



جامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa



حدود مسؤولية

الناقل البحري للبضائع

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون خاص

تحت إشراف

- هلال العيد

من إعداد الطالبتين

- رجاعي أمال

- أوكاشبي شهيناز

تاريخ المناقشة: 2025/06/26

لجنة المناقشة

الأستاذ: اقروفة زوبيدة، جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية..... رئيسا

الأستاذ: هلال العيد: أستاذ محاضر أ، جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية..... مشرفا

الأستاذ: صرايش زكريا، جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية.....ممتحنا

السنة الجامعية: 2024-2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

الحمد لله بنعمته تتم الصالحات، وبفضله تكلل الجهد بالتوفيق والنجاح

أتقدم بأسمى كلمات الشكر والإمتنان للأستاذ المشرف هلال العيد. الذي كان

داعما لنا في إعداد وأتمام هذه المنكرة.

وإلى كل أساتذتي الكرام الذين كانوا لنا قدوة في الإجتهد والإخلاص.

وشكر خاص لكل العمال الإداريين في كل اطوار الدراسة.

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من كان

لي سندا و سببا في نجاحي

إلى والدي حفظهم الله

إلى كل افراد عائلتي

إلى إخواتي و إخواني

إلى كل أصدقائي قريبيهم وبعيدهم

أمال

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية

ص: صفحة.

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ط: الطبعة

د س ن: دون سنة النشر

ثانياً: باللغة الفرنسية

P : page.

Op.cit : OUVRAGE PRESIDAMENT CITÉ

مقدمة

يعتبر عقد النقل البحري من أهم عقود التجارة البحرية ، ذلك أن له أثر كبير في تنظيم حركة تبادل و نقل البضائع بين الدول ، لأنه يساهم بشكل كبير في تطوير الإقتصاد العالمي عن طريق تقوية العلاقات بين الدول المتعاقدة بفضل الحاجة إلى هذا النوع من التجارة ، سواء كانت داخلية أو خارجية ، إلى أنه لشساعة المحيط الذي يشكل أكبر مساحة من اليابسة ، حيث يبلغ مجموع مساحة البحر على سطح الأرض ، حوالي 361 مليون كيلومتر مربع وهو ما يمثل حوالي 71 بالمئة من مساحة سطح الأرض ، فإنه بطبيعة الحال لا يخلو من المخاطر التي تهدد سلامة و أمن كل من الناقل و الشاحن ، و كذلك البضاعة التي هي أساس و جوهر عقد النقل .

لهذا السبب يتضمن عقد النقل البحري مجموعة من البنود التي تسير هذا العقد من بينها: البيانات المتعلقة بالطرفين، وصف البضائع، مكان الشحن، مكان التسليم، طريقة النقل، أسعار النقل، شروط الدفع، الإجراءات المطبقة في حالة النزاع، القانون المطبق، اللغة، التوقيعات ، بالإضافة إلى مسؤولية الناقل البحري الذي يمثل محور دراستنا ، حيث أن هذه المسؤولية تختلف تحديدها في مختلف الإتفاقيات الدولية التي من بينها التشريع الجزائري والتشريع المصري و الفرنسي .

بناء على ذلك يمكن لنا بيان مدى أهمية دراسة المسؤولية المحدودة التي يتحملها الناقل في مالبحري لهذه البضائع ، حيث تظهر في عدة جوانب أهمها : أولا تحديد المسؤولية التي تسمح بدورها في معرفة الشخص المسؤول في حالة وقوع ضرر للبضائع المنقولة، وحماية حقوق الأطراف المعنية مثل المرسل، الناقل والمستلم عن طريق معرفتهم لحقوقهم وواجباتهم

مقدمة

في حالة حدوث أي تلف أو فقدان للبضائع، كذلك تقليل النزاعات التي تشوب بين الأطراف المتعلقة بالبضاعة بالإضافة إلى التخفيف من المخاطر التي يتعرض لها الأشخاص الناقلين للبضائع، والتقليل من التكاليف التي ترهق كاهلهم زيادة عن ذلك تحسين جودة الخدمة المقدمة من طرف الأشخاص المعنيون بأداء هذه المهمة وتعزيز الثقة المتبادلة بينهم من خلال السعي في تجسيد سلامة وأمن البضائع وضمان تسليمها في المكان والميعاد المحدد، أخيرا الإمتثال للقوانين واللوائح والإتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقلين في النقل البحري مما يضمن التزام جميع الأطراف بالقوانين المعمول بها.

ذلك ما اعتمده الإتفاقيات الدولية فنجد معاهدة بروكسل المؤرخة في 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن¹، عدلت هذه الإتفاقية ببروتوكول عرف بقواعد فيسبي سنة 1968² ثم بروتوكول بروكسل لسنة 1979، و قواعد هامبورغ المؤرخة في 31 مارس 1978 المنعقدة من قبل لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية³ بالإضافة إلى القوانين البحرية الداخلية كالقانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 67_80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976⁴ ، كذلك دراسة كل من التشريعين المصري و الفرنسي.

¹ إتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، دخلت حيز التنفيذ في سنة 1931 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64_70 المؤرخ في 1964/04/07، ج ر عدد 29 الصادر في 1964/04/07

² بروتوكول بروكسل لسنة 1968، الخاص بتعديل الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924.

³ إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ، دخلت حيز النفاذ في 1 ديسمبر 1992.

⁴ أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977 معدل و متمم بموجب القانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج، عدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

يتمثل الهدف من خلال دراسة هذا الموضوع في أنه يساعد الأطراف المعنية في عمليات النقل البحري للبضائع في معرفة حدود أداء واجباتهم والتمتع بحقوقهم لتفادي وقوع أي نزاعات مستقبلية فيما يخص هذا الشأن، وضمان سير عملية نقل البضائع بالشكل الذي يحقق التطور وازدهار الإقتصاد العالمي الذي يلبي حاجيات السوق الداخلية في أحسن الظروف الملائمة لسير التجارة، ولا يتحقق ذلك إلا بعد احترام القوانين والإتفاقيات المعمول بها ، نظرا لمدى الأهمية التي يكتسبها النقل البحري، حيث يهدف بشكل كبير إلى تنظيم هذا النشاط الحيوي الذي يضفي المرونة في عمليات التصدير والإستيراد لمختلف البضائع بين الدول، وذلك من خلال وضع حدود لهذه المسؤولية في إطار قانوني منظم يوفر حماية متوازنة لجميع الأطراف المعنية في عمليات النقل البحري للبضائع.

من بين أسباب اختيارنا لهذا الموضوع يرجع إلى عدة عوامل من بينها: عوامل نفسية تتمثل في الرغبة الشخصية في القيام بهذا البحث، حيث أنه موضوع شيق يستلهم كل كاتب وقارئ ذلك أنه يشمل على العديد من المجالات القانونية، الإقتصادية، الثقافية، السياسية الإجتماعية وغيرها بالتالي لم يترك أي مجال للتردد في اختيار مثل هذا الموضوع، فيعد فرصة متاحة يغتنمها كل محرر للكشف عن كل الزوايا والأبعاد التي تتخلله.

