضيع الحيوية التي اهتمت التشريعات بتنظيمها وكذا الإتفاقيات الدولية ونظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، واعتبار مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المثيرة للجدل ، مما يدفعنا للبحث في مختلف الجوانب التي تثار بمناسبةها.

ومن الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع نذكر :

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه من إعداد طالبة شتوان حياة ، تحت عنوان :
مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة في إطار القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية
جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، ففيها اعتمدت الباحثة على المنهج المقارن فقارنت
بين الأحكام التي جاءت في كل من القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية.

من الصعوبات التي واجهتنا أثناء دراستنا لهذا الموضوع تكمن في أن هذا الأخير
يحتاج إلى تعمق في كل جزء منه وإعطائه القدر الكافي لبلوغ الهدف.

كما سجلنا قلة المراجع الجزائرية المتخصصة التي تعني بهذا الموضوع ، صعوبة
الحصول على قرارات المحكمة العليا الخاصة بالموضوع وقلتها.

ومن هذا المنطق سنعالج طرح الإشكالية الرئيسية التي مفادها : **كيف عالج المشرع
الجزائري و الإتفاقيات الدولية الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري
للبنائع ؟**

وتتفرع عن الإشكالية الرئيسية الإشكالات الفرعية الآتية:

ماهي طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري ؟ وماهي أركان هذه المسؤولية ومجال
تطبيقها؟ وكيف تقوم إجراءات دعوى المسؤولية ؟

لمعالجة موضوع البحث تم الإعتماد في هذه الدراسة المنهج التحليلي الوصفي وذلك
عند استقراء النصوص القانونية الوطنية والدولية وتحليل محتواها.

وللتفصيل أكثر في هذا الموضوع قسمنا دراستنا الآتية إلى فصلين حيث جاء في
الفصل الأول :الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ، والذي من خلاله
نتعرض إلى مبحثين، في المبحث الأول نتناول مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
وفي المبحث الثاني دفع مسؤولية الناقل البحري .

أما بالنسبة الفصل الثاني سنتطرق إلى الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري
للبنائع والذي بدوره قسمناه إلى مبحثين ،حيث تناولنا في المبحث الأول دعوى مسؤولية

الناقل البحري للبضائع، وفي المبحث الثاني أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري
للبنائن،

الفصل الأول :

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري من حيث أركانها عن المسؤولية المدنية بوجه عام فلا تقوم إلا إذا توفرت أركان ثلاث من خطأ، ضرر، وعلاقة السببية بينهما. ومما لا شك فيه أن ثمة أهمية كبيرة لعنصر الخطأ في المسؤولية فهي تدور معه وجودا وعدما، ويتجلى ذلك في المسؤولية المدنية عموما مما يجعلنا أيضا نسلم بأن هذا الركن له أهمية بالغة في مسؤولية الناقل البحري للبضائع على وجه الخصوص، فلمسؤولية الناقل البحري للبضائع مميزات خاصة، نظرا لطبيعة هذا النشاط المرتبط بالبحر، فالناقل من خلال تنفيذ عملية النقل قد يرتكب أخطاء في نطاق هذا العمل تستوجب مساءلته.¹ لذلك تقتضي دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع الإحاطة بكافة الجوانب المتعلقة بها، إذ لا بد من تحديد قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع في (المبحث الأول) وصولا إلى دفع مسؤولية الناقل البحري في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتمثل عمل الناقل البحري في إيصال البضائع أي أحداث التغيير المكاني لها، وحيثما كان العمل كان هناك احتمال لوقوع الخطأ، والناقل البحري للبضائع معرض للخطأ الذي قد يقع منه أو من تابعيه أثناء ممارسته لعملية النقل، وبالتالي تترتب مسؤوليته عن ذلك، لذلك سوف نتطرق لبيان مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في (المطلب الأول)، وبيان نطاق تطبيقها في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

مسؤولية الناقل من الناحية العملية من أهم الموضوعات عقد النقل البحري حيث تحتل الصدارة من الأهمية لذا تحديد أساسها مهم جدا كخطوة أولى في (الفرع الأول) ومن ثم الوصول إلى الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في (الفرع الثاني) وأركانها في (الفرع الثالث).

¹ الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 7.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر أساس المسؤولية هو المحور الذي تدور حوله أحكامها، وهو الجوهر الذي يحتوي فلسفة المشرع وأهدافه، والعامل الذي يحدد الانضمام أو عدمه للإتفاقية وهنا نتطرق لأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري (أولاً)، والإتفاقيات الدولية (ثانياً).

أولاً: في التشريع البحري الجزائري

أساس المسؤولية هو السبب الذي من أجله وضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، وبناء على ذلك قد يكون الأساس خطأ يصدر من الناقل أو تابعيه يتسبب في ضرر، في حين يجد البعض الأساس في الضرر لوحده، ولا حاجة للبحث فيما إذا كان محدثه قد أخطأ أم أنه لم يخطئ، وقد يكون الأساس في تحمل التبعة.¹

ويتضح من نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري أن إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فالمضروور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة وسالمة في الميعاد المحدد،² وكذلك نص المادة 803 من نفس القانون على حالات استثنائية تعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقيق إحداهما وهي اثني عشر حالة، فالناقل يستطيع الدفع بإحدى هذه الحالات إن تحققت من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية وبالتالي يمكن القول معه بأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس أي إثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 السالفة الذكر.³

ثانياً: في الإتفاقيات الدولية

¹ لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، دون طبعة، الدار العلمية الدولية، عمان، الأردن، 2001، الصفحة 34.

² خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقيه هامبروغ 1978، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، الصفحة 54.

³ الواحد الرشيد، المرجع السابق، الصفحة 24.

نصت معاهدة بروكسل عام 1924 أن إلزام الناقل البحري هو تحقيق نتيجة أي توصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول ، ولذلك يكون مسؤولاً عن التعويض إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات الخطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي وهذه هي القواعد التي اعتمدها المعاهدة في تنظيم المسؤولية الناقل البحري.¹

نصت المادة 4 الفقرة 2 من المعاهدة على أنه: " لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم ، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الإستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف".²

كما أفردت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في المادة 5 الفقرة الأولى على أنه: " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضاعة وكذلك التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4 ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو المستخدميه أو جميع الإجراءات المعقولة المطلوبة اتخاذها لتجنب الحادث وتبعاته".³

وبالتدقيق في صياغة هذه الفقرة نجد أن قواعد هامبورغ أسست مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض من قبل الناقل أو تابعيه عن هلاك البضاعة وتلفها وعن تأخير وصولها.⁴ وهكذا تبين أن إلزام الناقل في إتفاقية هامبورغ هو إلزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة،⁵ وقد تناولت الإتفاقية في المادة 4 أساساً آخر لمسؤولية الناقل عن تضرر البضاعة نتيجة

¹ علي حسن يونس، العقود البحرية ، دون طبعة، دار الفكر العربي، مصر، القاهرة، 1978، الصفحة 92.

² المادة 4 الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

³ المادة 5 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

⁴ محمود محمد عابانه ، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي ، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والإتفاقيات الدولية والإجتهادات القضائية، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان ، الأردن، 2015، الصفحة 142

⁵ شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ، 2020 ، الصفحة 61.

حصول حريق عن ظهر السفينة فقررت عدم مسؤوليته عن ضرر سواء أكان هلاكاً كلياً أو تلف للبضاعة أم تأخير بتسليمها، إلا أن الفقرة الرابعة أجازت للشاحن أو المرسل إليه أن يثبت أن الحريق ما كان ليحدث لولا خطأ الناقل أو إهمال تابعيه أو ممثليه كالربان والبحارة وبهذا فإن المعايير وحق تقوم مسؤولية الناقل هو وجود الخطأ الثابت والذي يتوجب على المطالب بالتعويض إثباته بمعنى أن الحريق كان ناجماً عن الناقل أو أحد تابعيه وعبء الإثبات يقع على عاتق الشاحن، فإن لم يستطع الشاحن إثبات أن الحريق كان نتيجة خطأ الناقل أو أحد تابعيه فإن الناقل غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة الحريق.¹

هناك حالة لا تقوم فيها مسؤولية الناقل مطلقاً طبقاً لنص المادة 5 الفقرة 6 من إتفاقية هامبورغ على أنها: "فيما عاد الكوارث العامة لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك الثالث أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات".²

ووفقاً لقواعد روتردام يجب العودة إلى الفصل الخامس وبالتحديد المادة 17 بفقراتها الثلاث والتي جاءت بعنوان أساس المسؤولية.³

إعتمدت في الفقرة الثالثة على الخطأ المفترض في حق الناقل كأساس للمسؤولية فلا يتطلب من المتضرر إلا إثبات وجود الضرر اللاحق به (هلاك أو تلف أو تأخير بالتسليم)،

¹ محمود محمد عبانين، المرجع السابق، الصفحة 144 .

² إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر، الموقعة بهامبورغ 31 مارس 1978 المعروفة بمعاهدة هامبورغ.

³ المادة 17 فقرة واحد من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، قواعد روتردام تنص على أنه: " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك عن التأخر في التسليم، إذ أثبت أن المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 4 ". ونضيف الفقرة 2 " يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة واحد من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا ينوي إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 " .

أما الفقرة 3 فقد ورد فيها: " يعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة واحد من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت بدل من إثبات عدم ارتكاب خطأ جسيماً تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة أن واحد أو أكثر من الاحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر".

وعلى الناقل أن يثبت أنه بذل العناية الكافية في حالة إثارة المسؤولية الناشئة عن إخلاله بالإلتزام عندما يتعلق الأمر بالإلتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة.

نلاحظ هنا موقف إستثنائي، أو كما وصف بالوضع الشاذ بالنسبة للمسؤولية الناجمة عن الإخلال بالإلتزام بتحقيق نتيجة، والتي تدفع بمجرد قطع علاقة السببية بين فعله(الناقل) وضرر ذلك بإثبات وجود السبب الأجنبي، في حين سمحت هذه القواعد أيضا بجمع هذه المسؤولية بإثباته عدم إرتكابه هو وأحد تابعيه لأي خطأ، وهو أمر غير منطقي بإعتبار أنه مسؤول حكما إلى جانب ذلك أتاحت له الفرصة للتخلص من المسؤولية بالدفع بإحدى الحالات الخاصة بالإعفاء (الواردة بالفقرة 3 من المادة 17 منها).¹

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يستلزم تحليل طبيعة مسؤولية الناقل البحري التعرض لنوع الإلتزام، وعليه سنتناول طبيعة هذه المسؤولية في التشريع البحري الجزائري (أولا)، والإتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا: موقف التشريع البحري الجزائري

لم يحدد المشرع الجزائري بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية، غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من القانون البحري الجزائري²، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري وإلتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

ترفع الدعوى في أولها ضد الناقل بإعتباره مسؤولا عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار، وذلك طبقا للمادة 802 من القانون البحري الجزائري، كما حددت المادة 739 من القانون البحري الجزائري نطاق عقد النقل الذي يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على

¹ شتوان حياة، المرجع السابق، الصفحة 63.

² المادة 802 من القانون البحري الجزائري، تنص على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

عاقته وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني¹ وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولاً بقوة القانون.²

تقع على عاتق الناقل البحري التزامات عديدة أهمها نقل البضاعة المشحونة وتسليمها سالمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الإلتزام يحكمه العقد (التزام تعاقدية)، بحيث يسأل الناقل ويعتبر مُخلاً بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم التحقق هذه النتيجة.

يلخص من ذلك أن مسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل ويكون فيها الخطأ مفترضا، وعلى الناقل حتى يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله، وإنما إلى سبب أجنبي لا بد له فيها كقوة قاهره ترتب عليها هلاك البضاعة المنقولة فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس مبدأ الخطأ و الضرر والعلاقة السببية بينهما بإجتماع أركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل أما إذا انتفى أحدهما فتنفي المسؤولية.³

أكد القضاء الجزائري على أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية وذلك في مجموعة من القرارات التي تكرر ذلك، فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكفل بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر في 1995/5/16 عن الغرفة التجارية والبحرية، إذ اعتبرت إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر على أساس أن الأضرار تمت أثناء التفريغ وأن عقد الناقل ينتهي عند وضع البضاعة بين أيدي مؤسسة الإحتكار، إذ إعتبرت المحكمة العليا أن الناقل مسؤول عن عملية التفريغ ولو قامت بها مؤسسة مينائية بموجب إحتكار شرعي تتم تحت مسؤولية الناقل

¹ المادة 739 من القانون البحري الجزائري

² خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية معاهده بروكسل لسنة 1924 ومعاهده هامبورغ لسنة 1978، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، كلية الحقوق، جامعة الشلف، العدد صفر، 2008، الصفحة 59.

³ هادف محمد الصالح، إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاء، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، العدد 65، الجزائر، 2010، الصفحة 109_110.

البحري الذي يبرم عقد مكتوبا مع عامل الشحن والتفريغ وفقا للمادة 875 من القانون البحري الجزائري، وذلك العقد لا ينتج أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه.¹

ثانيا: موقف المعاهدات الدولية

بدأت إتفاقية بروكسل لسنة 1924 في تصويرها لهذا المبدأ العام بتحديد الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل وذلك في مادتها الثالثة وأضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية والتي بلغت سبعة عشر حالة² متأثرة بذلك بالنزعة الانجلوسكسونية، وعلى هذا الوضع يشق معه الوقوف على ما إذا كانت إتفاقية بروكسل قد إعتمدت في هذا الصدد على إعتبار المسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقديه أم تقصيرية.

بإستقراء المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 في فقرتها الأولى أنه: "على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها، وأن يجعل الأنبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لإستيعاب هذه البضاعة وحفظها"³ كما يتلزم الناقل وفقا لنصوص المادتين الثانية والثالثة الفقرة الثانية، بإنجاز بدقة ووفقا للأصول تحميل البضاعة المنقولة وتنسيقها ونقلها وحراستها والإعتناء بها، وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة. لا تسري أحكام إتفاقية بروكسل إلا على إتفاقيات النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة ومن خلال هذا يفهم أن هذه المسؤولية هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالإلتزام عقدي يتضمنه عقد النقل.

جاءت المادة الخامسة في فقرتها الأولى من إتفاقية هامبورغ معلنة أن الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة أو ما يلحقها من تلف أو تأخر في التسليم،

¹الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 18.

²ويمكن رد حالات الإعفاء هذه إلى ثلاث مجموعات، الأولى هي عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الرحلة والثانية هي الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة ، والثالثة تتمثل في الأخطار المستتاة كالقوة القاهرة أو الحريق دون فعل الناقل أو خطأه، أنظر في هذا: بسام عاطف المهتار، معاهده بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن: عقود النقل، مسؤولية الناقل، الدعوى المسؤولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان، 2006 ، الصفحة 134.

³المادة 3 الفقرة 1 من إتفاقية بروكسل سنة 1924.

استناداً إلى ذلك بشأن الامتداد الزمني لهذه المسؤولية فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير، ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسبب هذه الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل وبالتالي فمسؤولية الناقل البحري طبقاً لهذه الإتفاقية هي مسؤولية عقدية مناطها عقد النقد المبرم بين الناقل والشاحن.

خلاصة القول أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية أساسها الإلتزام التعاقدى للناقل البحري بتحقيق نتيجة، في إيصال البضائع إلى الميناء المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه سالمة كاملة في الميعاد المتفق عليه.¹

الفرع الثالث: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية المدنية، بل تجعل منه الأساس الذي تقوم عليه يجب على المضرور أن يتمسك بخطأ وقع من فاعل ويقوم الدليل عليه فقيام مسؤولية النقل البحري للبضائع لا بد من وجود هناك خطأ اقترفه الناقل أثناء قيامه بمهمته النقل نبرزه (أولاً)، وينتج عن هذا الخطأ ما يسمى بالضرر (ثانياً)، ولا بد كذلك من قيام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (ثالثاً).

أولاً: ركن الخطأ

تقوم مساءلة الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ، فمتى كان هناك خطأ صادر منه خلال القيام بالتزامه تقوم مسؤولية الناقل هذا ما يقوم إلى البحث في الأخطاء التي يسأل عنها الناقل وصولاً إلى كيفية إثبات هذا الخطأ .

1- الأخطاء التي يسأل عنها الناقل:

يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضرراً بسبب خطأ يرتكبه الناقل، فيسأل هذا الأخير عن الضرر طبقاً لما تقضي به القواعد العامة مسائلة الشخص عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين وقد

¹الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 21.

يصدر عن هؤلاء خطأ، فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه، فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً وقد تصدر من تابعيه.¹

أ- أخطاء الناقل الشخصية:

قد يلحق الشاحنون ضرراً بسبب خطأ شخصي من الناقل ومن أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر، أو غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة وكذا كون الربان الذي أنيطت به قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الإنحراف أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل.

ب- أخطاء التابعين:

غالباً ما يكون الضرر ناتج عن خطأ في رص البضاعة، أو إهمال الملاحين في العناية بها وأحياناً سرقتهم لها، وقد تكون بسبب مناورة خاطئة قام بها الربان، هذه الأخطاء وغيرها تقود لضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل الناقل عن أخطائهم.

يدخل في نطاق التابعين جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ إلتزاماته سواء كانوا تابعين له يؤدون عملهم تحت إشرافه، أو من الذين يقومون بأعمالهم بعيداً عن إشراف من الناقل، ما دامت أخطائهم وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل.²

2 - إثبات الخطأ:

تقضي القاعدة الفقهية المعروفة أن: "البينة على من أدعى واليمين على من أنكر" ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت به، فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة³، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري للبضائع عقدية تنشأ من جراء الإخلال بتنفيذ الإلتزامات التي يفرضها العقد، فلا يطلب من الشاحن أو

¹ لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، الصفحة 53.

² المرجع نفسه، الصفحة 54.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية إلتزام بوجبة عام، المجلد 2، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2000، الصفحة 771.

المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده وما يفيد عدم تنفيذ الناقل لإلتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.¹

ثانيا: ركن الضرر

لا يكفي وقوع الخطأ لمسائلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم، وإنما يجب أن يقترن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو المرسل إليه. ويعتبر ضرر كل أذى يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه.²

1- هلاك البضاعة

تعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند الوصول أي جزء من البضاعة التي إستلمها من الشاحن، فإلتزام الناقل البحري هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بكميتها وعلى الحالة التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله، فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها، ولا بد من ضرورة التمييز بين ضياع البضاعة كاملة أو ما يعرف بالهلاك وبين النقص الموجود في البضاعة.³

ويقصد بهلاك البضاعة هو زوالها أو تلاشيها مما يستتبع عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الضياع يعني فقدان الشيء دون التأكد من مصيره، فقد يكون بسبب الهلاك أو بسبب آخر كالسرقة.

فإن حصل نقص في العدد أو الوزن كان الناقل مسؤولا، هذا ولا بد أن نشير إلى أن العرف البحري قد جرى على التساهل في الهلاك اليسير الذي يصيب البضاعة أثناء النقل وهو ما يعرف بعجز الطريق، ويختلف قدر هذا النقص بحسب طبيعة البضاعة ذاتها فإذا

¹الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 31.

²محمد صبري السعدي، شرح قانون المدني الجزائري، مصادر الإلتزام، الواقعة القانونية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار الهدى، الجزائر، 1992، الصفحة 75.

³ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، الصفحة 258

كانت من السوائل فمن الجائز أن يتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو، وإذا كانت من الحبوب فمن الجائز أن يتسرب منها قدر ضئيل بسبب عملية¹ الشحن والتفريغ.²

2- تلف البضاعة:

يقصد بالتلف العوار الذي يلحق البضائع أثناء النقل، وقد يأخذ شكل ذوبان البضائع الجامدة تعطل مفعولها بسبب النقل، تعفن المواد الغذائية المنقولة أو ذبول الزهور المنقولة وغيرها من صور العوار الأخرى، وتعتبر محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها أن: "مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل".³

3- التأخير في تسليم البضاعة

لا يقتصر إلتزام الناقل على إيصال البضاعة على الحالة التي إستلمها عليها من حيث الكم والكيف وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن إذا كان محددًا فيها، وإلا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقا لنوع البضاعة ومسار الرحلة، وأي تأخير للسفينة لا يكون سببا في التعويض إلا إذا كان غير عادي.

ويتم تحديد هذا التأخير على أنه عادي أوغير عادي حسب العرف الجاري به العمل في المعاملات التجارية البحرية. وقد كرس المشرع الجزائري إلتزام الناقل البحري بعدم التأخر في التسليم البضاعة بموجب المادة 805 من القانون البحري الجزائري حيث اعتبر الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم، وهذا الحكم يتوافق مع ما جاء في إتفاقية هامبورغ.⁴

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق، الصفحة 259.

² بعد تعديل الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 استبدل المشرع الجزائري عبارات الشحن والتفريغ بالمناولة والتشوين، تعرض المشرع الجزائري للمناولة المينائية والتشوين في الباب الخامس من الكتاب الثالث من القانون البحري تحت عنوان النشاطات المينائية بحيث نصت المادة 912 على أن: تشمل المناولة المينائية عملية شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعملية وضع البضائع على السطوح الترابية المغازات وأخذها". أما المادة 920 نصت على: "يشمل تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين الإستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه"

³ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، الصفحة 86

⁴ فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي إتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد 35، 2015، الصفحة 58.

ثالثاً: العلاقة السببية

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، فقد توجد ولا يوجد خطأ، كما لو رتب ضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد خطأ ولا توجد العلاقة السببية.¹

يبرز ركن السببية بوضوح عندما يكون الخطأ مفترضا،² كحالة الناقل لأن الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر، مع احتمال أن يكون ثمة سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في ذات الوقت اثباتاً لرابطة السببية.