من خلال ما سبق يظهر لنا جليا أن مسؤولية الشخص القائم بنقل البضائع، موضوع يطرح عدة استفسارات وتساؤلات تثير ذهن الفقهاء ورجال القانون الأمر الذي يحيلنا إلى طرح الإشكال التالي:

مقدمة

ما هو الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من الإتفاقيات

الدولية والتشريعات الداخلية؟ وكيف يمكن تحديد هذه المسؤولية؟

للإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا في بحثنا على المنهج التحليلي لدراسة بعض النصوص

القانونية، المتعلقة بالإتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية.

نظرا للإختلافات الحاصلة بين مختلف الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية خاصة القانون

البحري الجزائري بالإضافة إلى قانون التجارة البحرية المصري وقانون النقل الفرنسي اتبعنا

التقسيم التالي:

الفصل الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري

تمهيد

تتعرض السفينة أثناء رحلتها البحرية لمخاطر جسيمة و آثار وخيمة على البضائع المشحونة التي تصاب بالهلاك نتيجة وقوعها في حوادث الملاحة البحرية¹، مما يجعل الناقل البحري يتحمل المسؤولية عن البضائع التي ينقلها من وقت استلامها إلى غاية تسليمها ،مما يستوجب عليه أن يكون حذرا من المخاطر التي تحدق به حتى لا يقع في أخطاء تتسبب بموجبها الوقوع في أضرار تستلزم التعويض.

في هذا السياق تجدر بنا الإشارة إلى ان أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع محل اختلاف بين مختلف التشريعات والاتفاقيات الدولية في تحديد السبب الذي من أجله يضع القانون عبء التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة على عاتق الشخص الذي يتحمل مسؤولية نقل البضائع بناء على ذلك قد يكمن أساس المسؤولية في الخطأ الذي يصدر من الناقل أو أحد أتباعه الذي يتسبب بالتالي في حصول الضرر، كما قد يكون الأساس في الخطر، في حين يجد البعض الآخر أن الأساس في الضرر لوحده ولا حاجة للبحث فيما إذا كان محدثه قد أخطأ أم أنه لم يخطأ، ومن جهة أخرى يمكن إيجاده في تحمل التبعة، فما هو الأساس الذي يمكن الاعتماد عليه من اجل التمكن في مساءلة الناقل البحري للبضائع²؟

للإجابة عن ذلك سندرس في هذا الفصل أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية (المبحث الأول) وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضل التشريعات الداخلية (المبحث الثاني).

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية ، 2001 ، ص 256 .

² - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ودار الثقافة للنشر و التوزيع،

عمان، 2001.

المبحث الأول:

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية .

تتجه التشريعات اللاتينية نحو مسؤولية ناقل البضائع مسؤولية تعاقدية تقوم على افتراض المسؤولية أي الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد، حيث يعتبر الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع المنقولة سواء كان هلاكاً كلياً أو جزئياً، وعن تلفها و عن التأخير في تسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها¹. و في هذا السياق سندرس أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل في (المطلب الأول)، بعد ذلك سنتطرق إلى أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ في (المطلب الثاني).

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل .

لم تحدد اتفاقية بروكسل أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في مبدأ واضح، إنما تعرضت لالتزاماته، كما أوردت حالات تعفي فيها الناقل من المسؤولية، فالناقل مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، إلا إذا كان الضرر مذكوراً في الحالات التي تعفيه من المسؤولية، ومع ذلك يحق للشاحن أن يثبت أن الضرر يرجع إلى الخطأ الناقل أو إهماله². بناء على ذلك سنعرض موقف الفقهاء حول الأساس العام في الاتفاقية بروكسل (الفرع الأول)، ثم دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل و ذلك في (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

موقف الفقه حول الأساس العام في اتفاقية بروكسل

تنص المادة 3 من معاهدة بروكسل على أنه :

" أولاً : على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لأغراض التالية :

أ- جعل السفينة في حالة صالحة لسفر

¹- دويدار هاني، مرجع سابق، ص 266، 267.

²- لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 34- 35.

ب- تجهيز السفينة تطعيمها و تموينها على الوجه المرضي

ج- إعداد العنابر و الغرف الباردة و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة للشحن

ثانيا: مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتسويتها ورسها و نقلها و حفظها و العناية بها وتفريغها بما يلزم ذلك من عناية ودقة¹.

لعموم هذا النص في اتفاقية بروكسل انقسم الفقه إلى فريقين في شأن أساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الاتفاقية²، فمنهم من يرى بأنها تقوم على الخطأ المفترض، و البعض الآخر يري بأنها مسؤولية مفترضة، مما يعني أنهم لم يتفقوا في إعطاء تفسير لنصوص اتفاقية بروكسل.

أولاً: الاتجاه الفقهي الأول

يرى أنصار هذا الاتجاه أن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب هذه الاتفاقية تقوم على قرينة الخطأ المفترض ذلك أن التزامه يتمثل في بذل عناية و ليس في تحقيق نتيجة، و هذا ما تؤكد المادة 3 حيث تضع على عاتق الناقل التزام ببذل العناية الواجبة بالسفينة حتى تكون صالحة للملاحة و تجهيزها لنقل البضائع في ظروف ملائمة لذلك و الحرص على البضاعة من الوقت تحميلها على متن السفينة إلى غاية إنزالها منها³.

فيعتبر أن التزام الناقل هو التزام بوسيلة obligation de moyen، وحتى يتخلص من هذه المسؤولية يكفي له إثبات بذل العناية المطلوبة و ذلك طبقاً للفقرة الثانية من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل، أي عناية الرجل العادي و إن كانت طبيعة هذه العناية و مداها يختلف باختلاف طبيعة البضاعة المنقولة و هذا الأمر لا يقتصر على الناقل فحسب بل ينطبق كذلك على تابعيه بمعنى أنهم مطالبين ببذل نفس العناية التي يبذلها الناقل البحري في تنفيذ التزاماته.

¹ - اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سند الشحن، مرجع سابق.

² - أعراب كميلية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في القانون القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية و الساحلية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 102.

³ - كريم مريم، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 2020، ص 177.

كما إن تقدير هذه العناية يرجع إلى معيار الرجل العادي الذي لانقصد منه معيار شخص شديد للحرص و الانتباه في أداء التزامه و إنما نقصد به شخصا شديد الحرص و الانتباه في أداء التزاماته و إنما نقصد به شخصا متوسط المعنى بأموره وهو يماثل مقدار العناية المطلوبة لتنفيذ التزاماته المنصوص عليها في الفقرة الأولى في نفس المادة التي تلزم الناقل على السعي في جعل السفينة صالحة للملاحة¹.

إذن بموجب اتفاقية بروكسل يلتزم الناقل بممارسة العناية الواجبة، أي ممارسة العناية المعقولة لضمان صلاحية السفينة للإيجار (اتفاقية بروكسل لعام 1924، المادة 3فقرة 1) و تنفيذ العمليات التي تقع ضمن مسؤوليته، ومع ذلك فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسبقا ولا يمكنه تبرئة نفسه إذا قام دعوى تبرئة (مؤتمر ببروكسل 25 أغسطس 1924 المادة 4 فقرة 2)².

ثانيا: الاتجاه الفقهي الثاني

حسب هذا الرأي فإن طبيعة أو أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل تقوم على قرينة الخطأ العقدي الناقل أو ما يسمى بالمسؤولية المفترضة حيث يعتبر فيها الناقل ملزما بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع سليمة و كاملة إلى ميناء الوصول ،و في حالة عدم تحقق هذه النتيجة كان مسؤولا عن تعويض الأضرار اللاحقة بالبضاعة و لا يستطيع الناقل نفي المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي³.

عندما يضل سبب الضرر غير محدد تقع مسؤولية الناقل حتى لو أرتكب الشاحن خطأ من المحتمل أن من يساهم في الضرر ،لأنه من غير الممكن تحديد سبب معين لتفسير ذوبان البضائع جزئيا ،في النقل البحري ، هناك أنواع عديدة من الضرر، وفي الممارسة العملية ،نادرا ما تتاح لأصحاب الحق في البضائع الفرصة لتحديد السبب الدقيق للضرر الذي ربما حدث طوال الرحلة

¹- قرارية قويدر ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة - ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان ، 2018 ، ص46 - 47 .

²- Argola Igotaj ,le faute inexcusable du transporteur martine ,de marchandises et la limitation de sa responsabilité Mémoire pour l'obtention du master 2, droit martine et des transporteur, faculté de droit et science politique, université d'aix Marseille ,2015 ,p 19.

³- اعراب كميلية، مرجع سابق ، ص 103.

البحرية في لبحار البعيدة ، عند تحديد الضرر عند التسليم ، من المؤكد أن طبيعة الضرر واضحة بشكل عام ، اللبل، الصدمة و، النهب، و لكن من النادر إن تتمكن من إعادة بناء تسلسل الأحداث ربما لا يكون بمقدوره سوى شركة الشحن تحقيق ذلك حتى الخبراء غالبا ما ينحصر في الفرضيات أو الافتراضات ، وها ما يبرر اختيار المسؤولية الصارمة، و سيكون نظام المسؤولية مبني على إثبات خطأ الناقل غير فعال لذلك يجب عكس عبء الإثبات، إذا لم يتم تقديم الدليل ، فيجب افتراض إن الناقل قد أقام بأداء التزامه بالنقل بشكل غير صحيح¹.

وهذا ما أثار في اتفاقية بروكسل خلافا فقهيما فيما يتعلق بعملية الشحن و التفريغ ما إذا كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية أم لا تدخلان².

الفرع الثاني:

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل

يكون الناقل البحري مسئولا عن أي تلف أو هلاك أو تأخير في تسليم البضائع أو عدم تسليمها كلية لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة ، لكن القوانين الوطنية و الاتفاقيات الدولية سمحت لناقل البحري التمسك بأسباب إعفائه من المسؤولية نظرا للأهمية و لأثار القانونية المترتبة عنها³.

أولا: حالات الإعفاء التي تقرها اتفاقية بروكسل

الجدير بالذكر أن أساس العام في اتفاقية بروكسل قد ترد عليه بعض الاستثناءات⁴ تتمثل في حالات الإعفاء التي تقرها هذه الاتفاقية حيث أوردت قائمة طويلة لهذه الحالات تضمنتها نص المادة 4 . ثانيا من أ-ف.

¹ -Arjola ligataj ,op, cit, p 20.

² -لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 50 .

³ -لعوج ارزقي، "أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية ،المجلد السابع، العدد الرابع، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2022، ص 151.

⁴ -قرارية قويدر، مرجع سابق، ص 49 .

1. الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة و عن الأخطاء الملاحية

1.1 إعفاء الناقل من عدم صلاحية السفينة للسفر

اعتبرت نص المادة الرابعة 4 من الفقرة أولاً من اتفاقية بروكسل أن عدم صلاحية السفينة للملاحة رغم بذل العناية اللازمة في جعلها صالحة للإيجار سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية بشرط أن يكون قد بذل (الهمة الكافية) لجعل السفينة صالحة للملاحة¹.

2.1 الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو فب إدارة السفينة

وفقاً لنص المادة 04 الفقرة الثانية بند "أ" من المعادة، فإن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن أعمال أو خطأ الريان و البحارة و المرشد أو مستخدمى الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة².

3.1 الخطأ في الملاحة

ويقصد به الأخطاء المتعلقة بتسيير السفينة خط سيرها و ما يقوم به الريان في المناورات، و الخطأ في الملاحة يقع أثناء الرحلة البحرية، كما يقع ميناء السفينة³.

4.1 الخطأ في إدارة السفينة

يعني ذلك الأخطاء التي تتعلق بالسفينة دون أن تدخل من سيرها و تؤثر بشكل غير المقصرات (القاصرات)⁴.

2. الأسباب المرتبطة بالأشخاص :

يقصد بها الأسباب التي ترجع إلى خطأ الشاحن أو إلى خطأ الغير⁵.

¹ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص ص 118 - 120.

² - بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي المختار، عنابة، 2000، ص 77 .

³ - بودليو سليم، مرجع سابق، ص 77 .

⁴ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص ص 121-122.

⁵ - خلفي أمين، المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع : قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 111.

1.2 خطأ الشاحن

يقصد به فعل المضرور، و بالتالي تعد أخطاء الشاحن سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية، وهي بذلك كعقوبة بالنسبة إليه جزاء الإخلال بالتزامه¹.

و من صور أخطاء الشاحن تقديم معلومات غزي صحيحة عن البضاعة، ويثبت الناقل أن الضرر الذي لحق البضاعة، سبب تلك المعلومات الخاطئة التي قدمها الشاحن، كأن يقوم الناقل برص البضائع بسبب لها الضرر اعتماد على المعلومات الغير الصحيحة².

2.2 خطأ الغير

يقصد بالغير كل شخص ليس طرفا في العقد (الأطراف المتعاقدة) فإذا ما ارتكب هذا الغير فعلا و تسبب في إلحاق أضرار و خسائر بالبضائع، فإن الناقل لا يسأل عنها³.

3. الأسباب المتعلقة بالبضاعة محل النقل:

يظهر ذلك العيب الذاتي و العيب الخفي في البضاعة من جهة، ومن جهة أخرى نقص البضاعة أثناء السفر (عجز الطريق)⁴.