لا تكون الرابطة السببية بإعتبارها ركناً من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون إلتزام المدين هو تحقيق نتيجة لإندماج ركن الضرر والخطأ، وكما لاحظنا أن مضمون إلتزام الناقل البحري وفي غالبية النصوص هو إلتزام بتحقيق نتيجة.

تبرز صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر لإندماجهما خاصة حالة الأضرار بسبب التأخير في التسليم، حيث يكون بالإمكان إثبات عدم توافر العلاقة السببية 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 هذا السبب ركناً في الخطأ.³

المطلب الثاني : نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري نطاق زمني وهي المدة بين تسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها والتي سنوضحها

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، الصفحة 93.

² الخطأ المفترض: يكون في جانب المدعي عليه الذي يقع عليه إثبات خطأ سلبي مفاده أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى من المسؤولية عنه، أنظر: مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ إتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008، مجلة الدراسات العليا والبحوث، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، المجلد 04، العدد 52، 2021، الصفحة 15.

³ الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 34 .

في (الفرع الأول)، كم لهذه المسؤولية نطاق مادي والذي يشمل الهلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها في (الفرع الثاني)، كذلك أحكام هذه المسؤولية لا تسري فقط في مواجهة الناقل المتعاقد و إنما تسري أيضا في مواجهه الناقل الفعلي، وفي حالة النقل المتتابع تسري على الناقل الأول على الناقلين اللاحقين له، وهذا ما يسمى بالنطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

سنحاول دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من القانون البحري الجزائري (أولا) والإتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا: في التشريع البحري الجزائري.

حددت المادة 802 من القانون البحري الجزائري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، وهي المدة الممتدة من تكلف الناقل بالبضائع بميناء الشحن، حتى تسليمها إليه أو ممثله القانوني في ميناء الوصول. وعليه يمكن التمييز بين مرحلتين الأولى تتمثل في بداية المسؤولية والثانية في نهاية هذه المسؤولية.

1- بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

تكلف الناقل بالبضاعة هو لحظة انطلاق مسؤوليته، وهو التصرف القانوني الذي يقبل بموجبه الناقل البضاعة للنقل.¹

إن صياغة نص المادة 802 من نفس القانون صياغة غير دقيقة إذ أنها تنص على عبارة "منذ تكفله بها" وهذه العبارة تفتح المجال أمام عدة تأويلات²، إذ يصعب على نحو واحد تحديد وقت ذلك فقد يتكفل بها وهي في مخازن الشاحن وقد يتكفل بها وهي معبأ بالحاويات ويستلم الحاوية في الميناء أو حتى في أي مكان آخر وقد يتكفل بالبضاعة وهي موضوعة في مخازن الميناء أو الأسطح الترابية للميناء وقد يتكفل بها وهي على ظهر السفينة أي بعد شحنها إذا فعلية النقل البحري للبضائع تبدأ بالاستلام وهو العملية القانونية والتي يقبل

¹ الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 110.

² سليم بودليو، بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، المجلة أ، العدد 48، 2017، الصفحة 95.

بمقتضاها الناقل تسليم البضاعة المطلوبة نقلها من الشاحن أو وكيله في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد أو وفقا لأعراف الميناء فعملية الاستلام ذات شقين:

أ- **شق مادي**: بحيث يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من الوقت الذي توضع فيه تحت تصرفه أو تصرف وكلائه (ممثله القانوني)، وكان في مقدوره ممارسة حقه في فحص البضاعة بنفسه أو عن طريق ممثليه والتأكد من كونها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة.

ب- **شق قانوني**: يتمثل في إصدار الناقل لوثيقة الشحن وتسليمها للشاحن أو ممثله القانوني بناء على طلبه وتتضمن الوثيقة قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها، كما يتعين على حتى يحافظ على حقوقه أن يقدم كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسليمها، ويتم تقييد هذه البيانات في وثيقة الشحن.

1

2- نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

ترتبط نهاية مسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون الجزائري أحكامها في مواد من 802 إلى 812 من القانون البحري الجزائري بعملية مهمة وأساسية هي تسليم البضاعة إليه أو ممثله القانوني، فالتسليم عرفته المادة 739 الفقرة الثانية من نفس القانون على أنه: "التسليم هو التصرف القانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"، فهو عملية قانونية ذات شقين: أولهما قيام الناقل أو ممثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها، وثانيهما قبول هذا الأخير استلام البضاعة من الأول²

يعتبر التسليم تصرف قانوني، في حين أن التفرغ إذا هو عمل مادي أي إنزال البضاعة من سياج السفينة إلى البر، في ميناء الوصول أو الصنادل التي تنقلها إلى البر.³

¹ سليم بودليو، المرجع السابق، الصفحة 96.

² سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية، كليه الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، المجلد ب، العدد 46، 2016 الصفحة 304.

³ الواحد رشيد، المرجع السابق، الصفحة 112.

إن تحديد متى تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي قام بنقلها وتوصيلها إلى ميناء الوصول يتحدد من خلال الدور الذي يلعبه المرسل إليه بالدرجة الأولى في الحالات التالية:

أ- حالة تقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لتسليم البضاعة

قد يكون الممثل القانوني للمرسل إليه وكيل السفينة حيث يمكنه القيام بالعمليات المرتبطة بالسفينة حسب المادة 609 من القانون البحري الجزائري إذ جاء فيها: "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"، وقد يكون أيضاً وكيل الحمولة حسب ما نصت عليه المادة 621 من نفس القانون على أنه: "يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة بإستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجر النقل عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".¹

ب- حالة عدم قبول المرسل إليه استلام البضاعة أو عدم حضوره:

المشرع الجزائري من خلال نص المادة 793 من القانون البحري² واجهة حالات حتى لا يجعل الناقل ينتظر من أجل تسليم البضاعة مدة طويلة ويعطل السفينة عن نشاطها، خاصة إذا كان للنقل شحنات متعددة وتنتظر الإيصال والتفريغ في موانئ أخرى من أجل ذلك إذ

¹ سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، المرجع نفسه، الصفحة 305.

² المادة 793 من القانون البحري الجزائري تنص على: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو الرفض استلامها أو إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

وصل الناقل إلى ميناء التفريغ وتقدم المرسل إليه أو ممثله القانوني لأجل الإستلام ومع رفض لأي سبب كان فلا يجب أن يبقى الناقل معلقا (ينتظر) أو إذا لم يحضر المرسل إليه أو ممثله القانوني لإستلام البضاعة في الميعاد المتفق عليه.

إن مسؤولية الناقل البحري في كل الحالات لا تنتهي إلا بالتسليم الفعلي طبقا لنص المادة 802 والمادة صريحة في ذلك، ولا يجوز للناقل مخالفة حكمها.

ما نخلص إليه أن مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا تنتهي بتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني في الحالات العادية، أما في الحالات الاستثنائية أي التي يرفض فيها الناقل تسليم البضاعة أو لا يتقدم لإستلامها فعل الناقل إيداعها في مستودع آمن.¹

ثانيا: في الإتفاقيات الدولية

نظمت كل من إتفاقية بروكسل، قواعد هامبورغ وإتفاقية روتردام حدود ونهاية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

1- في إتفاقية بروكسل 1924:

وفقا لنص المادة 1 الفقرة السادسة من إتفاقية بروكسل سنة 1924: "إن نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بشحن البضائع والتفريغ منها".²

أثار نص إتفاقية بروكسل هذا خلافا فيما يتعلق بعمليتين الشحن والتفريغ، وما إذا كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية، أم لا تدخلان ضمنها حيث ذهب جانب من الفقه إلى إعتبار عمليتين ضمن المرحلة البحرية.³

ذهب إتجاه آخر إلى تفسير المرحلة البحرية بمعناها الحرفي، حيث تبدأ من رص البضاعة حتى وقت تهيئها للتفريغ أي إخراج عمليتي الشحن والتفريغ من ضمنها، وفي كل الأحوال لا يمتد إلتزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بموجب نص الإتفاقية والتشريعات التي تجاريها في الحكم إلى مرحلتين السابقتين للشحن واللاحقة للتفريغ إلا بموجب إتفاق خاص.⁴

¹ سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، المرجع السابق، الصفحة 306.

² المادة 1 الفقرة 6 من إتفاقية بروكسل سنة 1924.

³ لطيف جبركوماني، المرجع السابق، الصفحة 51.

⁴ بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، الصفحة 103.

رغم التقدم التي حققتها إتفاقية بروكسل وأخذت الكثير من الدول من نصوصها إلا أنها ضيقت من مدة مسؤولية الناقل والتي حددتها من الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضاعة على متن السفينة وحتى وقت تفريغها منها.¹

2- في إتفاقية هامبورغ 1978:

عالجت المادة 4 من قواعد هامبورغ النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بقولها:

- 1- " مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.
- 2- لأغراض الفقرة واحد عن هذه المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل:
 - أ- إعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من: الشاحن أو شخص ينوب عنه ،أو سلطة أو طرف ثالث آخر أو توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك: "بتسليمها إلى المرسل إليه ، وضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من النقل، تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح في ميناء الشحن تسليم البضائع.

- 3- في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدموا أو وكلاء الناقل أو المرسل إليه".²

وهنا يتضح لنا أن الفقرة الأولى من نفس المادة من إتفاقية هامبورغ وسعت من النطاق الزمني، إذ غطت الإتفاقية مسؤولية الناقل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته في

¹ سميرة بن جيلالي، مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 5، 2017، الصفحة 294.

² درادكه لافي محمد، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين أحكام القانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ، مجلة المنارة للبحوث والدراسات الجامعية، آل البيت، الأردن، المجلد 13، العدد 09، 2008، الصفحة 123-124.

ميناء الشحن وأثناء النقل والتفريغ، أي منذ أن يتسلم الناقل البضاعة من الشاحن في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول.¹

والفقرة الثانية حددت المقصود بعبارة بعهدة الناقل نفهم أن المسؤولية تبدأ إعتباراً من اللحظة التي يتسلم فيها الناقل البضاعة من قبل الشاحن أو الشخص الذي ينوب عنه أو طرف آخر له صلاحية التسليم، وتمتد هذه المسؤولية إلى غاية تسليم البضائع في ميناء الوصول، إما بتسليمها للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه وفق ما يحدده العقد المبرم، أو يؤخذ بالقانون أو العرف المعمول به في ميناء التفريغ.

في حين إن الفقرة الرابعة قامت بتبيان الأشخاص الذي يمكن التعامل معهم من قبل الناقل عند دخول البضاعة في حراسته إلى غاية نهاية الحراسة وهو الوقت الذي يسلم الناقل البضائع للمرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو العادات المتبعة في الميناء.²

3- في إتفاقية روتردام 2008:

إن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري هو الفترة الزمنية التي يبدأ فيها التزامه بنقل البضائع إلى غاية إنقضاء هذا الإلتزام وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه.³ وهو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو السجل النقل الإلكتروني.⁴

وبالنسبة لهذه الإتفاقية فإن مبدأ مسؤولية الناقل البحري تشمل مدة إلتزام الناقل أو حدود الفترة التي يسري فيها هذا الإلتزام وقد نصت على مدة مسؤولية الناقل تبدأ عندما يتسلم الناقل البضائع أو أي طرف منفذ وقد قامت بتعريف هذا الأخير بأنه أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع

¹ خلفي أمين، المرجع السابق، الصفحة 68.

² سميرة بن جيلالي، المرجع السابق، الصفحة 295.

³ المادة واحد الفقرة 11 من إتفاقية روتردام 2008 .

⁴ عرفته المادة واحد الفقرة 18 من إتفاقية روتردام بأنه: " يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح من سجل النقل الإلكتروني".

أوتحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الإعتناء بها أو تفرغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.¹ بغرض نقلها وتنتهي عند تسليم البضائع والتي نصت عليها المادة 12 الفقرة الأولى من قواعد روتردام بقولها: "تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع لمقتضى هذه الإتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع".

وبذلك يتعين على الناقل البحري إستلام البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري وتبدأ إلتزامات الناقل ومسؤولياته بمجرد إستلامه البضاعة.²

وتستمر إلتزامات الناقل أثناء النقل (الرحلة البحرية) ثم عند الوصول فك البضائع وتفرغها وتسليمها إلى المرسل إليه كما أشارت ذلك المعاهدة إلى إلتزامات الناقل مشيرة إلى بداية الإلتزام بالتسلم ونهايته بالتسليم في مادتها 13 إذ نصت على: "يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حدد في المادة 12 ورهنا بأحكام المادة 26 بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والإعتناء بها وتفرغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية".³

إذن فمعاهدة روتردام قد وسعت من هذه المدة عندما وسعت في التزامات الناقل فالنطاق الزمني يبدأ بالتسلم وينتهي بالتسليم فالقاعدة في هذه الإتفاقية هي وقوع موجب التسليم والمناولة والتحميل والتستيف والنقل والإعتناء بالبضائع والتفرغ وتسليم البضائع على نحو ملائم وبعناية على الناقل.⁴

الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

¹ المادة واحد الفقرة 6 من إتفاقية روتردام.

² بن دومية سعودية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء إتفاقية روتردام 2008، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013، الصفحة 18.

³ بن دومية سعودية، المرجع السابق، الصفحة 19

⁴ المرجع نفسه، الصفحة 24

يقصد بالمجال المادي لمسؤولية الناقل البحري الأضرار التي من أجلها تقوم المسؤولية وتتمثل في هلاك البضاعة (أولا)، التلف (ثانيا) والتأخير في التسليم (ثالثا).

أولا: هلاك البضاعة:

والناقل يسأل عن هلاك البضاعة أو فقدها بمقدار الثمن الذي ينتج من بيعها في ميناء الوصول، وقد قضت محكمة النقض بأن لما كانت المادة 221 من القانون المدني الجزائري تقضي بأن يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فادته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعته لعدم الوفاء بالالتزام، فإن مقتضى ذلك أن الناقل يكون مسؤول عن هلاك البضاعة أو فقدها أثناء الرحلة البحرية بمقدار الثمن الذي ينتج من بيعها في ميناء الوصل لأن هذا الثمن هو الذي يمثل الخسارة التي لحقت صاحبها والكسب الذي فاتته إذا كان ثمن البيع في الميناء للوصول يزيد على ثمن شرائها.¹ قد يكون هلاك البضاعة كلي أو جزئي فيفقد الناقل كمية البضاعة كاملة أو جزءا منها.

1- الهلاك الكلي:

يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة حيث لم يبق منها شيء كأن تسرق أو تسقط في مياه البحر.

2-الهلاك الجزئي:

نعني به وصول جزء من البضاعة فقط، بحيث أصاب كمية البضاعة نقصان في عددها أو وزنها أو حجمها، ومقاسها.²

ثانيا: تلف البضاعة

يعد هذا النوع من الأضرار الأكثر شيوعا في منازعات عقود النقل البحري، ويقصد بالتلف وقوع عطب بالبضاعة أو الأضرار اللاحقة بها أي فسادها بحيث يكون لذلك تأثير

¹ شريف أحمد الطباخ، المسؤولية المدنية التصيرية والعقدية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2009، الصفحة 65.

² لطيف جبركوماني، المرجع السابق، الصفحة 123.

على قيمتها في السوق، فالبضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها لكنها في حالة معيبة سواء شمل البضاعة كلها أو جزء منها، كتعفن الفاكهة أو تحطم الأجهزة مثلا، فالتلف يستوي أن يشمل عيب البضاعة كلها أو جزء منها.¹

ثالثا: التأخير في تسليم البضاعة

لم ينص المشرع الجزائري في نص المادة 775 من القانون البحري الجزائري على إلزام الناقل بعدم التأخير لكنه نص على وجوب نقل البضائع في مدة مناسبة، بما أن المادة 775 لم تتناول إلزام الناقل بعدم التأخير إلا أن هناك نصوص متفرقة من القانون البحري نصت على وجوب نقل البضائع دون تأخير وإلا ترتبت مسؤولية الناقل عن التأخير والتي سنوضحها على النحو التالي:

- نص المشرع الجزائري في المادة 740 من القانون البحري على أنه يفسخ عقد النقل بسبب القوة القاهرة لأنها ستؤخر السفينة من القيام بالنقل في الوقت اللازم ، وبالتالي تصبح الرحلة البحرية لا تفيد الشاحن.²

ثم نصت في المادة 771 من نفس القانون على حالة التأخر في تسليم البضاعة عند استبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ، حيث أجاز للناقل الإختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى ولكن بدون تأخير.³

ونصت أيضا المادة 781 في حال ما إذا تعرضت السفينة خلال الرحلة البحرية لقوة القاهرة أو حادث فجائي، فلم يتمكن الناقل من إيصال البضائع إلى المكان الوصول في المدة المعقولة.⁴

¹ فتاحي محمد، المرجع السابق، الصفحة 58.

² بسعيد مراد، المرجع السابق، الصفحة 130.

³ نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، بودواو، جامعة احمد بوقرة، بومرداس، 2013، الصفحة 54.

⁴ الحادث الفجائي: يجعل من تنفيذ الإلتزام ممكن ولكن عسيرا بينما قوة القاهرة تجعل من تنفيذ العقد مستحيلا، أنظر: علي فيلالي، إلتزامات النظرية العامة للعقد، دون طبعة، موفم للنشر، الجزائر، 2008، الصفحة 376.

فلم يتمكن الناقل من إيصال البضائع إلى مكان الوصول في المدة المعقولة، فإنه يمكن للناقل أن يقوم بإنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء التحميل، لكن إذا كان سبب منع السفينة من إيصال البضائع في المدة المعقولة إلى ميناء الوصول هو الحادث الفجائي فإن الناقل هو الذي يتحمل مصاريف إرسالها مرة ثانية، لكن إذا كان سبب المنع يكتسي طابع القوة القاهرة فإن الناقل يعفى من المصاريف.

المشرع الجزائري حتى وإن لم يفكر إلزام الناقل بعدم التأخير فإنه وتطبيقاً للقواعد العامة يتوجب على الناقل البحري إيصال البضائع في الموعد المتفق عليه بالعقد، أو وفقاً للأعراف البحرية في حال عدم وجود نص خاص بالعقد، لأن أي تأخير في وصول البضاعة قد ينتج عنه أضرار كبيرة بالنظر إلى طبيعة بعض البضائع¹، كما لو كانت فاكهة وفسدت، أو أن هذا التأخير قد يلحق خسارة بالشاحن، كأن تكون البضاعة عبارة عن آلات وأدوات كان قد استوردها لمنشأته، تأخر الناقل في تسليمها مما أدى إلى تعطيل العمل في منشآت الشاحن.² وبالرجوع إلى إتفاقية بروكسل لم تأتي بقواعد صريحة حول التأخير عكس إتفاقية هامبورغ التي تداركت هذا الفراغ القانوني، حيث أقرت بمبدأ مسؤولية الناقل البحري عن التأخير وتولت ذلك بموجب المادة 5 الفقرة الثانية والتي نصت على ما يلي: "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ والمنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الإتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".³

أما بالنسبة لقواعد روتردام فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا أثبتت المطالب أن ذلك التأخير أو الحادث التي تسبب فيه قد وقع أثناء مسؤولية الناقل وهو ما نصت عليه المادة 17.

¹ ضامن محمد الأمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية،

المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة تيسمسيلت، المجلد 7، العدد 1، 2022، الصفحة 1303

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة، عمان، 2011، الصفحة 131.

³ ضامن محمد الأمين، المرجع نفسه، الصفحة 1301.

حددت الإتفاقية مفهوم التأخير في التسليم من خلال المادة 21 منها بقولها "يحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصود المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها" وبالتالي فيعتبر الناقل قد تأخر في تسليم البضائع في مكان المقصود عن الوقف المتفق عليه في عقد النقل، فإن لم يكن ثمة إتفاق على وقت التسليم في تفاصيل العقد ولا على مكانه فالوقت والمكان الذي يعتد بهما هما الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، أي في الفترة المعقولة، ويعود تقدير هذه الفترة لقاضي الموضوع يقرها بالقياس إلى معيار موضوعي وهو الناقل العادي والفترة المتطلبة لتسليم التي يتوقع أن يسلم فيها الناقل العادي للبضائع.¹

الفرع الثالث : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

الأصل أن يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته ، إلا أن قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه فنكون أمام ناقل متعاقد وآخر فعلي ، كما يمكن جعل عملية النقل موزعة على مجموعة من الناقلين فيكون النقل متتابعاً بموجب سند الشحن المباشر.² لذلك وجب التعرف على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (أولاً) وكذلك الناقل في النقل المتتابع والنقل المختلط (ثانياً).

أولاً : الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ عقد النقل البحري برمته، لكن هناك حالات أخرى أين توكل هذه المهمة إلى ناقل آخر يدعى الناقل الفعلي.

1- الناقل المتعاقد :

¹ شيخي محمد أمين، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في تسليم في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة بالتشريعات والإتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، العدد 5، 2017 الصفحة 365.

² بسعيد مراد، المرجع السابق، الصفحة 263

لقد جاء القانون البحري الجزائري خاليا من أي تعريف للناقل البحري على خلاف اتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي عرفت الناقل البحري على أنه ذلك الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ، سواء كان مالكا للسفينة أو مؤجرا لها ، وهذا ما جنحت له كل من اتفاقية هامبورغ 1978 و قواعد روتردام 2008، وعليه فإن هذه التعريفات تبنت معيارا عاما أساسه التعاقد مع الشاحن لتحديد هوية الناقل المتعاقد الذي يتعهد للشاحن بتنفيذ عقد النقل في جميع مراحلها سواء بوسائله الخاصة أو اللجوء لناقل أو ناقلين آخرين لتنفيذ العقد كليا أو جزئيا ، وبالمقابل يتحمل المسؤولية الملقاة على عاتقه اتجاه الشاحن في حال حدوث أضرار للبضاعة ، دون امكانيته دفع هذه المسؤولية بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضائع في عهدة ناقل آخر .

وقد تنتقل صفة الناقل المتعاقد بين المؤجر والمستأجر في عقد ايجار السفينة، وفق ثلاثة فروض :

أ- في حال استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة : تنتقل صفة الناقل إلى المؤجر نظرا لاحتفاظه بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وذلك إعمالا لنص المادة 651 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه : " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة ، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة " .

ب- في حال استئجار السفينة لمدة معينة : المستأجر له صفة الناقل وليس المالك وذلك إعمالا لأحكام المادة 701 من نفس القانون التي نصت على أنه : " يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الريان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام عقد استئجار السفينة " .¹

ج- حالة استئجار السفينة بهيكلها : المستأجر له صفة الناقل على أساس تمتعه بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، وهذا إعمالا لنص المادة 730 التي نصت على أنه : " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن

¹ دالغ سعيد، النطاق الشخصي لنظام الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مجلة القانون والعلوم السياسية ، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ، العدد 5 ، 2017 ، الصفحة 420

جميع الإلتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة . وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".

أما في حال عدم ذكر اسم الناقل البحري أو عدم وضوح اسمه في سند الشحن، فإن القانون البحري الجزائري وسعياً منه لتجنيب الشاحن مشقة البحث على اسم اعتبر مجهز السفينة هو الناقل وذلك طبقاً لنص المادة 754 التي نصت على أنه : " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن ، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".¹

عرفت المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ في فقرتها الأولى الناقل المتعاقد كما يلي : " يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقد أو أبرم باسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر".²

2- الناقل الفعلي :

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها، وله أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل بحري آخر أو بتنفيذ عملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي أو البديل.³

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالة إلا في حالة توقف الرحلة لسبب ما ، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة⁴ البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر ، حسب المادة 776 من القانون البحري الجزائري.

وفي حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء نقل البضائع على عاتق الناقل ، إلا إذا أبعد الناقل عنه

¹ المرجع نفسه ، الصفحة 421

² الواحد رشيد ، المرجع السابق ، الصفحة 123

³ محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ ، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1995 ، الصفحة 78.

⁴ يقصد بالمسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة بواسطة نقل أخرى ، في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر . نقلاً: عن بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 137.

المسؤولية التي سببت هذا التوقف وفقا للمادة 777 من نفس القانون¹، إذ أن التقنين البحري سكت عن التفرقة بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، في حين أن اتفاقية هامبورغ نصت صراحة على هذه التفرقة في الفقرة الثانية من المادة 1 على أنه : " كل شخص عهد اليه الناقل بتنفيذ عقد نقل البضائع سواء كله أو جزء منه فقط . "

لقد تعرضت المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة ، أو تأخير وصولها.²

ثانيا : الناقل في النقل المتتابع والناقل في النقل المختلط

يختلف مجال مسؤولية النقل البحري باختلاف طبيعة النقل الذي يقوم به من نقل متتابع إلى نقل مختلط .

1- النقل المتتابع (النقل بسند شحن مباشر) :

يقصد بالنقل المتتابع ذلك النقل الذي يتعهد فيه الناقل بإيصال البضاعة من ميناء إلى آخر بمساعدة ناقلين آخرين باستعمال سند شحن مباشر يغطي جميع مراحل عملية النقل ، بتريخيص وموافقة مسبقة من الشاحن مما يوفر الكثير من المزايا للمرسل الذي يتمكن من الحصول على الإئتمان بسهولة مع تجنبه عبئ البحث مع ناقلين آخرين للتعاقد معهم لإيصال البضاعة الى وجهتها المقصودة.

لقد تناول القانون الجزائري تنظيم النقل المتتابع أو النقل بسند الشحن المباشر بنوع من التفصيل، فالمادة 763 عرفت سند الشحن المباشر على أنه ذلك الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري ويتعهد من خلالها تنفيذ النقل كليا أو جزئيا بواسطة ناقل بحري أو ناقل بواسطة أخرى برية كانت أو جوية أو سككية.³

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق ، الصفحة 263.

² خلفي أمين، المرجع السابق، الصفحة 63

³ دالع سعيد ، المرجع السابق ، الصفحة 423 - 425.

فقضت المادة 764 من القانون البحري على أنه : " إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة ، لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارات واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة . ولا يحتج بالإشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين " ، كما نصت المادة 765 من نفس القانون على أن: " الناقل البحري الذي وضع وثيقة شحن مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للإلتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الإلتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة " ¹.

لم تشر معاهدة بروكسل إلى النقل المتتابع بسند الشحن المباشر، خلافا لمعاهدة هامبورغ التي نظمت هذا النوع من النقل حيث قضت بإمكانية اشتراط الناقل الأصلي في عقد النقل المتتابع لإعفائه من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر وقع للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل الفعلي أثناء مباشرته لعملية النقل.

لم تشر قواعد روتردام للنقل المتتابع، إلا أنه وباعتبار هذه القواعد قد أسندت مهمة تنفيذ عقد النقل في مرحلته البحرية للطرف المنفذ البحري.²

2- الناقل في النقل المختلط (النقل متعدد الوسائط) :

يعرف أيضا بالنقل الدولي متعدد الوسائط³، وهذا النوع يتم في أوساط مختلفة، يتم طريق البحر في جزء منه وبطريق البر أو الجو أو السكة الحديدية في الجزء الآخر.⁴

¹ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 266.

² دالغ سعيد ، المرجع السابق، الصفحة 424 - 425.

³ عرفته المادة 1 الفقرة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 على أنه: "نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما، يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر".

⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 1995، الصفحة 328.

نظم المشرع الجزائري النقل المختلط بموجب المادة 763 من القانون البحري الجزائري في حين نجد أن قواعد هامبورغ لم يأتي فيها كلام عن المسألة ، ونجد أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط بجنيف 24/05/1980 التي نظمت النقل الدولي المختلط ، ولا يخلو أمر الشاحن من فرضيتين :

أ - إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري والبري و الجوي كل منهم على حدى ، وفي هذه الحالة تكون بصدد عقود نقل مختلفة تسري على كل واحد منه الأحكام الخاصة به

ب - إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معا ، أو يتعاقد عن نفس الأمر مع الناقل البري، وفي هذه الحالة تكون بصدد عمل واحد يضم جميع عمليات النقل المختلفة ، لكن هذا العقد لا يثبت بسند واحد كما هو الشأن في النقل المتتابع لإختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة ، بل يصدر في هذه الحالة سند خاص بالنقل البحري وتذكرة نقل خاصة بالنقل البري ، ويرفق السندان أحدهما الآخر ويطبق القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري ، ويسري القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري ، وقواعد قانون الطيران على النقل الجوي.¹

المبحث الثاني : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

تكمن خصوصية الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري في أنه على الرغم من قيام المسؤولية وتحققها في الحالات الواردة في المادة 802 من التقنين البحري لم تكن سوى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية العقدية ، إلا أن المشرع الجزائري منح الناقل البحري للبضائع فرصة اسقاطها وهذا بتحديد حالات الإعفاء من المسؤولية في (المطلب الأول).

¹ خلفي أمين ، المرجع السابق ، الصفحة 66 - 67.

حسبما جاء في المادة 803 من التقنين البحري إضافة إلى تحديد سقف هذه المسؤولية في (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

اهتمت قواعد القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية ذات الصلة بتحديد أسباب انتفاء مسؤولية الناقل والتي صنفت إلى نوعين منها من ذكر في القواعد والنصوص القانونية والمسماة بالإعفاءات القانونية في (الفرع الأول) ، و منها ما أتت ضمن حرية الأطراف في التعاقد والمسماة بالإعفاءات الإتفاقية في (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : الإعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتمثل في تلك الحالات التي اهتمت النصوص والقواعد القانونية بتنظيمها سواء في التشريع البحري الجزائري (أولا) أو الإتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا : الإعفاءات القانونية في التشريع البحري الجزائري

حالات الإعفاء مصدرها القانون البحري الجزائري و هي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب¹ التي عدتها المادة 803 من نفس القانون كما يلي :

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604.
- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل .
- الحريق ، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل
- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
- القوة القاهرة.

¹ شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

- إضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.
- عيب خفي ، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.
- أخطاء الشاحن ، ولا سيما التحزيم أو التكييف أو تعليم البضائع.
- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.
- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه ، وأنهم لم يساهموا في الخسارة أو الضرر.¹
- و من منا يمكن تقسيم هذه الإعفاءات هي الأخرى إلى إعفاءات تعود لأسباب عامة وأخرى خاصة.

1- الأسباب العامة :

وتتمثل الأسباب العامة فيما يلي:

- أ- **عدم صلاحية السفينة للملاحة** : يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل ذلك أن إلتزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة، وعليه حتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أولاً أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة النقل صالحة قبل الرحلة ، وثانياً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة.²
- ب - **الأخطاء الملاحية** : هي تلك الأخطاء التي تقع في قيادة السفينة للقيام بمناورة أدت إلى إصطدام السفينة.³

¹ المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

² شتوان حياة ، المرجع السابق، الصفحة 145

³ هادف محمد الصالح ، المرجع السابق ، الصفحة 113

- ج- العيوب الخفية : يقصد به العيوب التي لا تكشفه اليقظة المعقولة للناقل ، هذا ما نص عليه المشرع في المادة 803 في الفقرة (ط) من القانون البحري ، الخاصة بالعيوب الخفية في السفينة ، والذي كان يستطيع الناقل اكتشافه باستعمال يقظته المعقولة.¹
- د - خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها: لا مسؤولية على الناقل ، إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك و تلف ، كان بخطأ من الشاحن نفسه لعيوب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للصناعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها.²
- هـ - القوة القاهرة: حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل فيه، يجعل إلتزام النقل مستحيلا وأمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة.
- و - إنقاذ الأرواح أو الأموال : تنفى مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض ، كما إذا تأخر الربان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ السفينة تشرف على الغرق وهذا ما لمحت له الفقرة (ي) من المادة 803 ، هذه بعض حالات الإعفاء الخاصة التي أشارت إليها المادة 803 من القانون البحري الجزائري حيث أن مسؤولية الناقل البحري تسقط بمجرد توفر إحدى هذه الأسباب.³

2- الأسباب الخاصة :

وتتمثل الأسباب الخاصة فيما يلي :

¹ حبارة نورة ، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة بن عكنون ، الجزائر ، 2008، الصفحة 25.

² الواحد رشيد ،المرجع السابق، الصفحة 72

³ مدني أحمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد 3 ، 2015 ، الصفحة 210

أ - **المسؤولية النسبية** : تعرض لها القانون البحري الجزائري في المادة 804 منه والتي تعددت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطأ مندوبيه وعدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى.¹

ب - **ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن** : المشرع الجزائري في القانون البحري أعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة وهذا ما جاء به في المادة 805 من نفس القانون التي نصت على أنه : " إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى ، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعية لهذا الغرض بموجب الإتفاقيات الدولية والمصادقة عليها من قبل الجزاء".

سند الشحن في شرطه 23 تحدث عن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة نقل مواد ذكرت على سبيل الحصر وهي الذهب، الفضة، المعادن القديمة، تحفة فنية، أشياء ذات قيمة ، مجوهرات.

ولم تحدد قيمتها الحقيقية لأن هذا النوع من المواد له شروط خاصة في عملية الرص والشحن لذا تسقط مسؤولية الناقل لعدم علمه بالقيمة الحقيقية لهذه المواد.²

ج - **التصريح الكاذب للشاحن** : فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع ، أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن يتعهد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة النقل.³

د- **نقل البضاعة على سطح السفينة** : لا يتم الإعتراف بشرعية الشحن على السطح إلا إذا تم الإتفاق في نطاق الحالات القانونية والإتفاقية المحددة في القانون البحري مع احترام الناقل لكافة الإجراءات الشكلية وإلا قامت مسؤوليته . وحرّم من حالات الإعفاء ولو بوقوع حادث بحري باعتباره ضامن ، ايصال البضائع سليمة ، ولا تقوم مسؤولية الناقل البحري عن الضرر

¹ المادة 804 من القانون البحري الجزائري تنص على : " في حالة تلاقي خطأ الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع ، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار ، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسؤول عن بقية الخسائر أو الأضرار".

² مدني أحمد ، المرجع السابق ، الصفحة 211

³ المادة 810 من القانون البحري الجزائري .

الذي نتج عن نقل البضائع على السطح ، إذا حدث إتفاق بينه وبين الشاحن¹ ، وفق ما قضت به المادة 774 الفقرة الثانية من التقنين البحري.²

هـ - نقل الحيوانات الحية : القانون البحري الجزائري لم يتعرض إلى هذا السبب، لكن من خلال شروط سند الشحن نجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر.³

ثانيا : في المعاهدات الدولية

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل معاهدة بروكسل، هي حالات محددة على سبيل الحصر، ومن ثم لا يكون الإعفاء إلا في حدود النطاق الذي حددته المعاهدة وذلك كما جاء في نص المادة الرابعة من المعاهدة، بالإضافة إلى ذلك فإن المادة 3 الفقرة الثامنة من المعاهدة، قد أبطلت كل شرط أو تعاقّد أو إتفاق في عقد نقل البضائع إذا ما تضمن هذا العقد إعفاء من شروط المسؤولية أو التخفيف منها⁴.

عددت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل حالات إعفاء الناقل من المسؤولية إذ تتمثل هذه الحالات في عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط بذل الهمة الكافية الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة وأشارت المادة الرابعة الفقرة الثانية إلى هذا النوع من حالات الإعفاء، وهي: " أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة".⁵

حددت معاهدة بروكسل الأسباب التي إذا تمكن الناقل من إرجاع الضرر إلى إحداهما فلا مسؤولية عليه، و تتمثل هذه الأسباب المستثناة من حريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى، القضاء والقدر، حوادث البحر، أعمال الأعداء العموميين، إيقاف أو إكراه صادر من حكومة، قيود الحجر الصحي، عمل أو سهو من جانب

¹ أمينة بورطال، إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد 5 ، 2017 ، الصفحة 191.

² المادة 774 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

³ هادف محمد الصالح ، المرجع السابق ، الصفحة 117

⁴ محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة، 2005، الصفحة 240

⁵ المرجع نفسه ، الصفحة 241

الشاحن أو مالك البضاعة، الإضرابات عن العمل أو الإغلاق، الفتن والإضطرابات الأهلية، إنقاذ الأرواح في البحر، عيب في البضاعة، عدم كفاية التغليف، عدم إتقان العلامات ، العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة، أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، الإنحراف عن السير للقيام بعملية إنقاذ ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة أو قيمتها.¹

كما حددت اتفاقية هامبورغ أيضا بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية و تتمثل في حالة الإعفاء عند إنقاذ الأرواح والأموال في البحر في المادة 5 الفقرة السادسة ففي هذه الحالة تكفي أية تدابير تستهدف إنقاذ الأرواح ولو كان مبالغ فيها ، أما بالنسبة لإنقاذ الأموال أو الممتلكات، فإن إتفاقية هامبورغ تستلزم في التدابير الأزمة لإنقاذ الأموال في البحر أن تكون تدابير معقولة ، ونصت المادة 5 الفقرة الرابعة عن حالة إعفاء الحريق وهذه الحالة نصت عليها الإتفاقية ضمنا بعكس الحالة الأولى وذلك لأنه جاء على خلاف القاعدة العامة التي تقوم عليها مسؤولية الناقل في إتفاقية هامبورغ وهي قاعدة الخطأ أو الإهمال المفترض، فبينما أقامت المادة 5 الفقرة الأولى من الإتفاقية مسؤولية الناقل على الخطأ أو الإهمال المفترض ، فبينما أقامت المادة 5 الفقرة الأولى من الإتفاقية مسؤولية الناقل على الخطأ أو الإهمال المفترض ، وأعفت الشاحن أو المدعي من عبء إثبات خطأ الناقل ، نجدها بعكس هذه القاعدة تلقي على الشاحن أو المدعي عبء إثبات خطأ الناقل أو إهمال الناقل المؤدي للحريق أو خطئه أو الإهمال المفترض.²

والحالة الأخيرة وهي إعفاء الناقل من المسؤولية في حال نقل الحيوانات الحية ، فقد قررت الإتفاقية أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن هذه المخاطر.³

¹ محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، الصفحة 246

² فتاحي محمد ، المرجع السابق ، الصفحة 65

³ المادة 5 الفقرة الخامسة من اتفاقية هامبورغ

وقد عدت الفقرة الثالثة من المادة 17 من قواعد روتردام الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية وهي نفسها حالات المادة 4 من اتفاقية بروكسل عدا حالة إهمال أو خطأ الربان أو التجارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة (الخطأ البحري أو الملاحي)¹.

الفرع الثاني: الإعفاءات الإتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

عملت كل من القوانين الجزائرية والإتفاقيات الدولية على وضع قواعد لتأطير حالات الإعفاء الإتفاقية وسنقوم بإجراء دراسة حسب التشريع الجزائري (أولا) ثم الإتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا : الإعفاءات الإتفاقية في التشريع الجزائري

عملا بالقاعدة فإن أي بند يدرج في عقد النقل بهدف إعفاء الناقل من المسؤولية يعتبر باطلا ، بحيث نصت المادة 811 من القانون البحري الجزائري على : " يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى ويكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي :

- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 ، 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب.
- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.
- منح الناقل الإستفادة من التأمين على البضائع.²

فيتضح من خلال المادة 811 أنه يجوز الاتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته³ كون أن المواد 770 ، 773 ، 780 ، 802 تنص على التزامات الناقل إزاء السفينة والبضاعة والمادة 803 وضعت التزاما على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية ، وهو إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي، كما أن المادة 804 من نفس القانون جعلت الناقل أو مندوبيه مسؤولا نسبيا إذا اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة

¹ بن دومية سعدية ، المرجع السابق ، الصفحة 43

² المادة 811 من القانون البحري الجزائري .

³ جبارة نورة ، المرجع السابق ، الصفحة 148.

فكل إتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء تحديد من مسؤولية الناقل فيما يخص الحالات المشار إليها يعد باطلا بطلانا مطلقا.

كما يعد باطلا كل إتفاق يهدف إلى خفض مبلغ التعويض القانوني المنصوص عليه في المادة 805 من نفس القانون ، وكذلك فيما يخص تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة لصالح الناقل.¹

هناك حالات يجوز فيها الاتفاق على اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهي حالات محددة إذ جاء في نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري التي تنص على "خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي :

أ- عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفرغها ولغاية تسليمها.

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

فهنا المشرع الجزائري رخص الشروط المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل على أن تتعلق بالحالات المذكورة في المادة 812 سالفه الذكر.²

ثانيا : الإعفاءات الإتفاقية في المعاهدات الدولية.

اتفاقية بروكسل بدورها جاءت لتقطع الشك باليقين ، إذ إنها توسعت بشكل لافت في إيضاح الشرط والحالات التي يعد فيها باطلا، فاستنادا لنص المادة 8 الفقرة 3 جاءت لتفصل في صحة شرط إعفاء الناقل البحري ، جاء الجزء الأول من نص المادة 8 الفقرة 3 من إتفاقية بروكسل ليحكم بإعتبار أن : " كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل البحري يتضمن إعفاء الناقل البحري أوروبان السفينة من المسؤولية. عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الإلتزامات المنصوص عليها في هذه المادة يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا يترتب عليه أثرها " .

¹ الواحد رشيد ، المرجع السابق ، الصفحة 77-78.

² المادة 812 من القانون البحري الجزائري.

فلا يرتب شرط إعفاء الناقل أي أثر قانوني ومصيره البطلان سواء أدرج كشرط في عقد النقل أو اتخذ شكل عقد أو اتفاق مستقل عن عقد النقل البحري ، فحكمه البطلان المطلق بصرف النظر عنى جسامه فعل الناقل البحري ، سواء كان نتيجة خطأ أو إهمال أو تقصير بمعنى أن شرط اعفاء الناقل البحري بعد باطلا سواء كان الفعل الصادر عن الناقل البحري يسيرا أو جسيما، كما يشمل ذلك البطلان شرط التخفيف من المسؤولية أو أي شرط يخالف أحكام المعاهدة.¹

لم يكتف الجزء الأول من الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل بالقطع ببطلان شرط إعفاء الناقل من الأخطاء اليسيرة أو تلك الموصوفة بالجسيمة ، بل ذهبت إلى أبعد من ذلك في جزئها الثاني بأن أقرت صراحة : " ... و يعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عنالتأمين أو أي شرط آخر مماثل إعفاء الناقل من المسؤولية" ، ومغزى ذلك الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته ، ولكنه في حقيقته بمثابة ذلك ، وهو بذلك يأخذ حكم شرط أو إعفاء من المسؤولية ، أي يعد باطلا بطلانا مطلقا ولا يترتب عليه أي أثر ، الفقه القانوني بدوره اعتبر من خلال تغييره لنص المادة سالفه الذكر أن الحكم ببطلان شرط إعفاء الناقل البحري يشكل قاعدة أمره لا يجوز مخالفتها وفي كما سائر أحكام اتفاقية بروكسل تتعلق بالنظام العام لا يجوز مخالفتها وضعت اتفاقية بروكسل حدا فاصلا لصحة شرط إعفاء الناقل البحري بأن قضت ببطلانه بطلانا مطلقا إلا أنها أقرت بعض الاستثناءات، والتي يعد بموجبها شرط الإعفاء صحيحا ومنتجا لآثاره ، وذلك في حالات وردت على سبيل الحصر، و هي كما جاءت بها الاتفاقية : نقل الحيوانات الحية نقل البضائع على ظهر السفينة.²

¹ حلو عبد الرحمان أبو حلو، الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية، دراسة تحليلية في إطار قوانين التجارة البحرية واتفاقيتي بروكسل وهامبورغ ، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، كلية القانون، جامعة اليرموك، الأردن، المجلد 11 : العدد 1 ، 2012 ، الصفحة 222.