1.3 العيب الذاتي للبضاعة و العيب الخفي:

فالناقل لا يكون مسؤولا عنها شريطة أن يثبت العيب الذاتي للبضاعة أو العيب الخفي أو طبيعة البضاعة الخاصة و إن لم يستطع إثبات ذلك تحمل المسؤولية⁵.

2.3 عجز الطريق:

يقصد بنقص البضاعة أثناء السفر النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بحرا.

1- نفس المرجع ، ص 133.

2- لطيف جبر كومانبي، مرجع سابق، ص 124.

3- بودليو سليم ، مرجع سابق ، ص 84 .

4- خلفي أمين، مرجع سابق، ص 122.

5- بودليو سليم ،مرجع سابق ، ص 82 .

يختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة و طول الرحلة و مدى تغيرات الجووية التي تحدث أثناء الطريق.

فهناك بعض البضائع التي تتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، ومنها ما يجف مع الزمن كالحبوب و الفواكه، ولا دخل لإرادة الإنسان في حدوثها¹.

4. القوة القاهرة أو الحادث الفجائي:

يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إذا كان وقوع الضرر أوال هلاك سببه قوة قاهرة، وتعرف بأنها كل أمر لا يمكن توقعه أو رده، يترتب عليه استحالة في التنفيذ كما لا يكون لناقل دخل في حدوثه يلحق بالقوة القاهرة الحادث العرضي أي الحادث الفجائي. ومن أمثلة ذلك، الإضراب، إحصاء أبواب العمل أو ما يعترض باستمرار العمل كلياً أو جزئياً².

5. الحجز القضائي و الحجز الصحي:

تصدره السلطات الحكومية التي يترتب عليه عرقلة تنفيذ، عقد النقل البحري كحجز السفينة لعدم سداد رسوم الميناء أو إقضاء التعويض المستحق عليا جزاء الأضرار التي سببتها لأحد الأرصفة، أو منع تفريغ حمولتها، أو مصادرتها بما يترتب عن ذلك من استحالة تنفيذ عقد النقل، بشرط ألا تكون هذه الإجراءات سبب خطأ الناقل أو تابعيه.

أما فيما يخص الحجز الصحي فهو إجراء تتخذه السلطات الصحية من أجل منع انتشار الأوبئة مما يترتب عليها وتلف البضائع بشرط ألا تكون هذه الإجراءات معلومة للناقل و لا يمكنه تفاديها.

¹ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 123.

² - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 1999، ص 408 .

6. إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر :

يعود سبب وجود هذا المبدأ المستقر باعتباره التزاماً أخلاقياً مرسخاً في أعماق ربان السفن ورجال البحر ككل منذ زمن بعيد، وهو يقوم على تضامن البحارة و تعاونهم على مواجهة أخطار البحر¹.

ثانياً: الاتفاق على الإعفاءات التي تقرها اتفاقية بروكسل:

إن نصوص هذه الاتفاقية قد حرصت شروط الإعفاء من المسؤولية إلى أنها أوردت استثناءات لبعض الحالات التي يمكن فيها الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية قد يكون ذلك بسبب نوع من البضاعة المنقولة أو مكان رصها أو بسبب طبيعة الرحلة التي تسلكها السفينة، حيث تتمثل هذه الحالات فيما يلي من المسؤولية:

1. بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية:

منعت اتفاقية بروكسل أي شرط من شروط إعفاء الناقل من المسؤولية سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة، هذا يعني أن الناقل البحري لا يمكنه الإعفاء من المسؤولية عن البضائع حتى لو كان هناك اتفاق بين الطرفين²، وعلى ذلك يعتبر باطلاً :

1.1 شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن، لأنه يسمح للناقل من التحرر من مسؤولية عن أخطائه على حساب الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين دفعها الشاحن.

2.1 شرط الجهل بالوزن، و ما يماثلها من هذه الحالات التي تجبرها هذه الاتفاقيات، لأنها تؤدي إلى قلب عبء الإثبات و التخفيف على الناقل.

1. جواز شروط الإعفاء من المسؤولية:

سنتعرض إلى شروط الإعفاء الاتفاقية الصحيحة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل³.

¹ - عبد القادر حسين عطير، مرجع سابق، ص 40

² - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 102.

³ - أعراب كميلية، مرجع سابق، ص 125.

1.1 نقل الحيوانات الحية :

يستطيع الناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية في حالة نقله للحيوانات¹ و المقصود بالحيوانات الحية المتحركة منها فقط² التي يستوجب نقلها في الظروف خاصة³ أما الحيوانات الحية الأخرى فلا يشملها الاستثناء للانتقاد⁴.

2.2 البضائع التي تنقل على السطح :

في حالة شحن البضائع على سطح السفينة ، يعتبر الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع ، ما لم يكن هناك اتفاق مسبق بين الناقل و الشاحن يسمح بنقل البضائع على السطح في هذه الحالة ، يتحمل الشاحن مسؤولية إثبات أن الناقل قد خالف الاتفاق ، ومن ثم يصبح الناقل مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع دون أن يكون له الحق في الدفع بالمسؤولية ، ومع ذلك إذا كان هناك سبب أجنبي ، فقد يستطيع الناقل الدفع بالمسؤولية⁵.

3.2 عدم سريان الاتفاقية على المرحلتين السابقة و اللاحقة للشحن و التفريغ :

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على الفترة الممتدة منذ شحن البضائع إلى غاية تفريغها ، وهي ما تعرف بالمرحلة البحرية ، أما المرحلة التي تسبقها ، أو تتبعها فهي خارج نطاق الاتفاقية⁶.

¹- بودليو سليم ، مرجع سابق ، ص 86 .

²- لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق ، ص 104 .

³- بودليو سليم ، مرجع سابق ، ص 86 .

⁴- لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق ، ص 104 .

⁵- مدني أحمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 3 ، مخبر القانون البحري و النقل ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2015 ، ص 212 .

⁶- لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق ، ص 106 .

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ

لقد أضاف واضعي اتفاقية هامبورغ ملحقاً خاصاً بالاتفاقية تحت عنوان تفاهم عام أقره مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بالنقل البضائع بطريق البحر، حيث جاء في هذا المفهوم بوجه عام أن المسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض كقاعدة عامة كما يقع عبء الإثبات على الناقل، إلى أن أحكام الاتفاقية تعدل من هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات¹.

حيث أقرت هذه القواعد جزءاً منها خصته لتحديد أساس المسؤولية (الفرع الأول) وكذلك في المادة الخامسة منها ثم تطرقت إلى الاستثناءات الواردة عليها (الفرع الثاني)².

الفرع الأول

الأساس العام في اتفاقية هامبورغ

تنص المادة الخامسة فقرة أولى من اتفاقية هامبورغ على أنه³: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلائه جميع ماكان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته"⁴.

¹ -- درارية قويدر، مرجع سابق، ص 51.

² -- شنوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة في إطار القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 61.

³ -- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري: "النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري" دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003 ص 166.

⁴ -- إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

يتضح من خلال هذا النص أن اتفاقية هامبورغ تقيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأضرار الناشئة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الأضرار الناشئة عن التأخير في تسليمها على أساس الخطأ المفترض ، فالمتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل لأنه مفترض عند وقوع هذه الأضرار¹.

في حالة عدم تمكن الناقل البحري من تقديم دليل على أنه هو أو تابعه أو وكلائه قد قاموا بكل الإجراءات و التدابير اللازمة لتجنب وقوع الحادث، و الأضرار الناجمة عنه، اعتبر مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

يفترض الخطأ صادراً من الناقل عند حصول أضرار للبضاعة عند دراستها ، إلا أن المادة السالفة الذكر خولت له التخلص من المسؤولية إذا قام بنفي قرينة الخطأ و إثبات أنه قد اتخذ الإجراءات المعقولة لتجنب الأسباب الدافعة لوقوع الضرر، و إذا فشل في ذلك انعقدت مسؤوليته².
والمرفق رقم 2 الملحق بالاتفاقية و المعنوي " تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع " يورد ما يلي³:

"من المفهوم عموماً أن المسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على المبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، و مؤدي ذلك ، كقاعدة أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات"⁴.

في ضل أحكام اتفاقية هامبورغ فمسؤولية الناقل البحري، تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، أي أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ.

إذا كان التزام الناقل يعتبر التزاماً ببذل عناية مع افتراض الخطأ أو الإهمال، فإن المضرور لا يحتاج إلى إثبات خطأ الناقل، يكفيه إثبات وجود البضائع تحت حراسة الناقل عند وقوع الضرر، ويمكن القيام بذلك من خلال تقديم عقد النقل و ما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن

¹- فتاحي محمد، " مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد درارية، أدرار ، 2015 ، ص 49 .

²- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 166 .

³ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1999، (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، ط 2 ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر ، 2003، ص 16 .

⁴- اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق .

،بالإضافة إلى إثبات الضرر المزعوم، عندئذ تطبق قرينة الخطأ، حيث يفترض وجود خطأ أو إهمال من جانب الناقل، وترتبط العلاقة السببية بين الخطأ أو الإهمال و الضرر لتحمل المسؤولية، يتعين على الناقل نفي أي خطأ أو إهمال من جانبه، ويمكنه القيام بذلك من خلال إثبات أنه أتخذ مستخدموه أو وكلائه كل الإجراءات المعقولة لتجنب الحادث أو آثاره.

الفرع الثاني

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ

يدفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ عليه إثبات، أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته ما نصت عليه المادة الخامسة فقرة أولى من اتفاقية، ضف إلى ذلك حالات إعفاء خاصة يستفيد منها الناقل لنفي المسؤولية¹.

لكن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس هام قوامه تحقيق التوازن في المصالح دعامته الأساسية عدم صحة شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية لقاء حصوله على جملة من الأسباب المعفية و تحديد حد أقصى لمسؤولية وهذا لا يضع من إجازة بعض الاتفاقات التي تحترم القواعد الخاصة بالمسؤولية².

أولاً: أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

كقاعدة عامة يسأل الناقل عن هلاك البضائع كلياً أو جزئياً وعن تلفها و عن التأخر في تسليمها حسب المواعيد المتفق عليها فإن هذه القاعدة ترد عليها بعض الاستثناءات³ حيث تم تقسيم أسباب دفع المسؤولية إلى أسباب العامة و أسباب خاصة⁴.

1- محمد كمال حمدي ، مرجع سابق ص 16 -92 .

2- شنوان حياة ، مرجع سابق ، ص 67-68 .

3- فتاحي محمد ، مرجع سابق ، ص 65 .

4- محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 173 .

1. الأسباب العامة :

حددت اتفاقية هامبورغ بعض الحالات التي يعفي فيها الناقل البحري من المسؤولية من بينها حالة الحريق¹.

1.1 حالة الحريق

يعتبر الحريق من بين الأسباب التي تؤدي الى حدوث أضرار للبضائع الأمر الذي جعل الناقلين يدرجون بندا اتفاقيا لنفي المسؤولية عنها² لحماية أنفسهم حيث يكفي للناقل أن يثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة سببه الحريق حتى يعفي من كل المسؤولية في مواجهة صاحب الحق في البضاعة³.

تنص الفقرة الرابعة من المادة الخامسة على أنه:

" يُسأل الناقل:

- 1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق ،إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .
- 2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول إتخاذها ، لإخماد الحريق و تجنب تبعاته أو التخفيف منه⁴.

جاء في نص هذه الفقرة عكس ما جاء في الفقرة الأولى من نفس المادة ، حيث تبين من خلال هذا النص أن المضرور هو من يقع عليه عبء إثبات خطأ الناقل الذي أدى إلى نشوب

1- فتاحي محمد ، مرجع سابق ، ص 65 .

2- حيفري شيمة أمال ، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن ،رسالة لنيل شهادة الماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، وهران ، 2011 ، ص 42 .

3- نفس المرجع ، ص 42 .

4- اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ، مرجع سابق .

الحريق أو خطأ أو إهمال مفترض في هذه الأحوال إنما هو خطأ أو إهمال واجب الإثبات¹ الذي يتحمل عبئه المدعي (الشاحن أو المرسل إليه)².

2. الأسباب الخاصة

بالإضافة إلى الاسباب العامة هناك عدة حالات خاصة تمكن الناقل من التمسك بها لدفع مسؤوليته تتمثل في نق الحيوانات الحية و الإنقاذ زيادة على ذلك فإن اتفاقية هامبورغ تتضمن حكما خاصا بالمسؤولية الناشئة عن حادث النووي³.

1.2 نقل البضائع الحية

أوردت الفقرة الخامسة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ في تعريفها لمصطلح "البضائع" أنه يشمل الحيوانات الحية، وجعلت إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هذا النوع من النقل إعفاء قانونيا نصت عليه المادة الخامسة الفقرة الخامسة.

وفقا لأحكام هذه المادة فإن الناقل البحري كأصل عام غير مسؤولا عن الأضرار اللاحقة للحيوانات الحية من هلاك أو تلف أو التأخير في التسليم إذا كانت ناشئة عن المخاطر الخاصة التي تصاحب هذا النوع من النقل، إذ يكتفي الناقل البحري بإثبات

أن الضرر الحاصل كان نتيجة لطبيعة البضاعة المنقولة كانزعاج الحيوان من ارتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوانات و قتل، أو حطم القيود وأثار الذعر و الغموض على متن السفينة مما اضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه حيث يجب أن يتضمن الإثبات الذي الناقل الخطر الذي كان سببا في حدوث الضرر⁴.

¹ - محمد كمال حمدي ، مرجع سابق ،ص 16 .