² المرجع نفسه، الصفحة 223-224.

بالعودة إلى أحكام قواعد هامبورغ لسنة 1978 فإنه لم توجد أي إشارة إلى جواز إدراج شرط اتفاقي يعفي الناقل من المسؤولية بل أشارت صراحة في المادة 23 الفقرة الأولى والثانية فنصت على ما يأتي :

1- " كل شرط من شروط عقد النقل البحري يرد في سند الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري يعتبر باطلا مطلقا في حدود ما ينتقص ، بشكل مباشر أو غير مباشر من أحكام هذه الإتفاقية ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى في العقد أو الوثيقة التي تشكل جزءا منها ، ويعتبر أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على السلع إلى الناقل ، أو أي شرط مماثل يقع باطل بطلانا مطلقا .

2- بالرغم من أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته التي يلتزم بها بموجب هذه الاتفاقية ."

وعليه، فإن اتفاقية هامبورغ لم تأخذ بمبدأ اتفاقية بروكسل بتوريد قائمة من الإعفاءات من المسؤولية خلاف اتفاقية بروكسل ، وقد عالجت اتفاقية هامبورغ عدة أمور ومنها شحن ونقل البضائع على سطح السفينة.¹

المطلب الثاني : تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري ، نص القانون على مبالغ مالية معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه، عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ، وتشكل هذه المبالغ الحدود القصوى لمسؤولية الناقل البحري ، ولا يمكن الحكم عليه بأكثر منها مهما بلغ الضرر الذي أصاب المضرور ، والهدف من التحديد القانوني للمسؤولية ، هو تحقيق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن معا ، فمصلحة الناقل هي دفع التعويض معقول لا ينفرد من مخاطر الاستثمار البحري ، ومصلحة الشاحن

¹ كاتيا عصام الصمادي ، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الإتفاقيات الدولية دراسة مقارنة ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط ، الأردن ، 2017 ، الصفحة 65.

فى الحصول على حقوقه عند إخلال الناقل بالتزامه له دون إجحاف من الناقل¹، وعلية سنتطرق إلى التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري فى التشريع الجزائري ، والإتفاقيات الدولية فى (الفرع الأول) وتحديد الحد الأقصى للتعويض عن المسؤولية فى (الفرع الثانى).

الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري فى التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية

إن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع الذى نجد تكريسه فى كل من المعاهدات الدولية والتشريعات البحرية ،ومن هنا سنتناول التحديد القانوني للمسؤولية فى التشريع الجزائري (أولاً) و الإتفاقيات الدولية(ثانياً).

أولاً : التحديد القانوني للمسؤولية وفق المشرع الجزائري

جاءت المادة 811 من القانون البحري الجزائري تؤكد حرمان الناقل من إدراج الشروط التى تعفيه من المسؤولية فى وثيقة الشحن أى كانت صورها ، وذلك كأصل عام بما فيها شروط تحديد المسؤولية ، غير أن المشرع ومراعاة منه للظروف الخاصة التى تحيط بالنقل البحري والتى قد تؤدي إلى هلاك الأرواح أو الأموال، لم يشىء أن يحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة ، ومن ثم قرر تحديد مسؤولية الناقل قانوناً عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضاً وسطياً من الضرر الذى لحق بالشاحن² و نصت المادة 805 من القانون البحري الجزائري " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح فى وثيقة الشحن ، أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التى تصيب البضائع أو التى 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 الإجمالى للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين و

¹ دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه فى القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2011، الصفحة 32.

² بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 293.

نصف من أجرى النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأثرة التي لم تسلم في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر ، وحدة حسابية مشكلة من خمسة وستين ميلليغرام ونصف من الذهب ، على أساس ستمائة من الألف في النهاية¹ فبناء على ما جاء في نص المادة فإن المشرع قد وضع شروطا معينة ، إذا تحقق تحدد مسؤولية الناقل البحري. وهذا التحديد يختلف حسب نوع الضرر الذي لحق البضاعة كما يختلف في حالة استخدام الحاوية.

ثانيا : التحديد القانوني للمسؤولية وفق الإتفاقيات الدولية.

تعرضت الإتفاقيات الدولية إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع كما يلي:

1- موقف إتفاقية بروكسل :

حسب المادة 4 من معاهدة بروكسل 1924 لايلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنين انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة ينفذ 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 قرينه ، يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تفيد الناقل الذي له أن ينازع ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق الذكر، لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة الهلاك أوالتلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن.²

¹ المادة 805 من القانون البحري الجزائري

² المادة 4 الفقرة 5 من معاهدة بروكسل 1924.

و عليه فقد ألغيت الفقرة 3 من هذه المادة من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 بموجب المادة 2 البند (أ) من بروتوكول 1968 أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس 10,000 فرنك بوانكاريه عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر.

2- موقف إتفاقية هامبورغ سنة 1978:

نصت أحكام هذه الإتفاقية في المادة 6 الفقرة 1 (أ) على أساس التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضاعة يقوم على أساس ضابطين، ب835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كلغ من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو أتلقت أي على وزن الإجمالي للبضاعة على ألا يعتد القاضي في حالة النزاع إلا بالحد الأعلى يتحدد على أساس المتقدمين.¹

ونصت المادة 6 في فقرتها 4 على أنه يجوز الإتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود المسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.²

3- موقف إتفاقية روتردام 2008:

اعطت إتفاقية هامبورغ بموجب المادة 8 فقرة 1 حق الإستفادة من تحديد المسؤولية على وقوع الخسارة أو عدم إتخاذ إجراءات معقولة منه، واقتصر هذا الإستثناء من الإستفادة من تحديد المسؤولية على الناقل نفسه في حين لا يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته إذا قام بالفعل أو الإمتناع أي من مستخدميه وتابعيه، وفي الحقيقة فإن الناقل لا يقوم بذلك والذي يقوم بالفعل العمدهم مستخدموه وبالتالي فإن النص مفرغ من محتواه، جاءت إتفاقية روتردام لتصحح هذا الوضع، فنصت المادة 61 على حرمان الناقل من تحديد المسؤولية عن إخلال الناقل بواجب

¹ كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016 الصفحة 158.

² المادة 6 الفقرة 1 من إتفاقية هامبورغ سنة 1978.

ملقى عليه أو إمتناع شخص من جانب المطالب بالحق سواء أكان من مستخدمي الناقل أم أي شخص تابع للناقل من المذكورين بالمادة 8 الفقرة الأولى.¹

الفرع الثاني: تحديد الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر الحد الأقصى للتعويض هو تعويض غير كامل وضع فيه القانون حد أعلى لمبلغ التعويض يدفعه الناقل الناقل عند ثبوت مسؤوليته عن البضائع الهالكة أو التالفة أو المتأثرة في الوصول سواء كان ذلك بخطئه أو بخطأ من تابعيه ، وعليه سنتناول الطبيعة القانونية للحد الأقصى (أولاً) و المستفيدين من تطبيق الحد الأقصى للتعويض (ثانياً) ، و ضوابطه (ثالثاً) ، أما الحد الأقصى من ناحية الإتفاقيات الدولية (رابعاً) و تحديد الإتفاقي للمسؤولية (خامساً) .

أولاً - الطبيعة القانونية للحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل :

الحد الأقصى للتعويض هو حد أدنى بين الناقل والشاحن وفي نفس الوقت هو حد أعلى لما يجب على الناقل دفعه عن الضرر الحاصل من خلال سند الشحن من تحديد قيمة التعويض أو حد أعلى للمسؤولية وعليه يمكن القول بأن الحد الأقصى للتعويض عنالمسؤولية المحدودة للناقل البحري ذو صيغة مزدوجة.

فهو من النظام العام في الحدود الدنيا الإتفاقية التي تكون بين الناقل والشاحن، إذا تقع هذه الاتفاقية باطلة بطلانا مطلقا في الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، في المقابل لا يعتبر من النظام العام في الحدود العليا، حيث يجوز للشاحن الإتفاق مع الناقل على إدراج بند في سند الشحن يقضي بتحديد مبلغ التعويض أكبر مما حددته النصوص القانونية.²

ثانيا : المستفيدون من تطبيق الحد الأقصى للتعويض

جاءت في المادة 805 وكذلك المادة 813 من القانون البحري الجزائري، أن حق الإستفادة من الحد الأقصى الناتج عن تحديد المسؤولية حق يقتصر على الناقل فقط ، أما

¹ محمود محمد عباينة ، المرجع السابق ، الصفحة 181.

² قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018، الصفحة 22

المادة 814 و المادتين 815 و 816 كذلك فقد وسعنا نطاق المستفيدين من نصف الحد الأقصى ليشمل تابعي الناقل وأطلق عليه اسم مندوبي الناقل حيث جاء في المادة 814 عل أنه: "إذا أقبضت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالإستناد إلى أحكام هذا الفصل." يبدو النص أعلاه أن المشرع الجزائري قد سد الباب أمام الشاحن الذي يريد التهرب من أحكام المسؤولية المحدودة.¹

ثالثا : ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

جاء في المادة 805 من القانون البحري الجزائري " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي يتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية من كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية من كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطلق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد على مجموعة أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.²

1- شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية :

وضع المشرع شروط محدودة حتى يستفيد النقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله، حيث أن المشروع لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني بصورة مطلقة ، بوضع شروط وضوابط في حالة تحققها تكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني.³

¹ عبد الرحمن ملزي ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة ، 2007، الصفحة 170.

² المادة 805 من القانون البحري الجزائري

³ الواحد رشيد ، المرجع السابق ، الصفحة 87.

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

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار 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 الحد الأدنى المطبق.

3- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم:

لقد حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار ما يعادل مرتين ونصف أجرة النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل.¹

4- حساب التعويض في حالة نقل الحاويات :

الحاويات هي أوعية كبيرة معدنية في الغالب يتم رص البضائع أو المواد التي تحتويها من أجل شحنها في السفينة ولا يتغير نقل البضائع في حاويات أشكالاً خاصة إلا من حيث تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم الناقل البحري بدفعه في حالة هلاك أو التلف أو التأثير ولذلك أوجب هذا الغرض بنص خاص هو نص المادة 805 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري : "في حالة استخدام الحاويات أو أي 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".

ويتضح من النص أن المشرع يشترط الإحتساب كل طرد أو وحدة شحن كوحدة مستقلة عند تعيين الحد الأقصى للبضاعة أن يكون عددها مذكوراً في سند الشحن ومفهوم مخالفة هذا النص أن البضاعة لا تحتسب إلا باعتبارها وحدة واحدة في حالة عدم ذكر الطرود أو

¹ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 300.

الوحدات التي تم رصها في الحاوية وفي هذه الحالة الأخيرة لا شك أن الوزن الإجمالي للبضائع بدون المعيار الأساسي في التعيين.¹

رابعاً - الحد الأقصى للمسؤولية في الإتفاقيات الدولية

نتعرض في هذا الصدد إلى الحد الأعلى للمسؤولية في كل من معاهدة بروكسل

وإتفاقية هامبورغ

1- الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل

نصت المادة 4 الفقرة 5 من معاهدة بروكسل 1924 على أنه: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزي 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 الربان أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة هلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن.²

¹ مدني أحمد ، المرجع السابق ، الصفحة 217-218.

² بسام عاطف المهتار ، المرجع السابق ، الصفحة 117.

2- الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ

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

مسؤولية الناقل البحري يصح أن تكون محلاً لتحديد القانون هي مسؤولية قبل الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة وذلك دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد النقل.¹

3- الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف :

طبقاً للبند (أ) من الفقرة المشار إليها تحديد مسؤولية الناقل البحري في هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر ويتضح من ذلك أن قواعد هامبورغ ، أسوة بما اتجه إليه قانون التجارة البحرية. نقيس الحد الأقصى للتعويض على ضوء أساسين : أحدهما عدد الطرود او وحدات الشحن والآخر الوزن إجمالي للبضاعة، على أن يعتد القاضي إلا بالحد الأعلى الذي يتحدد على ضوء الأساسين المتقدمين.

4- الحد الأقصى للتعويض عن التأخير:

طبقاً للبند (ب) من المادة السادسة فقرة أولى تحديد مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ويتحدد الحد الأقصى للتعويض عن التأخير بمثلي ونصف مثل أجره النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة.²

¹ الواحد رشيد ، المرجع السابق ، الصفحة 94.

² هانى دويدار، قانون النقل ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014 ،الصفحة 257 - 258

5- الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في حالة النقل بالحاويات

ذهبت اتفاقية بروكسل إلى تحديد قيمة التعويض عن الضرر في حالة إستعمال الحاويات بشكل مستقل، فقد استتبت في حالة النقل عن طريق الحاوية إلى عدد الطرود المذكور في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل¹، نصت المادة 808 من القانون البحري الجزائري "لا يلزم الناقل اتجاه الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤولية الناقل بمبلغ نقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 إلا بالمبلغ الأقل².

خامسا : التحديد الإتفاقي للمسؤولية

نتطرق إلى التحديد الإتفاقي للمسؤولية وفق التشريع الجزائري، والإتفاقيات الدولية

1- وفق التشريع الجزائري

يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية أو الحد الأقصى للتعويض أقل مما هو مقرر بموجب نصوص القانون ، وهذا مانصت عليه الفقرة (ب) من المادة 811 من القانون البحري الجزائري، فيعد باطلا كل شرط تعاقدى يكون هدفه تحديد المسؤولية بمبلغ أقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 من نفس القانون.³

2- وفق الإتفاقيات الدولية

أجازت بشكل صريح اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الإتفاق على إيراد مشروط من شأنها الزيادة في مسؤولية الناقل وهذا حسب نص المادة 5 فقرة 1 : أكثر من ذلك سمحت أيضا للناقل بأن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات الممنوحة له كلها أو بعضها.

أما قواعد هامبورغ لم تعتبر الناقل محروما من التحديد القانوني إلا في حالة وحيدة وهي الناجمة عن أفعاله العمدية أو نتيجة عدم الإكتراث، وأشارت إلى تحديد الإتفاق، حيث أجازت إتفاق الأطراف على رفع الحد المقدر من التعويض بنص صريح ومباشر.

¹ المادة 4 فقرة 5 من إتفاقية بروكسل

² المادة 808 من القانون البحري الجزائري

³ نبات خديجة ،المرجع السابق ، الصفحة 114

أما إتفاقية روتردام لم تجز الأمر بشكل مباشر بل يستخلص من خلال نص المادة 79 فقرة (ب) التي قضت بالبطلان كل بند في عقد النقل من كان يستعيد مسؤولية الناقل أو بحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة وبالتالي إجازة ما يزيد في المسؤولية ، كما أجازت الإتفاق على رفع الحد الأقصى من التعويض وهذا سياق نص المادة 59 منها.¹

ونستخلص من هذا الفصل أن مسؤولية الناقل البحري ، هي مسؤولية تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل وبالتالي فهي مسؤولية عقدية ، تقوم بمناسبة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية والمتمثل في إيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول والتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة ، وعليه فإنه في حالة عدم تحقق النتيجة ، فإن الخطأ يفترض في جانب الناقل ، وهو أنه لولا خطأ الناقل لما تعرضت البضاعة للضرر ، والخطأ المفترض قابل لإثبات العكس، إذ بإمكان الناقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت بأن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي ، كما سمح المشرع للناقل البحري بالإستفادة من إعفاءات قانونية وأخرى إتفاقية للتخلص من مسؤولية التقليل منها أو تحديدها قانونيا.

¹ شتوان حياة، المرجع السابق ، الصفحة 157.

الفصل الثاني :

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري
للبنائع

للحديث والإحاطة بالأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وأثارها يقتضي منابيانا الطريقة التي بموجبها يقتص المضرور حقه وذلك بالتركيز على الجانب الإجرائي حسب القواعد المكرسة بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية وقواعد القانون البحري الجزائري، من حيث التطرق لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري من المدعي بالمسؤولية والمدعي عليه ، والجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا هذا من جهة، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على أهم وأبرز الأحكام المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري من حيث الإثبات وإجراءات التحفظات وأجال تقام الدعوى، ووقف وإنقطاع التقادم.¹

وذلك بالإعتماد على مبحثين نوجزهما على النحو التالي :

دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في (المبحث الأول) ، وأحكام المسؤولية في (المبحث الثاني)

المبحث الأول : دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعتبر دعوى المسؤولية من أهم الدعاوى التي تنشأ في عقد النقل البحري وذلك بالنظر لكثرة النزاعات المرفوعة أمام القضاء في هذا المجال من جهة وإنفرادها من خصوصيات تميزها عن غيرها من الدعاوى من جهة ثانية، وهنا يفصل في أطراف هذه الدعوى (المطلب الأول)، والجهة المختصة بالفصل في الدعوى في (المطلب الثاني)

المطلب الأول : أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أطراف الدعوى البحرية بوجه عام هما المدعي والمدعى عليه، فطرفي عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل والشاحن ولكل واحد الحق في أن يرجع على الآخر في حالة

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق ، الصفحة 304.

عدم تنفيذ إلتزاماته العقدية¹ وعليه نذكر أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية في (الفرع الأول) والطرف الذي ترفع ضده الدعوى في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية (المدعي) .

يشمل المدعي في دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري كل صاحب حق في البضاعة الذي لحقه ضرر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها له، فأصحاب الحق في رفع الدعوى الشاحن ويكون الطرف الأصلي المدعي (أولاً) المرسل إليه (ثانياً)، والغير (ثالثاً) وكذلك المؤمن (رابعاً) .

أولاً: الشاحن

لم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم تتناوله إتفاقية بروكسل بالتعريف أيضا في حين أنه تم التعرض لذلك في معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى الفقرة الثالثة بنصها على ما يلي : " يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرم عقد أو أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد نقل البضائع بحرا، مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه وكانت تتعلق بعقد النقل البحري".²

ومن الواضح أن هذا التعريف يشكل محاولة لتغطية أهم الحالات التي في الحياة العملية ومنها الحالة التي يكون فيها الشاحن هو نفسه الذي أبرم عقد النقل أو متى كان نائبا، وكذا الحالة التي يكون فيها الشاحن شخصا يقوم بتسليم البضاعة فعلا إلى الناقل دون أن يكون نائبا عنه كما هو الشأن بالنسبة إلى الناقل المتعاقد (أو نائبه)، عندما يسلم البضاعة إلى الناقل الفعلي.³

¹ بن دوش سيد أحمد ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، المجلد 03 ، العدد 07 ، 2012 ، الصفحة 313.

² سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة وهران السانبا، 2007، الصفحة 24

³ المرجع نفسه ، الصفحة 25.

ثانياً: المرسل إليه

المرسل إليه هو الطرف الذي تعاقد الناقل البحري مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه، فهو في حقيقة الأمر طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لمصلحته.

فالمرسل إليه يستمد أحقية رفع الدعوى ضد الناقل من حقيقة اشتراكه في عقد النقل فله حق المطالبة بالبضاعة كماله الحق في الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمن سند الشحن نفسه، ومرسله معه والحائز الشرعي لهذا السند له وحده الصفة فياستلام البضاعة وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، كما أنه قد يتم نقل البضائع دون إصدار سند الشحن، كما نصت على ذلك المادة 782 من القانون البحري أنه: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه أو من يمثله والذي يطالب بإستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة ، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة ، فبناء على وثيقة نقل صحيحة"¹

ثالثاً : الغير

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولا شك في هذه الحالة أنها تأسست على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير.²

ويترتب على ذلك، أنه يقع على 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 تكون محدودة تجاه الغير، وهذا تطبيقاً للمادة 813 من القانون البحري التي نصت على أنه "

¹ بن ددوش سيد أحمد ، المرجع السابق ، الصفحة 314.

² هاني دويدار ، موجز في القانون البحري ، الجزء الثاني، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة، بيروت، 1993 الصفحة 313.

تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية "1.

رابعاً : المؤمن

المؤمن هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعريف المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه.

ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة للبضاعة، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة، ودعوى رجوع المؤمن تقتض حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه) فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب عقد الحلول الذي يدفعه للمؤمن له.

ويلاحظ في القضاء الجزائري أن معظم المنازعات البحرية المطروحة أمام الجهات القضائية المختلفة المختصة يكون المؤمن مدعيا فيها وهو يحل محل المرسل في النزاع ضد الناقل البحري على أساس أن المؤمن يكون قد عوض المرسل إليه قيمة الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة المنقولة بحرا .²

ولكي يحل المؤمن (شركة التأمين) محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول عن الأضرار الناتجة للبضاعة المنقولة يجب توافر شروط في المدعي نعرض لها فيما يلي :

1- عقد الحلول : وهو عقد بين المؤمن والمؤمن له يتضمن أسماء الأطراف ويوضح قيمة التعويض مستحق الدفع الذي تم تسديده للمؤمن له المرسل إليه قبل رفع الدعوى أمام المحكمة، مورخ و موقع عليه من الطرفين، وأن يقدم يوم رفع الدعوى. فبعد إتمام هذا

¹ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 309.

² خليل بوعلام، المرجع السابق ، الصفحة 58.

الإجراء يعقد المرسل إليه الصفة والمصلحة في مقاضاة الناقل و ينتقل هذا الحق إلى المؤمن.

في هذا الصدد قضي في دعوى بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وشركة النقل البحري بالجزائر بموجب القضية رقم : 153253 بتاريخ 23 يونيو 1997 . بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل لعدم تقديم عقد الحلول الذي يسمح لها أن تحل محل شركة سيدار للحديد والصلب الجزائرية المرسل إليه.¹

2- الميعاد : مدة ممارسة دعوى الرجوع، فترفع هذه الدعوى ضمن مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري الجزائري² ، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فلا تكون مقبولة شكلا إلا إذا رفعت في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملا بأحكام المادة 744 من القانون البحري والتي نصت على أنه : " يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد إنقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به و أن يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.³

غير أنه شاع في قضايا مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة ببضائع المرسل إليه، أن هذا الأخير كثيرا ما يرافع ضد الناقل البحري وإلى جانبه هيئات الحماية والتعويض البحرية المعروفة بنوادي الحماية⁴ ، وذلك على أساس أن النادي يعتبر مؤمنا للناقل البحري⁵ إلا أن المحكمة العليا في عدة قرارات دأبت على إخراج نادي الحماية من الخصام لكونه ليس طرفا في عقد النقل البحري من جهة ، كما أن المرسل إليه لم يقدم ما يثبت علاقة

¹ خليل بوعلام ، المرجع السابق ، الصفحة 59.

² المادة 743 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم تنص على : " تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد".

³ المادة 744 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

⁴ هيئات الحماية والتعويض ليست شركات تأمين وليس لها رأس مال ولا تستهدف في تحقيق ربح، وأهم ما تتميز به هو نظام التأمين التبادلي بين أعضائها من أصحاب السفن، إذ يشتركون معا بعلاقة تبادلية مشتركة في تغطية المخاطر والمسؤوليات التي تتعرض لها هذه السفن.

⁵ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 312.

التأمين بين الناقل ونادي الحماية بشأن البضائع المنقولة (قرار بتاريخ 18 مارس 1997 ملف رقم 150333).¹

الفرع الثاني : الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية (المدعي عليه).

ترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري² وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد (أولا)، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي (ثانيا) وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية، كما يمكن للمضرور الرجوع على مجهزة السفينة بإعتباره هو الناقل البحري³ (ثالثا).

أولا: الناقل المتعاقد وتابعيه

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه، وبالتالي يكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق الضائع أو التأخير في تسليمها، وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه.

ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية.⁴

فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل⁵، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلا عن تنفيذ مرحلة النقل الأولى ضمان استمرار تنفيذ مراحل بواسطه الناقلين الآخرين، ويكون ذلك

¹ حسان بوعروج ، مسؤولية الناقل البحري ، مجلة الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية ، المحكمة العليا ، عدد خاص ، الجزائر ، 1999 ، الصفحة 19.

² أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم ، فرع قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة جيلالي اليابس ، سيدي بلعباس ، 2022 ، الصفحة 110.

³ بن ددوش سيد أحمد ، المرجع السابق ، الصفحة 315.

⁴ هاني دويدار، موجز في القانون البحري، المرجع السابق، الصفحة 314.

⁵ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 313.

بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل. فهذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها.¹

وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل بواسطة وثيقة الشحن المباشرة فنصت المادة 764 من القانون البحري الجزائري على أنه : " إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة . ولا يحتج بالإشترطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين"²، فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلتزم بتنفيذ الإلتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة الي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وهذا ما تؤكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري.³

من خلال المواد سابقة الذكر، يتبين بأن هذه 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. ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة الي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه

¹ بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع : المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، العدد الثامن ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018، الصفحة 217.

² المادة 764 من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 765 من القانون البحري الجزائري نصت على : " إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للإلتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة الي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني . و يسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الإلتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة"

الخسائر وبالتالي فإنه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع دعواه من الناقل المتعاقد أي الناقل الأول.¹

ثانيا : الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو ذلك الشخص الذي يعهد إليه المتعاقد تنفيذ عملية النقل² والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس مشرعين آخرين، مثل المشرع المصري الذي نص في قانون التجارة البحرية المصري في المادة 243 فقرة 1 على أنه: " يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك وبيق الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن مسؤولا قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل و يكون مسؤولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد ".³

فالمشرع الجزائري نص على حالة واحدة وهي حالة توقف الرحلة لسبب ما، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى منى الوصول المقرر، وهذا ما تضمنته المادة 776 من القانون البحري الجزائري.⁴

وهي حالة اضطرارية وليست اتفاقية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي كما حددها مشرعين آخرين مثل المشرع المصري كما بينا ذلك أعلاه.

ما تجدر الإشارة إليه في الأخير، أن الممارسة العملية اليوم تفرض هذا التعدد في الناقلين، خاصة في استغلال الخطوط الملاحية في تجمعات بحرية⁵، أو في شكل إتحاد بين

¹ بوزوينة محمد ياسين ، المرجع نفسه، الصفحة 218.

² محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، الصفحة 78.

³ المادة 243 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري.

⁴ المادة 776 من القانون البحري الجزائري .

⁵ المؤتمرات الملاحية هي تجمع أصحاب السفن الخطية العاملة في نفس التجارة بناء على إتفاقهم ، وهذه التجمعات ليس لها شخصية قانونية، فهي تجمعات خاصة ويحكمها بروتوكول إتفاق يحدد هدفها ، والمدة وكذلك المنطقة الجغرافية التي تحكمها، و إلزامات الأعضاء المشاركين فيها، فهي في هذا الإتفاق بين المجهزين في كل تجمع هو تأسيس وإقامة تعاون

المجهزين، في هذه الحالة ولأسباب تجارية، فإن مطبوعة وثيقة الشحن تحمل في الأعلى مجموع شركات الملاحة عضو في هذا الإتحاد، مما يصعب معه على المرسل إليه تحديد الناقل المسؤول، وبصفة عامة مثل هذه الوثيقة لا تسمح بمعرفة الناقل الحقيقي، في كل الأحوال صفة الناقل، فمثلا مجلس باريس، قضى بأن هذه التحديات ليست في حد ذاتها شركة ملاحية للنقل ولا تقوم لعمليات النقل البحري، مؤكدا على عملية النقل لا تكون إلا للشركات التي هي عضو في هذه التجمعات وليس للتجمع بحد ذاته¹، وما على المرسل إليه حامل وثيقة الشحن الذي يريد رفع الدعوى تعاقده معه، على اعتبار أنه من الممكن معرفة هوية الناقل من اسم السفينة بمراجعة دفتر تسجيل السفن لأن اسم السفينة عادة يدرج في وثيقة الشحن، وهذا ما يفترض طبعا أن يكون الناقل مالك السفينة، وإذا لم يكن كذلك وهو الأغلب فإن صاحب الحق في البضاعة ليس له أي حل سوى رفع الدعوى على كل أعضاء التجمع طالبا مسؤوليتهم بالتضامن وما عليهم إلا أن يحددوا هم الناقل الحقيقي.²

ثالثا : مجهز السفينة

الأصل أن ترفع دعوى التعويض إلى جبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية³ غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 754 من القانون البحري التي نصت على أنه : " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة

بين المشاركين والمنظمين في المؤتمر، من أجل ضمان الإستقرار والمداومة في الخدمات بنوعية وعلى حسب متطلبات

الشاحنين وذلك بوضعها أجرة نقل موحدة، نقلا عن بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 315

¹ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 315.

² المرجع نفسه ، الصفحة 316.

³ بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق ، الصفحة 317 .

على متنها هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".¹

وهذا ما أقرته المحكمة العليا حينما قضت أنه : " من المقرر قانونا، أنه عند عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولا عن النقل، ومن ثم القضاء بخلاف ذلك يعد خرقا للقانون".²

وهذه نقطة تحسب للمشرع الجزائري عندما اعتبر أن مجهز السفينة هو الناقل في حالة عدم ذكر اسم الناقل أو تم ذكره بشكل غير دقيق أو صحيح، وهي تجسد الحماية القانونية للشاحن، في حين مشرعين آخرين مثل المشرع المصري لم ينص على هذه الحالة، وإنما نص على إمكانية رفع الدعوى على الريان باعتباره وكيل عن الناقل حسب المادة 99 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري التي تعتبر الريان النائب القانوني عن المجهز (الناقل).³ فالمشرع الجزائري قرر حماية خاصة للشاحن، فرفع عبء البحث عن الناقل أو الريان واللجوء إلى مجهز السفينة لمقاضاته عن تعويض الضرر اللاحق بالبضاعة.

و بمعنى أوسع، فإن مجهز السفينة هوكل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر. ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة لا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري إذ يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل للتعرف على مالكيها⁴ ، فكما هو معلوم فإن لكل سفينة سجل تدرج فيه قيود عديدة اسم مالك السفينة ومحل إقامته ، أو مقره وكذلك مجهز السفينة ، وهذا ما نصت عليه المادة 35 من القانون البحري.⁵

¹ المادة 754 من القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

² بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 317.

³ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، الصفحة 213.

⁴ أوسهلةمحمد رضا ، المرجع السابق، الصفحة 111

⁵ المادة 35 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه " يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية : رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة، عناصر شخصية السفينة، تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقرهم مع بيان

أما في حال استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل لمقاضاته ضمن فرض من ثلاث :

1- في حالة استئجار السفينة لمدة معينة : المستأجر له صفة الناقل وليس المالك وذلك إعمالاً لأحكام المادة 701 التي نصت على أنه : " يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة.¹

2- في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة: المؤجر هنا يحتفظ بتسيير السفينة تجارياً، وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري وهذا ما نصت عليه المادة 651 من نفس القانون بأنه : "يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة ، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".²

3- في حالة استئجار السفينة بهيكلها : فيتمتع المستأجر بالتسيير التجاري ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الإلتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك طبقاً لأحكام المادة 730 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه : " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الإلتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".³

مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة ، سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها، التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة ، نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها، سبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل"

¹ دالع سعيد ، المرجع السابق ، الصفحة 420

² المادة 651 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ المادة 730 من القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم

إذن في حالة إيجار السفينة يمكن للمرسل إليه أن يرافع، حسب ظروف كل قضية، فتارة يكون المدعى عليه المؤسسة المؤجرة وتارة أخرى تكون المؤسسة المستأجرة وذلك اعتمادا على بيانات وثيقة الشحن.¹

المطلب الثاني : تحديد الجهة القضائية المختصة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

في شأن تحديد المحكمة المختصة للفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري ، من الطبيعي أن يلجأ أطراف أي عقد عند نشوب نزاع بينهم إلى القضاء وعرضه على المحكمة المختصة للفصل فيه طبقا للقانون الذي يحكمه وعليه ستحدد المحكمة المختصة للفصل لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الأول) وقواعد التحكيم في دعاوى الناشئة لمسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول : تحديد المحكمة المختصة للفصل في الدعوى لمسؤولية الناقل البحري

نقصد بالإختصاص القضائي عموما ولاية جهة قضائية للتطرق للنظر في النزاعات وعليه سنتطرق إلى الإختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري (أولا) ومن ثم إلى الإتفاقيات الدولية (ثانيا)

أولا : في التشريع الجزائري

ندرج في هذا العنوان كل من الإختصاص القضائي النوعي والمحلي

1- الإختصاص القضائي النوعي

يعتبر النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل ومن ثم تكون دعوى المسؤولية المرفوعة ضد تجارية²، نصت المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية على أنه:"يختص القسم التجاري بالنظر في المنازعات التجارية بإستثناء تلك المذكورة في المادة 536 مكرر من هذا القانون"، وحسب ماجاء في المادة 536 مكرر:"تختص المحكمة

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق،الصفحة 317

² أكلي ليندة ، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية مدكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون ،فرع قنون النشاطات البحرية والساحلية ،2016، الصفحة 76.

التجارية المتخصصة بالنظر في المنازعات المذكورة ادناه: منازعات الملكية الفكرية، منازعات الشركات وحل تصفية الشركات، التسوية القائية والإفلاس، منازعات البنوك والمؤسسات المالية مع التجار، المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري، المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية".¹

2- الإختصاص القضائي الإقليمي

تضمن القانون البحري أحكاما تسمح فيه للمدعي برفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره، تيسيرا له في التقاضي²، فنصت المادة 745 من القانون البحري الجزائري على أنه " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام".

كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ، إذا كان في التراب الوطني".³

ويرفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام أي مقر إقامة المدعى عليه طبقا للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية القديم التي نصت على أنه: "يكون الإختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها لأنها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعاوى الحقوق الشخصية العقارية، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على إختصاص محلي خاص، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف يعود للإختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل له إقامة معروف فيكون الإختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرة آخر موطن له"⁴

¹ ا قانون رقم 13-22 مؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443 الموافق 12 يوليو سنة 2022، يعدل ويتم القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية

² أكلي ليندة، المرجع السابق، الصفحة 77.

³ المادة 745 القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم

⁴ بسعيد مراد، المرجع السابق، الصفحة 320.

إلا أن الأمر يختلف الآن بحيث نصت المادة 73 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه " : يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الإختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة إختيار موطن، يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك " .¹

ثانيا : الإختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل في الإتفاقيات الدولية

سنعالج الإختصاص القضائي في كل من إتفاقية هامبورغ ، وإتفاقية روتردام

1- في معاهدة هامبورغ لسنة 1978:

خلاف لمعاهدة بروكسل التي لم تتعرض لقواعد الاختصاص ، تضمنت قواعد معاهدة هامبورغ عدة جهات قضائية يمكن للمدعي اللجوء إليها عند الإقتضاء إذا نصت المادة 21 من معاهدة هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع لسنة 1978 في الفقرة 1 منها على أنه " في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الإتفاقية للمدعي حسب اختياره أن تقع فيها المحكمة ذات الإختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية :

المحل الرئيسي المدعى عليه و إن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الإعتباري الإقامة المدعى عليه أو مكان إبرام العقد بشرط أن يكون المدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي منها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.²

2- في معاهدة روتردام :

¹المادة 73 من قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008، الموافق ل 18 صفر عام 1429،المتضمن قانون

الإجراءات المدنية والإدارية ،صادر بالجريدة الرسمية رقم 21.

² خليل بوعلام، المرجع السابق ، الصفحة 71.

ترغب في رفع الدعوى ضد الناقل أن يحترم ما ما جاءت به هذه القواعد في تحديد الإختصاص في حالة غياب إتفاق مسبق على ذلك وعليه ترفع الدعوى. أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها الأماكن التالية :

مقر الناقل ، مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل ، أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو الميناء الذي تحمل فيه البضائع من السفينة في النهاية أو أمام المحكمة أو محاكم مختصة يتبعها إتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البحث فيها قد ينشأ بمقتضى هذه الإتفاقية من مطالبات إتجاه الناقل، والملاحظ هنا أن تحديد المحكمة المختصة إما يكون بناء أعلى ما تقرره القواعد بشكل حصري، أو بناء على إتفاق الأطراف.¹

الفرع الثاني : قواعد التحكيم في الدعاوي الناشئة في عقد النقل البحري

للتحكيم الكثير من المزايا التي تجعل المتخصصين يقضونه على المحاكم والهيئات القضائية الرسمية، فهو نظام يوفر مناخا جيدا و ملائما للمعاملات التجارية التي تتميز بالسرعة وهو ما لا يتناسب مع القضاء العادي الذي ما زالت تعتبر ببطئ إجراءات الدعوى وإطالة أمد التقاضي أحد عيوبه الرئيسية، عيوب لا تطرح بالحدة نفسها في التحكيم، أضف إلى ذلك شعور الأطراف بالرضا والإطمئنان وعليه سنتناول إتفاق التحكيم (أولا) هيئة منظمة التحكيم والشكل (ثانيا) والإجراءات الخاصة بحكم التحكيم (ثالثا) واستقلالية وشرط التحكيم البحري (رابعا) والطعن في الأحكام الصادرة في مجال التحكيم الدولي (خامسا) ومن ثم تحديد أحكام التحكيم في الإتفاقيات الدولية (سادسا)

أولا: إتفاق التحكيم

¹ شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 243.

اتفاق التحكيم ويسمى أيضا عقد التحكيم في بعض التشريعات الأجنبية هو إتفاق على إتجاه الطرفين إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض النزاعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية.¹

1- معيار التحكيم الدولي :

كثيراً ما اختلف الفقه حول معيار دولية التحكيم والتفرقة بين التحكيم الدولي والتحكيم الداخلي²، ولقد كان لهذا الإختلاف أثره على الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتحكيم الدولي³، وهو المعيار الذي رأى فيه البعض جميعاً للمعيارين المقررين في القانون القديم بطريقة جديدة إذ فيه معيار إقتصادي يتعلق بمصالح التجارة الدولية ومعيار قانوني يرتبط هذه المرة لا يتعدد أو الموطن فقط، وإنما أيضا بتعدد الدول والجنسيات.⁴

2- شروط صحة اتفاقية التحكيم

سنعالج الشروط الشكلية والموضوعية للتحكيم

أ- الشروط الموضوعية :

يشترط لصحة إتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري الموضوعية الواجب توفرها في كافة العقو ، من الرضا الخالي من عيوب الإرادة بين أطرافه المتمتعين بالأهلية أو سلطة إبرام هذا العقد، وهذا محل ممكن يتمثل في المنازعة المعروضة على التحكيم البحري إضافة إلى شرط السبب المشروع . ونجد في الرضا تلعب إرادة الأطراف دوراً أساسياً وكاملاً، إذ تعتبر إتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع إذا تلاقت إرادتي الطرفين على إخضاع نزاعاتهم الناشئة أو التي ستنشأ بينهم على التحكيم ،

¹ عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس م شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية لسنة 1994 ، دون طبعة ،دار النهضة العربية ، القاهرة 2004، الصفحة 118.

² عبد الحميد المنشاوي ، التحكيم الدولي والداخلي ، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية 1995 ، الصفحة 19.

³ عاطف محمد الفقي ، المرجع نفسه ، الصفحة 33.

⁴ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 326.

ويكون التعبير عن الإرادة إما صراحة أو ضمناً، إلا أنه من الناحية العملية فإن التعبير الضمني عن الإرادة يثير بعض الإشكالات، وذلك عند إحالة الأطراف المتنازعة في العقد الأصلي إلى شروط عامة متضمنة لشرط التحكيم، في هذه الحالة لا يعتبر الإتفاق صريحاً إلا إذا تبين أنهما قصد الإحالة إلى شرط التحكيم.¹

و تقضي القواعد أن يكون لكل عقد محلاً ممكناً ومشروعاً معيناً أو قابل للتعيين وغير مخالف للنظام العام والأداب العامة، وباعتبار شرط التحكيم عقد كسائر العقود فإنه يشترط محلاً لصحته وحتى لا يكون باطلاً بطلاناً مطلقاً وهو الأمر الذي يلتزم به الأطراف من عملهم أو إمتناعهم عن ذلك بمعنى آخر للإلتزام يعرض المنازعة التي تشملها إتفاقية التحكيم على المحكمة التحكيمية، ويتمثل المحل شرط التحكيم البحري في المنازعات القائمة بالفعل بين أطراف العلاقة البحرية وهذا يتحقق في صورة مشاركة التحكيم أين يكون النزاع وافعاً ومحققاً بخلاف إتفاقية التحكيم في صورة شرط التحقيق التي يتم إبرامه قبل نشوء النزاع مما يجعل صياغة الشرط التحكيمي عامة ولا يمكن فيما تحديد عناصر الخلاف بشكل دقيق.²

السبب يكون لكل إلتزام سبب مشروع ما لم يتم الدليل على خلاف ذلك فالسبب هو الغرض الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء إلتزامه، والغاية المراد تحقيقها من وراء الإلتزام، وفي مجال النشاط البحري فإن الغاية من إبرام شرط التحكيم البحري هي عرض المنازعات القائمة بين الأطراف على هيئة تحكيمية وعدم عرضها على القضاء يشترط السبب أن يتوفر على ما يلي : أن يكون موجوداً و محققاً، أن يكون صحيحاً ، أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام العام والأداب العامة ولا يمنعه القانون.³

ب- الشروط الشكلية:

¹ سيدي معمر دليلة ، إتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، العدد السابع، 2018 . الصفحة 344

² سيدي معمر دليلة ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مذكرة مقدمة لتبيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، 2015 الصفحة 113

³ سيدي معمر دليلة ، التحكيم في المنازعات البحرية ، المرجع السابق، الصفحة114.

نصت المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أنه: "يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان أن تبرم إتفاقية التحكيم كتابة أو بأي وسيلة إتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة"، وعليه فيجب إثبات وثيقة التحكيم في وثيقة مكتوبة أو بأي وسيلة شكلية أخرى، وقصد بعض الفقه بالإتفاق المكتوب شرط التحكيم المتبين في عقد وإتفاق التحكيم ، وهنا يثور التساؤل حول تحديد كافة الوسائل القابلة للإثبات بالكتابة خاصة وأن المشرع الجزائري أعقل تحديد الوسائل الإتصال قابلة للإثبات بالكتابة وهذا على خلاف ماجاء به المشرع الدولي في إتفاقية نيويورك لعام 1958 التي قصد بالإتفاق المكتوب شرط التحكيم في عقد أو إتفاق التحكيم الموقع عليه من قبل الأطراف أو الإتفاق الذي تضمنته الخطابات المتبادلة أو البرقيات.¹

فضلا عن ذلك فقد نصت الفقرة الثانية من المادة 458 مكررا 1 المضافة بموجب المرسوم التشريعي 93-09 على أنه من حيث الشكل ونحن طائلة البطلان أن يبرم إتفاق التحكيم بموجب عقد كتابي.²

ثانيا : هيئة منظمة التحكيم و تشكيلها

يقصد بتشكيل محكمة التحكيم البحري بأنه عدد المحكمين الذين تتعلق تتألف منهم هذه الهيئة ، ولقد وردت في المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الأحكام الخاصة بتعيين المحكمين، إذ تبين من خلالها أن الأصل يبقى دائما هو الرجوع إلى إتفاق الأطراف فإذا غاب ذلك يكون بالرجوع إلى القضاء وذلك وفق إجراءات حددتها هذه المادة، فإذا لم يتفق الأطراف على تعيين محكمة التحكيم أو تعذر عليهم ذلك لسبب من الأسباب كإهمال أحد الأطراف في تعيين محكمته، حينها يتم تشكيلها من طرف الغير .

تفرض المادة 1017 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، أنا يكون عدد المحكمين فرديا ، في الغالب يتفق الأطراف على تشكيل محكمة التحكيم من ثلاثة محكمين كما قد يقومون في البداية بتعيين إثنين من المحكمين ليقوموا بعد ذلك بتعيين المحكم الثالث إتفاقا

¹ بورطال أمينة ، إتفاق التحكيم البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السادس ، الصفحة 62.

² بورطال أمينة ، إتفاق التحكيم البحري ، المرجع نفسه، الصفحة 63.

بينهم بمقتضى المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي منحت الأطراف الحق في القيام بتعيين المحكم أو المحكمين، أو تحديد شروط تعيينهم.¹

1- إجراءات التحكيم

لا يوجد نص صريح في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري يوضح متى وكيف يتم إفتتاح إجراءات التحكيم، وإن كان المشرع قد أشار بطريق غير مباشر إلى وقت بدء هذه الإجراءات ، وذلك في المادة 1018 منه عندما ألزم المحكمون بإتمام مهمتهم في ظرف أربعة أشهر تبدأ من تاريخ إخطار محكمة التحكيم.²

وأن المشرع الجزائري لم يحدد لطلب التحكيم شكلا معينا، وكأنه في ذلك يحرص على تجنب تلك التعقيدات التي تحيط بعملية إعلان الخصومة، بحضوره كضرورة هذا الإعلان على يد محضر قضائي ، أو الإعلان عن طريق البريد للحضور أمام المحكم ، وغيرها من الإجراءات التي كانت ولا تزال سببا في بطء عملية التقاضي ، وهو ما دفع المشرع أن يجعل هذه الإجراءات أكثر مرونة على نحو يتفق وما يقتضيه التحكيم من سرعة الفصل في النزاع. ومع ذلك فإنه من الأفضل في تقديرنا، أن يتم طلب التحكيم كتابة مع تحديد البيانات اللازمة فيه مراعاة لمقتضيات الإثبات.

وحتى يحقق هذا المطلب الغرض منه، فقد جرت العادة أن يتضمن جملة من البيانات أهمها : اسم الطالب وعنوانه ، ذكر اسم وعنوان من يمثله قانونا أمام هيئة التحكيم، واسم المدعى عليه وعنوانه ، إسم المحكم الذي عينه الطالب إذ كانت هيئة التحكيم مكونة من أكثر من شخص، وعنوان هذا المحكم ورقم هاتفه لتسهيل الإتصال به و موجز لموضوع النزاع وإشارة إلى العقد الذي يتصل به النزاع ، وإلى شرط أو مشاركة التحكيم.³

¹ سيدي معمر دليلة ، التحكيم في المنازعات البحرية ، المرجع السابق ، الصفحة 120

² بلباقي بومدين ، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2018 ، الصفحة 418.

³ فتحي إسماعيل والي ، قانون التحكيم في النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 2007 ، الصفحة 319.

2- قانون واجب التطبيق

تستند المحكمة التحكيمية في بحثها عن قواعد تنازع القوانين لتصل إلى القانون الواجب تطبيقه إلى خمسة معطيات وهي : مكان التحكيم ، مكان توقيع العقد ، محل إقامة، أطراف العقد، بلد تنفيذ العقد ، لغة العقد أو لغة التحكيم إذا أختير للعقد لغة والتحكيم لغة أخرى.¹

لكن الممارسات التحكيمية البحرية الحالية تقضي تخويل الأطراف حرية اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع وذلك بتحديد صراحة أو ضمنا في اتفاق التحكيم ، وإذا أهمل الأطراف تحديده تدخل المحكم البحري في ذلك، أن يختار القانون الذي يراه مناسبا أو أي قانون وطني يحدده تبع لمنهج تنازع القوانين المقرر في القانون الدولي الخاص .²

ثالثا : استقلالية شرط التحكيم البحري

أقر المشرع الجزائري في المادة 4/1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية مبدأ هاما هو مبدأ إستقلالية شرط التحكيم عن العقد الأصلي وقد جاء فيها أنه : " لا يمكن الإحتجاج بعدم صحة التحكيم بسبب عدم صحة العقد الأصلي " .

هذا ما يحقق فعالية التحكيم البحري إذ يعتبر عقدا قائما بذاته، وعليه فإن مصير العقد الأصلي ليس له أثر على شرط التحكيم المتعلق به ، إذ بطل العقد الأصلي يبقى الفرد قائما وصحيا منتجا لأثاره بغض النظر عن زوال العقد الأصلي ما لم يكن باطلا لسبب خاص به، وأن بطلان أو فسخ أو إنتهاء العقد الأصلي لا يمنع شرط التحكيم من أن يرتب أثره

¹ على الفقي، التحكيم المبادئ القانونية في النقص والإستئناف والمحكمة الإدارية العليا، دون طبعة ، دار الكتاب الحديث القاهرة ، 2003 ، الصفحة 229.

² عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دون طبعة ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ، 2008 ، الصفحة 382

وبذلك فهو لا يخضع للقواعد العامة للتعاقد ينشأ إبرامه وصحته، وإنما يخضع أيضا للقواعد الخاصة باتفاقية التحكيم.¹

رابعا : الطعن في الأحكام الصادرة في مجال التحكيم البحري

يظهر من نصوص القانون الجزائري أن الوسائل المتاحة للطعن هي محدودة في هذا المجال، إذ هذه النصوص لا تتكلم سوى عن الإستئناف والنقض مما يعني إقصاء طريق المعارضة ويبدو هذا أمرا منطقيا على إعتبار أن الأحكام الخاصة بالإعتراف أو التقيد تصدر بطريقة غير وجاهية.²

1- الطعن بالإستئناف :

الطعن في الحكم الصادر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري طريق يلجأ إليه المحكوم عليه بغية الوصول إلى إعادة النظر في الحكم الصادر ضده بقصد تعديله أو إلغائه وذلك أن الحكم يصدر عن قاضي وهو إنسان عرضة للخطأ، ومن مقتضيات العدالة والإستقرار الحقوق السماح لمن صدر عليه الحكم يراه معيبا ، أن يطعن عليه بالإستئناف ل طرح النزاع من جديد أمام منظمة الإستئناف، وهذا من طرق الطعن العادية، وإستئناف الحكم الصادر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري يخضع كغيره من الدعاوى لقواعد الإستئناف الواردة في قانون المرافعات ويقصد به إعادة عرض موضوع النزاع الذي فصلت فيه محكمة الدرجة الأولى (المحكمة الجزئية أو الابتدائية) على محكمة الدرجة الثانية (محكمة الإستئناف) للفصل في موضوع من الدعوى من جديد.³

2- المحكمة المختصة بالنظر بالإستئناف:

يرفع الإستئناف بصحيفة تودع قلم كتاب المحكمة المرفوع إليها الإستئناف وفقا للأوضاع المقررة لرفع الدعوى ، ويجب أن تشتمل الصحيفة على بيان الحكم المستأنف

¹ سيدي معمر دليلة ، إتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري ، المرجع السابق، الصفحة 354.

² بن عصمان جمال ، الإعتراف بأحكام التحكيم الدولية وتنفيذها في ظل قانون الإجراءات المدنية الجديد، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق ، تلمسان، العدد 11 ، 2011 ، الصفحة 102.

³ عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري قواعد و أحكام ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، 2006 ، الصفحة 150.

وتاريخه وأسباب الاستئناف وإلا كانت باطلة وبعد الإيداع يجب إعلانها إلى الخصم الذي وقع ضده الإستئناف لشخصه أو في موطنه المختار.¹

3- حالة استئناف الأمر القاضي بالإعتراف أو التنفيذ :

رغم أن المشرع فتح مجالا في هذه الحالة لإمكانية الاستئناف إلا أنه حاول التضييق من مجاله من خلال وضعه لقواعد تحليلها تؤدي بنا إلى القول بوجود توفر شرطين أساسيين من أجل إمكانية استئناف أمر قضي بتنفيذ حكم دولي، الشرط الأول يمكن وصفه بالجغرافي حيث مكان التحكيم هو محل إعتبار، أما الشرط الثاني فهو قانوني لا يقبل الإستئناف إلا إذا توفرت حالة من الحالات محددة قانونا.²

4-الطعن بالنقض

بخلاق الإستئناف الذي خصص له المشرع الجزائري أحكاما خاصة لا نجد في إطار التحكيم التجاري الدولي نصوصا تتعلق بحالة الطعن بالنقض ضد الأمر أو القرار القاضي بالإعتراف و التنفيذ أو رفضه وهذا ما يعني أنه يمكن دائما أن يكون القرار الذي قضي إما برفض أو قبول الاعتراف أو التنفيذ عرضة للطعن بالنقض.³

5- الطعن ضد حكم التكليف

هأنحن بصدد الحالة التي يقدم فيها الطعن ضد حكم التحكيم في حد ذاته وفي حالة يبدو أن المشرع الجزائري قلص فيها كثيرا من الوسائل المتاحة للطعن، إذ لا وجود للاستئناف وإنما هناك الطعن بالبطلان وكذا النقض.⁴

خامسا : أحكام التحكيم في الإتفاقيات الدولية

سنوضح أحكام التحكيم في كل من إتفاقية هامبورغ وإتفاقية روتردام

¹ المرجع نفسه، الصفحة 151.

² بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 341.

³عجلة الجيالي ، الكامل في قانون الإستثمار ، دون طبعة ، دار الخلدونية ،الجزائر، 2005، الصفحة 481.

⁴ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 344.

1- في إتفاقية هامبورغ

أجازت إتفاقية هامبورغ في فقرتها الثانية من المادة 22 على أنه " يجوز للطرفين النص باتفاق مبين كتابه على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية ."

الإستناد إلى شرط التحكيم.¹

بالإحالة الوارد في سند الشحن إلى مشاركة الإيجار في مواجهة للعامل حسن النية يشترط أن ترد ملاحظة خاصة حول هذه المسألة أي مع ورود عبارة تعيد إلزام التعامل بهذا الشرط و التي جاءت متضمنة ما يلي : " إذا انضمت مشاركة الإيجار نص على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم و صدر سند الشحن استنادا إلى مشاركة إيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن، لا يجوز للناقل الإحتجاج بهذا النص اتجاه حامل السند الحائز له بحسن النية ."

قواعد هامبورغ في فقرتها الثالثة من المادة 22 حددت الأمكنة التي يمكن أن يتم فيها إجراء التحكيم وفقا لإختيار المدعي وهي الأمكنة تقريبا ذاتها التي منحت للمدعي بصدد رفع الدعوى القضائية أمام جهة محددة.²

2- في إتفاقية روتردام :

إن قواعد التحكيم الواردة بالفصل 15 من هذه الإتفاقية هدفها أيضا حماية الطرف الضعيف في هذ النوع من العقود³، لكن لا تطبق على الدول المتقدمة إلى الإتفاقية إلا إذ : أعلنت هذه الدولة في أي وقت بأن قواعد هذا الفصل من الإتفاقية الملزمة لها و هو ما نصت عليه المادة 87 منها و الذي ورد فيها " لا تلزم الأحكام هذا الفصل سوى الدول

¹ شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 307.

² شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 308

³ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، دون طبعة، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، الصفحة 441.

المتعاقدة التي تعلن وفقا للمادة 91 أنها ستكون ملزمة بها " وهو تأكيد على خصوصية التحكيم البحري وما جاءت بصدد. ¹

حيث ما طبقت هذه الإتفاقية فإنها بادرة جديدة لصالح الدول الشاحنة ستمنح لهم فرصة إجراء التحكيم في ميناء الشحن أو دولة المرسل إليهم حيث يقع مكان التسليم أو ميناء التفريغ وما لهذا الإختيار من مزايا حيث يعد مكان إجراء التحكيم هو المكان الذي يتم فيه اختيار هيئة التحكيم وتقديم الخبراء والذي يجوز من المحتمل أن ترفع فيه دعوى البطلان في حكم التحكيم، بمعنى آخر أن واضعي قواعد روتردام ركزوا على جانب مهم و هو مكان التحكيم لأهميته ومنحوا خيارات الدول الشاحنة مما قد يترد على اختيار مراكز التحكيم الموجودة في الدول الشاحنة²

المبحث الثاني : أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يكون الناقل البحري مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع المنقولة وكذلك عن التأخير في تسليمها، وقد رأينا كيف يستطيع الناقل البحري دفع هذه المسؤولية بالطرق المقررة قانونا، إلا أن المشرع سواء المشرع الجزائري أو الدولي أخذ في إعتباره ما يؤدي إلى التماطل التأخر في الرجوع على الناقل البحري من أضرار تلحق به ويكون ذلك إما بسبب طمس الحقائق حول حالة البضائع عند تسليمها في ميناء الوصول وإما بسبب تعليق المراكز القانونية فترة طويلة من الزمان. ³

وعلى ضوء هذا سوف نعالج متطلبات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في (المطلب الأول) وتقدم دعوى المسؤولية في (المطلب الثاني).

¹ شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 313.

² شتوان حياة ، المرجع نفسه ، الصفحة 317

³ هاني دوبرار ، موجز في القانون البحري ، المرجع السابق ، الصفحة 335.

المطلب الأول: متطلبات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري للبضائع إلى نفس القواعد الإجرائية المنظمة في قانون إجراءات المدينة والإدارية ، لأجل إثبات حق المدعي سواء كان هذا الأخير الشاحن أو المرسل إليه، في رفع الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل عن البضائع المفقودة أو التالفة ، يتعين عليه إخطار المدعى عليه بالضرر أو التلف في (الفرع الأول) ويليها اللجوء إلى الخبرة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإخطار

يعتبر الإخطار إجراء سابق لدعوى البحرية ويعرف بالإحتجاج أو بالتبليغ وعليه سنتناول تعريف الإخطار (أولا) شروط الإخطار (ثانيا) والأطراف المعنية بالإخطار (ثالثا) وميعاد الإخطار (رابعا).

أولا : تعريف الإخطار

لم يتم المشرع الجزائري بتعريف الإخطار إلا من خلال القانون البحري الجزائري ولا المعاهدات الدولية المقصود من الإخطار، وإنما تركوا ذلك إلى الفقه والقضاء من أجل تعريف الإخطار إذ عرفه الفقيه الفرنسي الأستاذ "رودينز" بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق" وهو يعني أن المرسل إليه عن عدم رغبته في الحصول على البضائع المرسلة إليه نظرا للحالة التي عليها، والتي تعرضت إلى التلف والأضرار، مقارنة على ما كانت عليه قبل تسليمها من طرف الشاحن إلى الناقل قبل إنطلاق الرحلة البحرية¹.

¹ بوزينة محمد ياسلين، المرجع السابق ، الصفحة 213

ولقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 790 من القانون البحري الجزائري إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة ، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس ، وإذا لم تكن ذلك تعتبر الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل إعتبارا من إستلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع من الشروط المبينة أعلاه.¹

ويتضح من ذلك أن حكم معاهدة هامبورغ أشد من حكم القانون البحري إذ لا يمنح المرسل إليه إلا يوما واحد لتوجيه الاخطار، المادة 19 الفقرة الأولى من معاهدة هامبورغ.²

ثانيا : شروط الإخطار

من أجل القيام بعملية الإخطار لا بد من توفر شرطين أساسيين :

1- أن يكون الإخطار مكتوباً: إشرط المشرع الجزائري أن يكون الإخطار في شكل كتابي وليس شفهي، إذ تعتبر الكتابة شرطا من أجل الإثبات للضرر عند التسليم وهذا طبقا لنص المادة 790 من القانون البحري.³

¹ المادة 790 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم

² المادة 19 الفقرة الأولى من معاهدة هامبورغ تنص على : "ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلع البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

³ المادة 790 من القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم

فيجوز أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه ، كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية وبما أن الكتابة تكون مقبولة في أي شكل كانت فأرسال تلكس يتضمن حدوث الأضرار بكيفية واضحة ودقيقة يعتبر الإخطار مقبولا.¹

2- أن يكون الإخطار واضحا ومحدادا: بحيث تتضمن ما أصاب البضاعة فعلا من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة، وأن يكون محدد بعيدا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لا تقي بالعرض من تحريرها.²

ثالثا : الأطراف المعنية بالاطار

حددت المادة 790 فقرة أولى من القانون البحري الجزائري والمادة السادسة من معاهدة بروكسل، الأطراف المعنية بالإخطار هم المرسل إليه أو ممثله من جهة، والناقل البحري أو ممثله من جهة ثانية، وبما أن الإخطار هو إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو من يمثله، فإنه يوجه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ، حيث تنتقل البضاعة من حيازة الناقل إلى حيازة المرسل إليه.³

رابعا : ميعاد الاخطار

ميزت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري الجزائري والفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل⁴ بين حالتين :

من الخسائر والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل أو وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بينما في الحالة

¹ خليل بوعلام، المرجع السابق ، الصفحة 65-66.

² بوحي نصيرة ، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، بن عكنون ، 2002 ، الصفحة 36.

³ مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، المرجع السابق ، الصفحة 286.

⁴ المادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل تنص على : " فيما عدا الحالات التي يعطى فيها الناقل أو وكيله ، في مرفأ التفريغ قبل عملية سحب البضاعة أو خلالها ، وقبل وضعها في حراسة الشخص الذي يحق له إستلامها بموجب إتفاقية النقل، إشعارا خطيا عن الخسائر والأضرار بصورة عامة، يشكل سحب البضاعة قرينة كافية بأن البضاعة سلمت من قبل الناقل كما هي في يوليصة الشحن وذلك حتى ثبوت العكس".

الثانية، فإن ميعاد الإخطار يجب أن يتم خلال ثلاثة أيام عمل إعتباراً من التسليم الفعلي للبضاعة.

1 - حالة الهلاك أو التلف الظاهر :

يكون الهلاك أو التلف الظاهر عندما يمكن للشخص العادي إكتشافه و ملاحظته بمجرد النظرة الأولى للبضاعة في شكلها الخارجي، بدون الحاجة إلى فتح الطرود أو فك الأغلفة التي تحتوي البضاعة بل بمجرد الوقوف عليها تظهر عيوبه ، إذ نصت المادة 790 الفقرة الأولى على أنه: إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذ لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.¹

تحدد مرحلة التسليم الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضاعة من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله ، وقد تستغرق أكثر من يوم حسب كمية البضاعة وطبيعتها، حيث أن عملية التسليم تبدأ من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي عند آخر جزء منها² والإخطار يكون عند تسليم آخر جزء منها.

أما إذ كان التفريغ على أجزاء يتخللها وقت طويل فيتم الإخطار عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار والبضاعة تنتظر الأجزاء الأخرى التي لم تصل بعد إلى ميناء التفريغ.³

2- حالة هلاك أو تلف غير الظاهر:

حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر هي الحالة التي لا يتمكن فيها المرسل إليه أو ممثله من التحقق من حالة البضاعة، والتأكد من سلامتها وتطابقها للمواصفات المدونة في سند الشحن بسهولة وإنما يتطلب لذلك متسع من الوقت⁴، إذ نصت الفقرة الثانية من المادة

¹ الواحد رشيد ، المرجع السابق ، الصفحة 159.

² هاني دويدار ، النقل البحري والجوي ، المرجع السابق ، الصفحة 315.

³ خليل بوعلام، المرجع السابق ، الصفحة 219

⁴ مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، المرجع السابق ، الصفحة 307

790 من القانون البحري الجزائري ، والفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على مد ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام كاملة ، على أن تسري من تاريخ التسليم.¹

الفرع الثاني: اللجوء إلى الخبرة

القاعدة أن المدعي هو من يتحمل عبء الإثبات ، فمن يطالب بالتعويض عليه إثبات الخطأ والضرر²، ولما كان خطأ الناقل مقترضا بقرينة فيقع على المدعي (المرسل إليه) عبء إثبات الأضرار سواء كانت التلف الكلي للبضاعة أو العيب الذي لحق بها، ويجب أن نميز بين المدعي هنا في مجال الإثبات والمدعي في مجال دعوى المسؤولية، ففي هذا الفرض الأخير المدعي هو من رفع الدعوى بينما المدعي في نطاق الإثبات من يدعي خلاف الأصل³، وعليه سنبرز إثبات الضرر (أولا) وقرينة المسؤولية في حق الناقل (ثانيا).

أولا : إثبات الضرر

استناد لفحوى الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري نجده نص على أنه وثيقة الشحن تعد ثابتة بالقرينة بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكيفية المبينة في الوثيقة ، بمعنى حجة بين طرفيه (الناقل والشاحن) سواء إثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المبين فيه ، أما عن مدى حجية نسبية غير مطلقة، فيجوز لأي من طرفي سند الشحن تفويضها وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن ، كما يجوز للناقل إثبات أن البضائع المشحونة كانت بوصف وحالة مختلفة كما هو وارد في وثيقة الشحن، كما يجوز للشاحن إثبات أن البضائع المشحونة كانت أكثر عدد أو أحسن حالا مما ذكر في وثيقة الشحن، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن النية.⁴

¹ المادة الثالثة ، الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل لسنة 1924.

² المادة 323 من القانون المدني المعدل والمتمم ، نصت على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين اثبات التخلص منه.

³ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 351.

⁴ المادة 761 من القانون البحري الجزائري.

وبالتالي فإن وثيقة الشحن يمكن إثبات عكسها بنقض ما ورد فيها، كما يمكن لريان السفينة أيضا أن يثبت أن البضائع سلمت له خلاف ما ورد في سند الشحن، وهذا راجع إلى البنود والشروط المتفق عليها والمدونة بوثيقة الشحن ، وبالتالي فعملية الإثبات هنا تختلف ما إذا كان هلاك كلي أو جزئي.¹

2- حالة الهلاك الكلي

هنا لا بد من إثبات واقعتين، الأولى هي إستلام الناقل للبضائع ، وهذه تثبت بتقديم سند الشحن² حسب المادة 749 من القانون البحري الجزائري³ والثانية عدم تسليم الناقل للبضائع وهذه يجوز إنباتها بطاقة الطرق ، وهنا ينقلب عبء الإثبات، فإن أراد الناقل التخلص من المسؤولية عليه الإثبات أنه سلم البضاعة للمرسل إليه القانوني، إذا كما هو معلوم لدينا أن تسليم البضاعة لغير ذي صفة يعد بمثابة عدم التسليم تماما، أي وكأنه هلاك كلي للبضاعة.

2- حالة هلاك الجزئي أو التعيب :

في الحقيقة تكون عملية الإثبات في هذه الحالة بإجراء عملية المطابقة بين ما هو وارد في سند الشحن و بين ما هو موجود فعليا، وهذا مع مراعاة أن الناقل يمكنه إثبات أنه لم

¹ جبارة نورة ، المرجع السابق ، الصفحة 214.

² سند الشحن : يعد سند الشحن البحري أداة الإثبات عقد النقل للبضاعة نتيجة لما يحتويه من شروط النقل، حيث أن إثباته يكون محررا بجميع طرق الإنبات وذلك عملا بمبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية ؛ وقد أكد المشرع الجزائري من خلال فحوى القانون البحري المعدل والمتمم على أنه يشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التى ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع وإستلامها.

³ المادة 749 من القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

يستلم أكثر مما تسلم فعليا ، كما أنه بإمكانه الإعتماد على التحفظات الى أورها في وثيقة الشحن فيما يتعلق بحالة البضائع (المادة 756) فقد يتخلص من مطالبة المدعي.¹

ثانيا : قرينة المسؤولية في حق الناقل

نص المشرع الجزائري في الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم على أن الناقل يعد مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمها إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها²، فمن البديهي أن أي شخص كان يملك بضاعة على متن سفينة وأبلغ بتلفها أو إصابتها بضرر فيفترض مباشرة أن الناقل هو المسؤول عن هذا الضرر أي الناقل هو المسؤول الأول عن أي ضرر قد يحصل للبضاعة منذ إستلامها حتى تسليمها وهذه المسؤولية تكون إفتراضية وليست مؤسسة على قرينة الخطأ.

وتجدر الإشارة إلى أن تعبير قرينة المسؤولية هو تعبير منتقد ، إذ أن القرينة إفتراض والمسؤولية، لا يصح أن تفترض فإذا كان من الممكن إفتراض وقائع كالخطأ فلا يمكن إفتراض نتائج قانونية كالمسؤولية فالنتائج القانونية لا تفترض ولكنها تستنتج من الوقائع التي يحددها القانون سواء كانت وقائع حقيقة أم مفترضة لما هو الحال بالنسبة للقرائن القانونية.³

1- من حيث نطاقها الزمني:

إنها تشمل عقد النقل البحري بجميع مراحلها، أي من إستلام البضاعة إلى حين تسليمها فحسب المادة 802 الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تكلفتها بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.⁴

¹ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 352.

² المادة 802 من القانون البحري الجزائري

³ المادة 337 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني ، الجريدة الرسمية 78 المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية العدد 31 ،نصت على أن : " القرينة القانونية تعني من نقررت لمصلحته عن أي طريقة أخرى من طرق الإثبات ، على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك ."

⁴ المادة 802 من القانون البحري الجزائري

ومن هنا يتبين بأن الناقل يتحمل مسؤولية الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل المتضمنة مرحلة التحميل بميناء الشحن إذ الناقل هو الذي يقوم بتحميل البضاعة وحرصها بالعناية التامة المادة 773 من القانون البحري خلال المرحلة التي تستغرقها لقطع المسافة بين ميناء الشحن والوصول ومرحلة التفريغ بميناء الوصول أن يقوم الناقل بتفريغ البضاعة بالعناية التامة طبقا للمادة 780 من القانون البحري ، وآخر مرحلة هي التسليم إلى المرسل إليه بعد تفريغها من السفينة إذ يقوم الناقل بتسليمها إلى المرسل إليه مباشرة وفي حالة عدم حضور المرسل إليه معه، يضعها الناقل بمؤسسات التخزين، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بالتسليم طقا للمادة 802 من القانون البحري.¹

فالتسليم الذي ينفي مسؤولية الناقل لا يكون إلا المرسل إليه أو ممثله القانوني وليس إلى ميناء المؤسسة ، ولقد أصدرت المحكمة العليا العديد من القرارات الخاصة بالمسؤولية الشاملة للناقل البحري القرار الصادر بتاريخ 1998/05/16 أوضح أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليما وفقا للمادة 802 من القانون البحري، وقيام كل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقا للمادة 873 من القانون البحري لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر، بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه، إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ.²

2- من حيث الأضرار التي ترتبط بها القرينة :

كما سبق الإشارة إليه فإن الضرر يشتمل على صورتين فقط الهلاك الكلي والتلف حيث جاء في قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 11 أفريل 1995 قرار مبدأ قانوني والمتمثل في أنه عندما يكون الضرر نائج عن نقص البضاعة يكفي إثبات طلب التعويض بشهادة عدم التفريغ عكس طلب التعويض عن الخسائر التي تطلب إثبات ذلك بتقرير

¹ المادتين 773 و 780 من القانون البحري الجزائري .

² قرار رقم 169663 بتاريخ 1998/05/16 إجتهد المحكمة العليا ، العدد الخاص ، 2001 ، الصفحة 178 نقلا عن

بسعيد مراد.

الخبرة¹، أما في حالة التأخير فهي مستمدة من نطاق القرينة لأنها لا تتضمن تسليماً، كما أن إثبات التأخير لا تثير أي صعوبة، فبمجرد حلول ميعاد التسليم إن كان مدرج في وثيقة الشحن ولم يحصل التسليم يكون قد حصل خطأ يتصل بالعقد ومن ثمة لا يحتاج المرسل إليه بعد ذلك إلى إثبات الضرر باعتبار أن العلاقة السببية بين الضرر والخطأ مفروضة.²

المطلب الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نظمت المعاهدات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية أحكاماً خاصة بالتقادم في الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر، ومن المعاهدات الدولية معاهدة بروكسل سنة 1924 ومعاهدة هامبورغ 1978 واتفاقية روتردام 2008.

ومن التشريعات الوطنية القانون البحري الجزائري لسنة 1976 المعدل سنة 1998 لأن من شروط قبول الدعوى أن ترفع في الميعاد المحدد قانوناً حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللزوم خاصة في المسائل البحرية وطبيعة النشاطات التي تنظمه في مجال التجارة الدولية، وضبط المواعيد فيها أمراً ضرورياً.

3

وعليه سنتناول أساس ونطاق التقادم في (الفرع الأول)، وبداية الأجل ووقف إنقطاع التقادم في (الفرع الثاني)

الفرع الأول : أساس ونطاق التقادم

يعرف التقادم بأنه وسيلة للتخلص من الإلتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون فهو إحدى وسائل إنقضاء الإلتزامات ويرتكز هذا النوع من التقادم على عدة إعتبارات الغرض منها حماية المصلحة العامة، وعليه سنتناول أساس ونطاق التقادم في التشريع الجزائري (أولاً) وأساس التقادم في الاتفاقيات الدولية (ثانياً)

¹ قرار المحكمة العليا رقم 119292 الصادر بتاريخ 11 أفريل 1995 عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد 49، 1996، الصفحة 227.

² جبارة نورة، المرجع السابق، الصفحة 80.

³ خليل بوعلام، المرجع السابق، الصفحة 72.

أولا : أساس ونطاق التقادم في التشريع الجزائري

لقد تولى المشرع تحديد أساس ونطاق التقادم الخاصة بالدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري في المواد 742 ، 743 ، 744 من القانون البحري الجزائري.

1-أساس التقادم

يعد التقادم من الأسباب المؤدية لإنقضاء الإلتزامات دون الوفاء به، أو ما يعبر عنه بالتقادم المسقط، يعني أن مضي مدة معينة من الزمن دون أن يطالب الدائن مدينه بالدين الذي له في ذمة هذا المدين يترتب على مضي هذه المدة أن ينقضي إلتزام هذا المدين بالوفاء لذلك الدائن ولا يحق له المطالبة بهذا الدين بعد ذلك.¹

الأصل أن أساس التقادم هو تحقيق المصلحة الإجتماعية العامة، أي أن الحق لا يجوز اسعماله بعد تركه مدة معينة من الزمن وهي القاعدة العامة²، أما أساس التقادم السنوي المنصوص عليه في القانون البحري هو السرعة التي يجب أن تتصف بها عملية النقل البحري فهو على هذا النحو يعتبر تقادما حقيقيا شرع لحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة من أجل إنهاء النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري خشية معالم الإثبات ومنعا لتراكم الدعاو ، فهذا التقاعد غير قابل لإقامة الدليل على عكسه ولا يقوم على قرينة الوفاء.³

نظمت المعاهدات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية أحكاما خاصة بالتقادم في الدعاوى الناشئة عن مسؤولية الناقل ، ووفقا لنص المادة 322 فقرة 1 من القانون المدني

¹ شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 194.

² إيمان الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري ، دراسة مقارنة في التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية ، الطبعة الأولى ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2016 ، الصفحة 18.

³ شتوان حياة ، المرجع نفسه، الصفحة 194

الجزائري فإنه لا يجوز النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه كما لا يجوز أن يتم التقادم في مدة مختلف عن تلك التي يعينها القانون.¹

ويعني ما تقدم اعتبار مدة التقادم التي حددها القانون ملزمة لطرفي العقد ليس لهما أن يتفقا على تعديلها، إطالة أو تقصيرا ، إذ هي من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها لمشية الأفراد.² غير أن القاعدة سالفة الذكر يرد عليها استثناء وهو في حال الإتفاق بين الأطراف في إطالة مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن ، على أن تتجاوز هذه المدة سنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى ، كما أنه يرد استثناء آخر في دعوى الرجوع كما لا يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن ينزل عليه عنه صراحة أو ضمنا بعد ثبوت الحق فيما طالما أن له حق التصرف فيه³، وهذا ما تضمنته الفقرة 2 من نفس القانون بنصها : " وانما يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه غير أن هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضرارا بهم " ⁴ وصورة نزول الناقل ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه ، تتجسد في عرض الناقل بعد انقضاء مدة التقادم تسوية الأضرار اللاحقة بالبضاعة تسوية ودية أو قبوله مقدار التعويض المستحق المرسل إليه⁵ وبالرغم من أن مدة التقادم من النظام العام إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، بل يجب أن تكون ذلك بناء على طلب المدين أو صاحب المصلحة فيه، وهذا ما تقتضيه المادة 321 الفقرة 1 من القانون المدني الجزائري التي نصت على أنه : "لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا، بل

¹ المادة 322 الفقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

² لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الإتفاق يتضمن تخفيفا لمسؤولية الناقل ومن ثم

يقع باطلا وفقا لنص المادة 811 من القانون البحري.

³ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 360.

⁴ المادة 322 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري

⁵ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، الصفحة 235

يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو يتمسك المدين به".¹

الدفع بالتقادم دفع موضوعي يجوز إثارته في أية مرحلة تكون عليها الدعوى ولو أمام الجهة التي تمر بالإستئناف ولا يجوز إثارته أمام المحكمة العليا.²

2- مجال التقادم:

يسري التقادم الذي نصت عليه المادة 743 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على: "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى". والمادة 744 من نفس القانون والتي تنص على: "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم أي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".³ على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع ضد الناقل البحري ومن ثم يسري التقادم على الدعاوى التالية:

أ - دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، وذلك خلال سنة واحدة من تاريخ التسليم.

ب- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له، وذلك حتى بعد انقضاء أجل السنة المقررة بدعوى المرسل اليه على أن يكون في

¹ المادة 321 الفقرة 1 من القانون المدني الجزائري

² شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 195.

³ المادتان 743 و 744 من القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم

خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه رفع دعوى الرجوع (المؤمن) المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر.¹

فانطلاقا من مقتضيات قانون التأمين خاصة المادة 118² والمادة 744 من القانون البحري ، يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له ، ولكن بشروط ، كما سبق شرح ذلك.

أما المادة 742 من نفس القانون التي نصت على أنه : " مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه ، تتقدم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه.

فالمادة 742 المذكورة أعلاه تطبق على دعوى مسؤولية الناقل البحري، فهي تخص كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري ما عدا دعوى مسؤولية الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة بالبضاعة المنقولة ، ودعوى الرجوع . وبمفهوم المخالفة فإن التقادم المنصوص عليه في المادة 742 من القانون البحري ينص :³

– دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل (المادة 797 منالقانون البحري) .

– دعوى مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو بالسفينة من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه (المادة 779 من القانون البحري) .

– دعوى الناقل ضد المرسل إليه للتعويض عن الخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع المادة (794 من القانون البحري الجزائري).

¹ حو باد حياة ، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، المجلد 02 ، العدد 01 2015 ، الصفحة 145

² الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات الصادر بالجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس 1995 ، العدد 13 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006 ، العدد 15 .

³ حو باد حياة ، المرجع نفسه، الصفحة 146.

– دعوى الناقل الذي يكون قد دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته التضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة، وذلك في الرجوع على الناقلين الآخرين (المادة 766 من نفس القانون)¹.

وبالتالي فإن الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري تتقدم بسنتين تبدأ من يوم تسليم البضاعة أو اليوم النا كان يجب أن تسلّم فيه.²

ثانيا : التقادم في الإتفاقيات الدولية.

سنوضح التقادم في كل من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1924 ومعاهد هامبورغ 1978 ، واتفاقية روتردام 2008.

1-التقادم في معاهدة بروكسل 1924 :

نص البروتوكول لعام 1968 والخاص بتعديل معاهدة بروكسل في المادة الأولى فقرة 2 على إلغاء نص البند الرابع من الفترة 6 من المادة الثالثة حيث تم استبداله بالنص التالي : " مع عدم الإخلال بالفقرة (6) مكرر لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ، ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف من هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك " .³

طبقا للنص الجديد فإنه أجاز إطالة مدة التقادم وذلك بعد إتفاق الطرفين بشرط أن يتم بعد حصول الحادث الذي كان سببا في رفع دعوى المسؤولية.⁴

2 - التقادم في معاهدة ما مبورغ 1978 :

¹ المرجع نفسه ، الصفحة 146

² بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 362

³ أكلي ليندة ، المرجع السابق ، الصفحة 90

⁴ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ،

2010 ، الصفحة 522

تطرت معاهدة هامبورغ لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، شأنها في ذلك شأن معاهدة بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري الجزائري المشار إليهما في السابق.

فوفقا للفقرة الأولى من المادة 20 من معاهدة هامبورغ تنص على أنه : " تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الإتفاقية إذا لم تتخذ اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين "يتبين من خلال هذه الفقرة أن المشرع الدولي وسع في مدة التقادم من سنة في معاهدة بروكسل وكذلك المادة 743 من القانون البحري الجزائري إلى سنتين في معاهدة هامبورغ، والسبب في ذلك إتاحة فرصة كافية للشاحن أو المرسل إليه في الرجوع على الناقل سواء تعلق الأمر باللجوء إلى القضاء أو إلى التحكيم بموجب شرط تحكيمي في سند الشحن أو بمشاركة تحكيم في عقد مستقل بين الطرفين." ¹

كما حددت الفقرة الثالثة مدة التقادم الذي يسري من اليوم الموالي لتسليم البضاعة وليس يوم التسليم الذي يقدم فيه الإخطار إذا ثبتت أضرار في البضاعة فتتنص الفقرة الثالثة على أنه : " لا يدخل اليوما الذي تبدأ في مدة التقادم في حسب المدة " ² .

أضافت الفقرة الرابعة فإنها تنص على أنه : "يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بعد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة " ، نلاحظ من خلال هذه المادة أنه يمكن الإتفاق بين الطرفين على تمديد مدة التقادم بإعلان إعلانات لاحقة مرة أو عدة مرات يوجهه للمدعى عليه والذي يكون عادة الناقل، إلى المدعي وهو الشاحن أو المرسل إليه. ³

¹ أكلي ليندة ، المرجع نفسه، الصفحة 91

² محمود شحات ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، الطبعة 2014، دار بلقيس ، الجزائر ، بدون سنة نشر، الصفحة 223.

³ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، الصفحة 247

الفقرة الخامسة تنص على : تقادم دعوى الرجوع التي يمكن أن تقام خلال سنتين المحددتين في القانون أو حتى بعد هذه المدة مهما طالت ولكن خلال 90 يوماً من يوم تسديد التعويض أو من يوم الذي تسلم إعلان الدعوى أمام المحكمة.¹

قتنص على أنه " الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه²

3- التقادم في إتفاقية روتردام 2008:

تناولت المادة 62 من قواعد روتردام بنوع من التفصيل الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى المقامة نتيجة عدم إحترام الإلتزامات الناتجة عن عقل النقل البحري جاء فيها :

" أ- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الإتفاقية بعد إنقضاء فترة قدرها سنتان.

ب- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع، ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

ج - بصرف النظر عن إنقضاء الفترة المبينة في الفقرة 1 من هذه المادة لا يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بعرض المقاطعة مقابل مطالبة ليتمسك بها الطرف الآخر ".³

¹ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة ، عمان ، 2007 ، الصفحة 275.

² محمود شحماط ، المرجع السابق، الصفحة 223

³ المادة 62 من إتفاقية روتردام 2008.

يلاحظ أن هذه الإتفاقية الأخيرة أخذت بنفس ما جاءت به إتفاقية هامبورغ وبالتالي تعتبر مدة السنتين هي المدة المناسبة للتقادم.¹

الفرع الثاني : بداية الأجل ووقف إنقطاع التقادم

نص المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري الجزائري على دعوى مسؤولية الناقل البحري تتقادم بسنة واحدة، كما أنه يمكن أن تمتد إلى سنتين بإتفاق الطرفين ويشترط لصحة هذا الإتفاق أن يتم وقوع الحادث الذي تترتب عليه رفع دعوى المسؤولية. هذا ما يدفعنا للبحث عن بداية سريان التقادم (أولا)، ثم التطرق إلى انقطاع ووقف التقادم (ثانيا).

أولا : بدء سريان مدة التقادم

حددت معظم التشريعات مدة التقادم لكل ما يجب إدراكه إجرائيا هو تحديد تاريخ بداية سريان التقادم الذي تباين حسب موضوع الدعوى والنص المطبق ، فيظهر التماثل بين إتفاقية بروكسل والتشريع الجزائري والإختلاف بين قواعد هامبورغ و روتردام.

1- في إتفاقية بروكسل والتشريع البحري الجزائري

مدة التقادم سواء في القانون البحري الجزائري أو معاهدة بروكسل هي سنة ميلادية واحدة تسري من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم وإن كانت المادة 743 من القانون البحري الجزائري لم تتضمن ذلك صراحة.²

و يختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي أو في حال الهلاك الكلي للبضاعة ونتعرض لهذه الحالات فيما يلي :

أ - حالة التسليم الجزئي للبضاعة :

¹ حوادي حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 144

² خليل بوعلام، المرجع السابق ، الصفحة 72

إذا كان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين ، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى ، أما الدفعة الثانية المتبقية فيسري عليها نفس النظام.¹

ب - حالة الهلاك الكلي :

في حال الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل بأنه في جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف ، إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه.

وإذا وصلت السفينة بدون البضاعة فإن التقادم يسري من تاريخ وصولها لأنها بفقدان البضاعة، وإذا غرقت السفينة وهلكت البضائع فإن التقادم يسري من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضاعة بغرقها.²

2 - في إتفاقية روتردام وقواعد هامبورغ

اعتبرت قواعد هامبورغ أن مبدأ سريان مهلة التقادم يكون من تاريخ التسليم أو اليوم الذي كان يجب أن يحصل فيه التسليم، وأنه لا يحسب اليوم الأول في الميعاد.³

حددت الفقرة الثانية من المادة 20 سريان التقادم حيث نصت على أنه " تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه " ⁴

تعتمد إتفاقية روتردام هي الأخرى على عملية التسليم كنقطة انطلاق لحساب المواعيد و تميز بين أوضاع مختلفة طبقاً للمادة 62 منها في فقرتها الثانية ، حيث تبدأ مهلة السنتين

¹ بوزرينة محمد ياسين ، المرجع السابق ، الصفحة 223

² خليل بوعلام ، المرجع السابق ، الصفحة 73.

³ شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 206

⁴ المادة 20 الفقرة 2 من معاهدة هامبورغ 1978

حسبها من اليوم الذي سلمت فيه البضاعة في حالة التلف، و في آخر يوم ينبغي التسليم فيه في حال التأخير أو الهلاك الكلي على ألا يحتسب ضمن هذه المهلة اليوم الذي تبدأ فيه.¹

ثانيا : وقف وإنقطاع التقادم

لم يعرض القانون البحري ولا معاهدة هامبورغ ولا معاهدة بروكسل لأحوال وقف التقادم أو إنقطاعه وترك الأمر في ذلك للتشريعات الوطنية.

1- وقف التقادم :

يوقف التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه وهو ما نصت عليه المادة 316 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري " لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيها بين الأصيل والنائب"²، ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة مطلقة ومن ذلك مثلا أن يفقد أهليته لمدة معينة.

فالوقف يقصد به تعطل و إمتناع سريان التقادم ، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها ، فإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة المحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها.³

2 - إنقطاع التقادم

الإنقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد.⁴ فتتص المادة 317 على أنه : " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تقليصة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن

¹ المادة 62 الفقرة 2 من اتفاقية روتردام 2008

² المادة 316 الفقرة 1 من القانون المدني الجزائري

³ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 368

⁴ المادة 319 فقرة 1 من القانون المدني تنص على أنه " إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر

المرتتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول "

أثناء المرافعة لإثبات حقه¹، كما تنص المادة 318 على أنه : " ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقراراً صريحاً أو ضمناً، ويعتبر قراراً ضمناً يترك تحت يد الدائن مالاً له مرهون رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين ".²

و من خلال نص المادتين المذكورتين يتبين أن أسباب التقادم هي :

أ - المطالبة القضائية : ينقطع التقادم الساري لمصلحة المدين إذا رفع دعوى أمام القضاء مطالباً فيها حقه ، حتى ولو رفعت إلى جهة قضائية غير مختصة ، ومن ثم فإن المطالبة الشفوية أو الكتابية طالما ظلت بين الدائن والمدين لا تقطع التقادم .

و يجب أن تكون المطالبة القضائية موجهة من الدائن إلى المدين فإذا وقع العكس منه كأن يرفع المدين دعوى يطالب فيها ببراءة ذمته من المدين، أو إبطال السند المثبت فيه الدين فإن من الدعوى لا تقطع التقادم ، وكذلك إذا رفع الدعوى ثم تركها، أو قضى بسقوط الخصومة فإن كل ما ترتب على رفع الدعوى يسقط تبعاً لسقوط الخصومة ويؤدي إلى اعتبار إنقطاع التقادم كأن لم يكن.³

ب - الحجز : فالحجز نوعان ، حجز تحفظي ، و هو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها ، وحجز تنفيذي ، وهو يسمح بإعداد الشيء المحجوز عليه للبيع بغية استيفاء الدائن لحقه من ثمنه.⁴

ففي مادة النقل البحري يتصور الحجز على السفينة وهو يخضع لقواعد خاصة جاء ذكرها في كل من القانون البحري ، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية في حالة غياب نص خاص.⁵

¹ المادة 317 من القانون المدني الجزائري

² المادة 318 من القانون المدني الجزائري

³ سحولي صلاح الدين ، المرجع السابق ، الصفحة 74

⁴ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 368

⁵ أكلي ليندة ، المرجع السابق ، الصفحة 96

وبالتالي إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إذا أمكن أن يستخلص منها إقرار بالمسؤولية تعتبر سببا من أسباب إنقطاع التقادم.¹

فيرتب على إنقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت إنتهاء الأثر المترتب على سبب الإنقطاع وتكون مدتهمدة التقادم الأول، أي سنة من يوم التسليم أو من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم أو سنتان كحد أقصى إذا إتفق الطرفان على تمديد المدة بعد الحادث المنشئ للدعوى ، وفي دعوى الرجوع يجوز وحتى بعد إنقضاء أجل سنة أن ترفع دعوى الرجوع ضد الناقل خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.²

والجدير بالتوضيح أن المشرع الجزائري نص في المادة 743 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري على جواز تمديد مدة التقادم المحددة في الفترة الأولى من نفس المادة بقولها: " بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى " ³

ومن هنا نستنتج أن المشرع الجزائري أجاز تمديد مدة التقادم إلى سنتين وذلك بإتفاق الطرفين ، بشرط أن يتم ذلك بعد وقوع الحادث وليس قبله.⁴

نستخلص من حيثيات هذا الفصل أنا المشرع قد هيا للمضرور (الشاحن أو المرسل إليه) وسيلة للحصول على حقه، وذلك بسن قوانين إجرائية تتعلق بدعوى مسؤولية الناقل البحريومايلاحظ هو أن المشرع قد جعل من عملية التسليم العنصر الأهم في دعوى مسؤولية الناقل البحري . كما أضفى التقادم القصير على الدعوى وذلك راجع إلى طبيعة المعاملات التجارية التي تتميز بالسرعة.

¹ بسعيد مراد ، المرجع السابق ، الصفحة 369

² شتوان حياة ، المرجع السابق ، الصفحة 208

³ خليل بوعلام ، المرجع السابق ، الصفحة 73

⁴ أكلي ليندة ، المرجع نفسه، الصفحة 92

خاتمة

نلخص في الأخير أن مسؤولية الناقل البحري في تسليم البضائع المنقولة بحرا تعد حجر الزاوية ، إذ أضحت تسليم البضائع من طرف الناقل أو ممثليه في الميعاد المعقول للمرسل إليه التزام جوهري نظرا للأهمية التي يكتسبها تسليم البضائع في مواعيدها بالنسبة للتجارة الدولية ، وبالتالي فإن تأخر الناقل في التسليم بدون شك سيعطل تنفيذ عقد البيع الدولية للبضائع ، فقد اختلفت التشريعات والاتفاقيات على تقرير مسؤولية الناقل عن التأخير من عدمها فنجد أن المشرع الجزائري في القانون البحري ينص صراحة على مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم نوعا من الغموض بحيث نجده يعرف لنا ما هو المقصود بالضرر الناجم عن التأخير.

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث أركانها عن المسؤولية بوجه عام فهي مسؤولية مدنية لا تقوم إلا إذا توفرت أركان ثلاث وهي الخطأ والضرر وعلاقة سببية بينهما.

فمسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام ناتجة عن عقد النقل البحري ، كما تقوم على أساس الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر ، كون هذا الأخير ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول ، فإن حدث ووصلت البضاعة غير سليمة هنا يستطيع الطرف المتضرر رفع دعوى المسؤولية على الناقل من أجل الحصول على التعويض.

تظهر الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي حيث نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل البحري الجزائري أما في القانون الدولي فنصت إتفاقية بروكسل على عقد النقل البحري حيث أبرمت في 25 أوت 1924 ، فكانت أول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته اتجاه الشاحن وإتفاقية هامبورغ التي أبرمت في 31 مارس 1978.

وأهم ما استحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

فكما سبق الذكر أن النقل البحري عامل مؤثر في التنمية الاقتصادية فعند حدوث الضرر يؤدي إلى إثارة النزاع بين الشاحنين والناقلين فيكون اللجوء إلى القضاء فإجراءات

دعوى مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإجراءات العامة لرفع الدعوى والإخطار وتقادم الدعوى فهي إجراءات خاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

ومن خلال هذه الدراسة فإنه يمكن الوصول إلى النتائج التالية :

-أنها مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن والذي يتعهد فيه الناقل بإيصال بضاعة معينة إذ يلزم الناقل بتحقيق نتيجة ومن ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدم تحقيق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.

-تقوم مسؤولية الناقل البحري عند وجود خطأ مفترض، وهو الشرط الأساس عند قيام هاته المسؤولية.

-أن عقد النقل البحري من ضمن العقود فائقة الأهمية نظرا لإرتباطه بالإقتصاد العالمي.

وعلى ضوء هذه الدراسة المتواضعة فإنه يتعين عليها تقديم إقتراحات في هذا الشأن :

-مراجعة القوانين والقرارات المنظمة للعمل بقطاع النقل البحري في الجزائر.

-إعادة النظر في الجهاز القضائي ، وذلك باستحداث محاكم متخصصة وكذا قضاة متخصصين في المجال البحري.

- السعي إلى تكريس التحكيم البحري كجزء مهم لا يتجزأ من نصوص القانون البحري.

- توفير مجال أوسع لدراسة قانون النقل بمختلف فروعه لماله من أهمية توازي أهمية

النشاط التجاري البحري بالنسبة للدولة الجزائرية.

قائمة المصادر

والمراجع

أولاً : المصادر

1- الإتفاقيات الدولية :

– إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 ، المصادقة عليها بمقتضى المرسوم رقم 64- 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.

– إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا إتفاقية روتردام، الموقعة في 11/12/2008.

– إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الموقعة في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

2- النصوص التشريعية :

– الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية عدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخة في 25 يونيو 1998، وبالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010، الجريدة الرسمية 46 المؤرخة في 18-08-2010

– الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتضمن قانون التأمينات ، الجريدة الرسمية عدد 13 ، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الجريدة الرسمية العدد 15.

– الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني ، الجريدة الرسمية العدد 78 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية العدد 31.

– قانون رقم 13-22 مؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443 الموافق 12 يوليو سنة 2022، يعدل ويتمم القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية،

– القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، الموافق لـ 18 صفر عام 1429 هـ المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية صادر بالجريدة الرسمية رقم 21،

ثانياً: المراجع

– إيمان الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري دراسة مقارنة في التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية ، الطبعة الأولى ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2016.

– بسام عاطف المهتار، معاهده بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببالص الشحن: عقود النقل، مسؤولية الناقل، الدعوى المسؤولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان، 2006

– طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الثقافة، عمان، 2007

– علي حسن يونس ،العقود البحرية ، دون طبعة، دار الفكر العربي، مصر، القاهرة 1978

– علي جمال الدين عوض، القانون البحري ، دون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة 1987.

– عادل علي المقدادي ، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة النقل البحري البيوع البحرية الحوادث البحرية التأمين ، الطبعة الخامسة ، دار الثقافة ، عمان ، 2011.

– عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية لسنة 1994 ، دون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004

– عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دون طبعة ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية ، 2008.

– عبد الحميد المنشاوي ، التحكيم الدولي والداخلي، دون طبعة ، منشأة المعارف الإسكندرية ، 1995.

– عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام ، المجلد 2 ، الطبعة الثالثة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، 2000.

– عجلة الجبالي ، الكامل في قانون الإستثمار ، دون طبعة ، دار الخلدونية ، الجزائر 2005.

- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري قواعد وأحكام ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة 2006.
- علي فيلاي ، التزامات النظرية العامة للعقد ، موفم للنشر ، الجزائر ، 2008.
- غالي الفقي ، التحكيم، المبادئ القانونية في النقص والإستئناف والمحكمة الإدارية العليا دون طبعة ، دار الكتاب الحديث ، القاهرة ، 2009.
- محمد حسين منصور ، العقود الدولية ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2006.
- محمد صبري السعدي ، شرح القانون المدني الجزائري ، مصادر الالتزام ، الواقعة القانونية الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ، دار الهدى ، الجزائر 1992.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2005.
- محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 1995.
- محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، طبعة 2014 ، دار بلقيس،الدار البيضاء،الجزائر ، دون سنة نشر.
- محمود محمد عباينة ، أحكام عقد النقل البحري النقل البري النقل الجوي ، دون طبعة دار الثقافة ، عمان ،الأردن ، 1984.
- مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، الطبعة الثالثة ، الدار الجامعية ، 1989.
- مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 1995.
- مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، 2010.
- وجدي حطوم ، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، دون طبعة ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2011.

- هاني دويدار ، النقل البحري والجوي ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان ، 2008.
- هاني دويدار ، قانون النقل ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2014.
- هاني دويدار ، موجز في القانون البحري ، الجزء الثاني ، دون طبعة ، بيروت ، دار الجامعة الجديدة ، 1993.

ثالثا : المقالات

- أمينة بورطال ، إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، العدد 05، 2017.
- أمينة بورطال ، إتفاق التحكيم البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، العدد 06، 2017.
- بن ديدوش سيد أحمد ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، المجلد 03 ، العدد 07 ، 2012.
- بوزوينة محمد ياسين ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد 08، 2012
- بن عصمان جمال ،الإعتراف بأحكام التحكيم الدولية وتنفيذها في ظل قانون الإجراءات المدنية الجديد، مجلة العلوم القانونية الإدارية والسياسية ، كلية الحقوق ، تلمسان العدد2011،11
- حلو عبد الرحمن أبو حلو ، الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية ، دراسة تحليلية في إطار قوانين التجارة البحرية واتفاقيتي بروكسل وهامبورغ ، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية ، كلية القانون جامعة اليرموك الأردن ، المجلد 11 ، العدد 01 ، 2012.
- حوباد حياة ، التقادم في دعوى عقد النقل البحري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران ، المجلد 02، العدد 01، 2015.

- خليل بوعلام ، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية ، معاهدة بروكسل 1924 ، معاهدة هامبورغ 1978 ، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية ، كلية الحقوق ، جامعة الشلف ، العدد صفر ، 2008.
- درادكة لافي محمد ، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري ، دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردنية وقواعد هامبورغ ، مجلة المنارة ، للبحوث والدراسات ، جامعة البيت الأردن ، المجلد 13 ، العدد 09 ، 2008.
- دالع سعيد ، النطاق الشخصي لنظام الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مجلة القانون والعلوم السياسية ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، العدد 05 ، 2017.
- سليم بودليو ، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية ، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، المجلد ب ، العدد 46 ، 2016.
- سليم بودليو ، بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، مجلة العلوم الإنسانية ، كلية الحقوق ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، المجلد أ ، العدد 48 ، 2017.
- سميرة بن جيلالي ، مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، العدد الخامس، 2017.
- سيدي معمر دليلة ، اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، العدد 07 ، 2018.
- شيخي محمد أمين ، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في تسليم عقد النقل البحري دراسة مقارنة بين التشريعات والإتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد ، العدد الخامس، 2017.
- ضامن محمد أمين ، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية ، كلية الحقوق جامعة تيسمسيلت ، المجلد 07 ، العدد 01 ، 2022

- فتاحي محمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي إتفاقية هامبروغ ، مجلة الحقيقة ، جامعة أحمد دراية ، أدرار ، العدد 35 ، 2015.
- مدني أحمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، العدد الثالث ، 2015.
- مروان منصور زايد ، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري من إتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008 ، مجلة الدراسات العليا والبحوث ، كلية الحقوق ، جامعة المنوفية ، المجلد 04 ، العدد 52 ، 2011.
- هادف محمد صلاح ، إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة ، مديرية الدراسات القانونية والوثائق ، وزارة العدل ، العدد 65 ، الجزائر ، 2010.

رابعاً: الرسائل والمذكرات الجامعية

1- الرسائل :

- أوسهلة محمد رضا ، عقد النقل البحري في القانون الجزائري ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم ، فرع قانون خاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الجيلالي اليابس ، سيدي بلعباس ، 2022.
- بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري وإلتفاقيات الدولية رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص قانون خاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2012.
- بلباقي بومدين ، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ، 2018.
- جبارة نورة ، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، فرع قانون خاص ، كلية الحقوق ، جامعة بن عكنون ، الجزائر ، 2008.

- دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2011.
- شهرزاد بن الصغير ، المركز القانون للأطراف عقد النقل البحري ، دراسة مقارنة ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص قانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2021.
- شتوان حياة ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم ، تخصص قانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2020.
- عبد الرحمن ملزي ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ، الجزائر 2007.
- قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018.

2- المذكرات الجامعية:

- أكلي ليندة ، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري ، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2016.
- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013

- بن دومية سعدية ، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام ، 2008 ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، تخصص في القانون البحري والأنشطة المينائية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران ، 2013.
- بوحيدي نصيرة ، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة بن عكنون ، الجزائر ، 2002.
- خلفي أمين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وإتفاقيه هامبروغ 1978 ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2009
- سحولي صلاح الدين ، دعوى مسؤولية ضد الناقل البحري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة وهران السانبا ، 2007.
- سيدي معمر دليلة ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، 2015.
- كميلا أعراب ، تنفيذ عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية ، فرع قانون النشاطات البحرية الساحلية ، كلية الحقوق ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2016.
- كاتيا عصام الصمادي ، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الإتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الشرق الأوسط ، الأردن ، 2017
- نبات خديجة ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ، دراسة مقارنة مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، تخصص عقود ومسؤولية ، كلية الحقوق بودواو ، جامعة أمحمد بوقرة ، بومرداس ، 2013.

- قرار المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 16 ماي 1998 ،ملف رقم 169663 المجلة القضائية الجزائرية العدد 1 ، 1999.
- قرار المحكمة العليا رقم 11929292 الصادر بتاريخ 11 أفريل 1995 عن الغرفة التجارية والبحرية منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا ، العدد 49 ، 1996.

الفهرس

	الاهداءات
	شكر وعرهان
01	مقدمة
9	الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	المبحث الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
11	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
11	أولاً: في التشريع البحري الجزائري
11	ثانياً: في الإتفاقيات الدولية
14	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
14	أولاً: موقف التشريع البحري الجزائري
15	ثانياً: موقف المعاهدات الدولية
17	الفرع الثالث: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع
17	أولاً: ركن الخطأ
18	ثانياً : ركن الضرر
20	ثالثاً: العلاقة السببية
21	المطلب الثاني : نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
22	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
22	أولاً: في التشريع البحري الجزائري
25	ثانياً: في الإتفاقيات الدولية
28	الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
28	أولاً: هلاك البضاعة

29	ثانيا: تلف البضاعة
29	ثالثا: التأخير في تسليم البضاعة
31	الفرع الثالث : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري
32	أولا : الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
34	ثانيا : الناقل في النقل المتتابع والناقل في النقل المختلط
37	المبحث الثاني : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع
37	المطلب الأول : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
37	الفرع الأول : الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
37	أولا :الإعفاءات القانونية في التشريع البحري الجزائري
41	ثانيا : الإعفاءات القانونية في المعاهدات الدولية
43	الفرع الثاني: الإعفاءات الإتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
43	أولا : الإعفاءات الإتفاقية في التشريع الجزائري
45	ثانيا : الإعفاءات الإتفاقية في المعاهدات الدولية
47	المطلب الثاني : تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع
47	الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية
47	أولا : التحديد القانوني للمسؤولية وفق المشرع الجزائري
48	ثانيا : التحديد القانوني للمسؤولية وفق الإتفاقيات الدولية
50	الفرع الثاني: تحديد الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع
50	أولا : الطبيعة القانونية للحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل
51	ثانيا : المستفيدون من تطبيق الحد الأقصى للتعويض
51	ثالثا : ضوابط تقدير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

53	رابعا : الحد الأقصى للمسؤولية في الإتفاقيات الدولية
55	خامسا : التحديد الإتفاقي للمسؤولية
57	الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
58	المبحث الأول : دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
58	المطلب الأول : أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
59	الفرع الأول : أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية (المدعي)
59	أولا: الشاحن
59	ثانيا: المرسل إليه
60	ثالثا : الغير
60	رابعا : المؤمن
63	الفرع الثاني : الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية (المدعي عليه)
63	أولا: الناقل المتعاقد وتابعيه
65	ثانيا : الناقل الفعلي
66	ثالثا : مجهز السفينة
69	المطلب الثاني : تحديد الجهة القضائية المختصة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
69	الفرع الأول : تحديد المحكمة المختصة للفصل في الدعوى لمسؤولية الناقل البحري
69	أولا : في التشريع الجزائري
71	ثانيا : الإختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل في الإتفاقيات الدولية
72	الفرع الثاني : قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة في عقد النقل البحري
73	أولا: إتفاق التحكيم

75	ثانيا : هيئة منظمة التحكيم و تشكيلها
77	ثالثا : استقلالية شرط التحكيم البحري
78	رابعا : الطعن في الأحكام الصادرة في مجال التحكيم البحري
80	خامسا : أحكام التحكيم في الإتفاقيات الدولية
82	المبحث الثاني : أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
82	المطلب الأول: متطلبات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
82	الفرع الأول: الإخطار
83	أولا : تعريف الإخطار
84	ثانيا : شروط الإخطار
84	ثالثا : الأطراف المعنية بالاختار
85	رابعا : ميعاد الاختار
86	الفرع الثاني: اللجوء إلى الخبرة
86	أولا : إثبات الضرر
88	ثانيا : قرينة المسؤولية في حق الناقل
90	المطلب الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
90	الفرع الأول :أساس و نطاق التقادم
91	أولا :أساس و نطاق التقادم في التشريع الجزائري
95	ثانيا : التقادم في الإتفاقيات الدولية
98	الفرع الثاني : بداية الأجل ووقف انقطاع التقادم
98	أولا : بدء سريان مدة التقادم
100	ثانيا : وقف وإنقطاع التقادم
105	خاتمة
108	قائمة المصادر والمراجع

ملخص الدراسة

تركز هذه الدراسة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، في القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية إذ تبين الدراسة أن العقد البحري ، يبرم بين الناقل الذي يلتزم بنقل بضاعة معينة عن طريق البحر و إيصالها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ، و بين الشاحن الذي يتعهد بدفع إجرة التمويل و يتحمل الناقل المسؤولية عن كل الأضرار التي تمس البضاعة و هي تحت عهده .

رغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام العقد إلا أنه يتدخل في حال تعرض البضاعة لأي هلاك أو تلف فيحق له مسائلة الناقل عن أي شرر قد يصيب البضاعة و تحريك دعوى ضده .

الكلمات المفتاحية :مسؤولية الناقل البحري ، البضائع ، الشاحن ، المرسل إليه

summary

This study focuses on the responsibility of the maritime carrier for the goods in the Algerian maritime law and international conventions, as the study shows that the maritime transport contract is concluded between the carrier who undertakes to transport certain goods by sea and deliver them from the port of shipment to the port of discharge and between the shipper who undertakes to pay the fare. The cargo shall bear the responsibility of the carrier for all damages affecting the goods while they are under his custody

Although the consignee did not participate in the conclusion of the contract, he intervenes in the event that the goods are exposed to any loss or damage, so he has the right to hold the carrier accountable for any damage that may befall the goods and to initiate a lawsuit against him.

key words : Responsibility of the sea carrier, cargo, shipper, consignee