² - دالع سعيد ، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل للبضائع ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ،تخصص :القانون البحري و قانون النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، أبو بكر بلقايد - تلمسان ، الجزائر ، 2016 ، ص 135 .

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق ، ص 177 .

⁴ - دلع سعيد ،مرجع سابق ، ص 86- 87 .

2.2 إنقاذ الأرواح و الأموال:

تعفي اتفاقية هامبورغ الناقل في حالة إنقاذ الأرواح و الأموال عن التأخير أيضا إضافة إلى هلاك البضاعة أو تلفها ، كما أنها فرقت بين إنقاذ الأرواح حيث اعتبرته واجب تحت الاتفاقيات الدولية على القيام به لدوافع إنسانية لا يمكن لأي أحد رفضها و بين إنقاذ البضائع المشحونة المعرضة للأضرار الذي تلزم الناقل بإنقاذها و إنما يكفي بذل جهد معقول بهذا الاتجاه¹.

مع إدخال العنصر جديد في عملية الإنقاذ و هو العوارية العامة ، حيث تفيد بأنه فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن التدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر و هذا ما نصت عليه المادة الخامسة الفقرة السادسة من اتفاقية هامبورغ.

من خلال سياق هذا النص يفهم أنه يستثني من إعفاء الناقل من المسؤولية حالة تطبيق أحكام الخسارة البحرية المشتركة².

3.2 المسؤولية الناشئة عن الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية :

بموجب قواعد هامبورغ يترتب على ذلك عدم جواز تحميل الناقل البحري المسؤولية ، سواء كان مرتبطا بالمنشأة الذرية أم لا . يجب على المضرور بدلا من ذلك تحميل المسؤولية لمستغل المنشأة الذرية، شريطة أن تخضع هذه المسؤولية لأحكام معاهدة باريس أو فيينا أو قانون وطني يوفر حماية مماثلة³ إذا لم تتوفر هذه الشروط ، يمكن للمضرور تحميل المسؤولية للناقل البحري بموجب قواعد هامبورغ السبب وراء هذا الحكم هو أن الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن الحوادث النووية توفر حماية " أوسع للمضرورين بسبب المسؤولية الموضوعية لمستغل المنشأة الذرية⁴.

1- حيفري نسيمة أمال ، مرجع سابق ، ص 94.

2- محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع ، ص 184 .

3- دويدار هاني ، موجز القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1999 ، ص 284 .

4- دويدار هاني ، موجز القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 284 .

ثانياً: الاتفاق على الإعفاء التي تقررها اتفاقية هامبورغ

وفقاً لما نصت عليه اتفاقية هامبورغ في نص المادة 23 منها، فإن الشروط التي تهدف إلى تقرير مزايا خاصة للناقل على حساب الشاحن أو المرسل إليه تقع باطلّة، أما التي يكون موضوعها زيادة مسؤولية الناقل و التزاماته تكون صحيحة.

1. بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

وإعمالاً بهذا المبدأ فتعتبر الاتفاقات باطلّة ما يلي:

- أ. الاتفاق الذي يهدف إلى تحقيق مسؤولية الناقل، مثل الاتفاق على إعفائه من المسؤولية أو تحديد مسؤوليته بأقل من الحد الأقصى المحدد في المادة السادسة من الاتفاقية.
- ب. الاتفاق الذي يخفف من التزامات الناقل، مثل الاتفاق الذي يكون محله تمسك الناقل بتحديد المسؤولية في الحالات التي تحرمه فيها الاتفاقية من هذا الحق.
- ج. الاتفاق الذي بموجبه ينقل عبء الإثبات للشاحن بينما الاتفاقية تضعه على الناقل¹.
- د. الاتفاق الذي ينص على تقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية².
- هـ. الاتفاق الذي من شأنه يحرم المدعي من حقه في خيار الاختصاص القضائي الذي تنص عليه المادة 21 من الاتفاقية أو في المادة 22 بشأن مكان التحكيم أو تقييد هذا الخيار³.
- قواعد هامبورغ لا تجيز في أي حال من الأحوال الاتفاق على تعديل أحكام المسؤولية الواردة فيها⁴.

2. جواز شروط الإعفاء من المسؤولية :

وتقع صحيحة الاتفاقات التالية :

1-2 الاتفاق على زيادة الحد الأعلى لمسؤولية الناقل أو إلغاء هذا الحد أصلاً ليغطي التعويض على كل ضرر .

2-2 الاتفاق الذي يحرم الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية في حال نشوء الضرر نتيجة فعل أو تقصير من جانبه ، سواء كان ذلك يقصد إحداث الضرر أو عن استهتار مع علمه باحتمال حدوثه.

1- محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 114.

2- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 191.

3- محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 114.

4- مدني أحمد، مرجع سابق، ص 213.

2-3 الاتفاق على افتراض الناقل في حالة الضرر الناجم عن الحريق ، حيث يتحمل عبء إثبات براءته .

2-4 الاتفاق على تمديد فترة التقادم¹ .

¹ - محمد كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص 115 .

المبحث الثاني:

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريعات الداخلية.

لم تستقر التشريعات الدولية وحتى الداخلية على أساس واحد، حتى وإن كانت قد وضعت أسسا عاما إلا أنها قررت أسسا استثنائية، حسب ما تقتضيه ظروف الحال، و ذلك لأنه في بعض الحالات تتطلب تغيير الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المحدودة للناقل البحري. لذلك سنتعرض لأساس المسؤولية المحدودة في القانون البحري الجزائري (المطلب الأول)، ثم يعقبه الوضع في التشريعات المقارنة بما فيه التشريع المصري و الفرنسي (المطلب الثاني)¹.

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع يجب أن يكون هذا الأخير قد أخل بالتزاماته العقدية التي يفرضها عليه عقد النقل البحري الذي أبرم بينه و بين الشاحن، و بذلك فإذا أخل الناقل البحري للبضائع بأحد هذه الالتزامات تقوم مسؤولية التي يجب معرفة الأساس التي تبنى عليها (الفرع الأول) و كذا² حالات الإعفاء القانونية و شروط الإعفاء الاتفاقية³ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري

بالرجوع إلى نص المادة 802 من التقنين البحري التي جاء فيها: "يعد الناقل مسئولا عن الخسارة أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفة بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المندرجة في المادة التالية"⁴، نستنتج بمفهوم المخالفة أن التزام الناقل البحري يتمثل في إيصال البضاعة سالمة بنفس المواصفات التي كانت عليها عند تسليمها من الشاحن

¹ - قرارية قويدر ، مرجع سابق ، ص 45 .

² - أعراب كميلية ، مرجع سابق ، ص 100 .

³ - بودليو سليم ، مرجع سابق ، ص 76 .

⁴ - أمر رقم 76 - 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ، معدل ومتمم، مرجع سابق.

و في ميعاد المتفق عليه في عقد النقل، وعند مخالفته لما جاء في هذا العقد فيما يخص البضاعة الملتمزم بإيصالها يعد الناقل مخطئاً و بالتالي يحدث عدم تحقق النتيجة.

وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة هو الخطأ المفترض بمعنى يفترض الخطأ من جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر ،فالشاحن غير مكلف بإثبات الضرر لقيام مسؤولية الناقل البحري¹.

لقد أرسى المشرع نظاماً صارماً لمسؤولية الناقل البحري، حيث أقامها على قرينة المسؤولية التي تعد أشد قسوة من المسؤولية المبنية على الخطأ ،فجعل مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة تتحقق بمجرد وقوع التلف أو هلاك البضاعة المنقولة، و هو ما يستتف من حالات الإعفاء المحددة حصراً في المادة 803 من القانون البحري الجزائري، حيث لا يعفي الناقل من هذه المسؤولية المفترضة إلا بإثبات تحقق إحدى الحالات المنصوص عليها، باستثناء حالة واحدة فريدة².

أما هذه الحالة الاستثنائية، فقد نظمها المشرع على نحو مختلف ،حيث أقام المسؤولية فيها على أساس الخطأ المفترض، و ذلك عندما يقصد الناقل في الالتزام بتهيئة سفينة صالحة للملاحة، وفي هذه الحالة بالذات، يعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل العناية الأزرمة في الوفاء بهذا الالتزام الخاص³.

أكد القضاء ما جاء به التشريع الجزائري حول أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري، حيث جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 20140/09/04 الملف رقم 0964344 أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية مفترضة تقوم على أساس الخطأ المفترض، إذا تضمن القرار الحكم التالي في فقرته الأولى: "مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة، من تاريخ شحن البضائع إلى

¹ - رزاي نهاد ، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع ،مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق ،

تخصص : قانون بحري و مينائي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد الصديق بن يحيى ، جيجل ، 2022 ، ص 13 - 14 .

² - قرارية قويدر ، " النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد و ضرورة التشجيع على الاستثمار " ، مجلة القانون و العلوم السياسية ، العدد الخامس، معهد الحقوق و العلوم السياسية بالمركز الجامعي صالحى أحمد، النعامة،

2017 ، ص 456.

³ - نفس المرجع ، ص 456 .

غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله"، و هذا استنادا إلى أحكام المادتين 790، 802 من الأمر 76-80 (التقنين البحري)¹.

الفرع الثاني

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

إن التقنين البحري الجزائري عدد أسباب و حالات يترتب على قيام إحداها و مع علاقة السببية، و بالتالي انتفاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع، و تتمثل هذه الأسباب في أسباب الإعفاء القانونية، في حين يبقى بعد ذلك لأطراف العقد حرية الاتفاق على مدى إعفاء الناقل من المسؤولية و هو ما يعرف بالإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية².

أولا: حالات الإعفاء القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

تعتبر الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع تلك الحالات المحددة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية بموجب نصوص قانونية، إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 من القانون البحري الجزائري يعفى من المسؤولية.

1. الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

يكون السبب العام لانتفاء المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، إذ أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية و تتمثل الأسباب العامة فيما يلي³:

1.1 عدم صلاحية السفينة للملاحة:

يتبين من خلال نص المادة 770 من القانون البحري الجزائري أن الناقل البحري يأخذ ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة حسب ما تنص عليه نص المادة على أنه: " يتعين على الناقل بدء بذل العناية اللازمة وذلك بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة...."، ومعيار العناية اللازمة هو معيار

¹ - قرار المحكمة العليا (قرار الغرفة التجارية البحرية) ، رقم 0964344 ، بتاريخ 2014/09/04 ، مجلة المحكمة العليا - العدد الثاني، 2014 ، ص 239 .

² - الواحد الرشيد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة) ، مذكرة لنيل شهادة لدكتوراه في القانون الخاص ، تخصص : قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة مولود ، تيزي وزو ، 2013 ، ص 70 .

³ - نفس المرجع ، ص 70 .

الرجل العادي، و يكفي للناقل أنه قام ببذل العناية اللازمة للتخلص من المسؤولية و يعفي نفسه استنادا إلى نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري ويدفع بعدم الصلاحية للملاحة و يكون بكافة طرق الإثبات¹.

2.1 العيوب الخفية

يعفي الناقل البحري من المسؤولية متى كان الضرر راجعا إلى العيب الخفي للسفينة لا يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي أما إذا كان العيب ظاهرا و كان بالإمكان أن تكشفه هذه الفحوص لو أنها تمت بصفة جيدة فإن الناقل يبقى مسئولا عن هذا العيب و لا يمكنه التمسك بحفائه لإعفاء نفسه من المسؤولية².

3.1 الأخطاء الملاحية

يعرف الخطأ في الملاحة على أنه الخطأ الفني في قيادة أو سير أو حركة السفينة أي الخطأ الذي يأتيه الناقل في قيادة السفينة و مباشرة الملاحة، و من أمثلة الأخطاء الملاحية ارتطام السفينة بالرصيف حين الإرساء و التصادم، التي تؤدي إلى إعفاء الناقل عن المسؤولية و نفس الشيء بالنسبة للأخطاء في إدارة السفينة³.

4.1 خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها

يعد الناقل البحري معفيا من المسؤولية إذا لم يخطره الشاحن بطبيعة البضاعة الخطرة التي ينقلها و يكون ذلك دافعا لقيام مسؤولية الشاحن شرط إثبات الناقل البحري وقوع الضرر⁴.

¹ - دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2011 ، ص 20 .

² - دريسي أمينة ، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري الحالات المتعلقة بأفعال التابعين و البحريين و الحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية ، مذكرة من أجل شهادة الماجستير في قانون الأعمال ،كلية الحقوق ، جامعة وهران إنسانية ، وهران ، 2008 ، ص 172 - 175 .

³ - دمانة محمد ، مرجع سابق ، ص 27 .

⁴ - عبدات ليلي، عيساوي محمد، " حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة "، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، المجلد 59، العدد 03، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة كلية الحقوق، الجزائر، 2002، ص 414 .

5.1 القوة القاهرة:

هو حادث لا دخل لناقل فيه حيث لا يمكن توقعه، يجعل التزام الناقل فيه مستحيلا و من أمثلة ذلك نذكر يهجان البحر و العواصف الشديدة¹.

6.1 إنقاذ الأرواح أو الأموال:

من بين الالتزامات المفروضة على الربان هو مساعدة الأشخاص لأنه يعتبر في هذه الحالة إلزاميا، أما إنقاذ الأموال فهي مسألة اختيارية مع ذلك رتب المشرع عليهما نفس الأثر بمعنى أن الناقل معفى من المسؤولية الناشئة عن الضرر الذي يصيب البضاعة نتيجة إنقاذ الأشخاص أو الأموال على السواء².

2. الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

هي تلك الأسباب التي على أساسها يطلب الناقل البحري دفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته³، و هي كالآتي:

1.2 المسؤولية النسبية

تعرض لها المشرع الجزائري في نص المادة 804 من القانون البحري الجزائري و التي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه، و خطأ مندوبيه و عدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى⁴.

2.2 ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن:

حسب ما ورد في نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري فقد أعفى المشرع الجزائري الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة.

3.2 التصريح الكاذب للشاحن

نصت عليه المادة 810 من القانون البحري الجزائري بقولها⁵:

1- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 72.

2- دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 28.

3- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 73.

4- مدني أحمد، مرجع سابق، ص 211.

5- الواحد الرشيد، مرجع سابق، ص 73.

"لا يعد الناقل مسئولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"¹.

4.2 نقل البضاعة على سطح السفينة

الأصل أن قيام الناقل بشحن البضائع على سطح السفينة بنفسه عمل مشروع، لكن إذا خالف الكيفية التي تشحن بها البضائع فإنه يسأل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع من هلاك و تلف و لا تستطيع الدفع بالمسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي، و استثناءً على ذلك يمكن عدم مساءلة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج عن نقل البضائع على السطح متى كان تحميلها قد وقع بالاتفاق مع الشاحن و هذا ما نصت عليه المادة 774 الفقرة الثانية، و هنا يكفي للشاحن أن يثبت أن الناقل قد خالف الإنفاق المبرم بينهما وهو عدم تحميلها على السطح لكي يصبح هذا الأخير مسئولاً عن جميع الأضرار التي تلحق به بدون أن يكون للناقل دفع هذه المسؤولية².

5.2 نقل الحيوانات الحية

عملاً بنص المادة 812 فقرة ب القانون البحري الجزائري فإنه يمكن اشتراط إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية و النقل على سطح السفينة³.

ثانياً: حالات الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري

تعتبر كل القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع الوارد في القانون البحري تعد قواعد أمرة لا يجوز لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على مخالفتها إلا ما أجازها القانون، لذلك تنقسم حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الاتفاقية إلى حالات اتفاقية باطلة و أخرى صحيحة⁴.

1- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل متمم، مرجع السابق.

2- مدني أحمد، مرجع سابق، ص 73.

3- دلح السعيد، "مسؤولية الناقل البحري عند نقل الحيوانات الحية"، المجلة الجزائرية للقانون و النقل، العدد الثامن، مخبر القانون البحري و النقل - جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 183.

4- رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 39.

1. بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

أبطلت نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري كل شرط اتفاق يكون هدفه و أثره المباشر أو الغير مباشر ما يلي¹:

" أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد، 770، 773، 780 و 802، 803 و 804 من هذا الكتاب.

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه، ماعدا في حالة ما جاء في المادة 808.

ج - منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع"².

تنص المادة 811 على جواز الاتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل فيما يخص التزاماته المنصوص عليها في المواد 770 و 773 و 780 و 802،

و التي تنظم التزامات الناقل اتجاه السفينة و البضاعة، كما أضافت المادة 803 شرطا لإعفاء الناقل من المسؤولية، وهو إثبات أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي، في حين أن المادة 804 من القانون البحري الجزائري قضت مسؤولية الناقل أو مندوبيه المسؤولية النسبية إذا تسبب خطوهم مع أسباب أخرى في إلحاق الضرر للبضاعة.

مع ذلك يعتبر باطلا بطلانا مطلقا أي شرط في عقد النقل يفيد إعفاء ناقل أو تحديد مسؤوليته في الحالات المذكورة أعلاه ، كما يقع باطلا أي اتفاق يهدف إلى:

تخفيض مبلغ التعويض القانوني المحدد في المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

تتنازل الشاحن عن حقوقه المستمدة من تأمين البضاعة لصالح الناقل³.

¹- قرارية قويدر ،"النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد و ضرورة التشديد على الاستثمار"، مرجع سابق ، ص 459 .

²- أمر رقم 76-80 ، يتضمن القانون البحري ، معدل متمم ، مرجع سابق .

³- الواحد رشيد ،مرجع سابق ، ص 77 - 78 .

2. جواز شروط الإعفاء من المسؤولية:

حدد المشرع في نص المادة 812 من التقنين البحري الحالات التي يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية حيث جاء فيها¹ خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ - عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها.

ب - في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة².

لخص المشرع الجزائري الشروط المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل على أن تتعلق بالحالات المذكورة في المادة 812 السالفة الذكر³.

المطلب الثاني:

أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريعات المقارنة:

يتطلب تحديد مدى ثبوت مسؤولية الناقل البحري للبضائع بحث المسائل الآتية: الأساس القانوني الذي يقوم عليه هذه المسؤولية، وأسباب دفعها، و أخيرا بحث حكم الشروط الاتفاقية في شأن المسؤولية⁴، وذلك في كلا من القانون المصري (الفرع الأول)، و القانون الفرنسي (الفرع الثاني).

¹- رزاي نهاد ، مرجع سابق ، ص 41 .

²- أمر رقم 76-80 ، يتضمن القانون البحري ، معدل متمم ، مرجع سابق .

³- الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص 25 .

⁴- دويدار هاني ، النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، مصر ، 2008 ، ص 82 .

الفرع الأول:

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري

يحدد أساس مسؤولية الناقل إذا كانت مؤسسة على كون إلزامه بتحقيق نتيجة أو التزام ببذل العناية فقط، ومن ثم تحدد الوسائل المتاحة لإسقاط المسؤولية أو الحد منها بالنسبة للناقل، وآلية الإثبات بالنسبة للشاحن¹.

أولاً : الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري:

تنص المادة 227 فقرة أولى من التقنين البحري المصري على أنه:

يضمن الناقل هلاك البضائع و تلفها إذا أحدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة"

كما جاء في نص المادة 229 على أنه:

"يعفي الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227 من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا بد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه"².

يتضح من هذين النصين أن التزام الناقل البحري في القانون المصري هو التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يكون مسئولاً عن عدم تحقق النتيجة المرجوة أي هلاك البضاعة أو التأخير في تسليمها، ولا يمكن للناقل دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي للبضائع أو الخطأ من الغير لا بد للناقل أو نائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

يلاحظ أن المشرع المصري يقيم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض لكنه يستطيع دفع هذه المسؤولية إذا دفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن وقوع الضرر يرجع إلى سبب أجنبي،

¹ - شتون حياة، مرجع سابق، ص 58 .

² - قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على الرابط <https://mkseggpt.org> تم الإطلاع عليه يوم

28 / 04 / 2025 على الساعة 05 : 3.

و هذا عكس ما توجه إليه المشرع الجزائري الذي يقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض كما يمكن إثبات عكس ذلك¹.

تعتبر مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تعاقدية أساسها عقد النقل المبرم بين الناقل و الشاحن بحيث لا يمكن مسألته على أساس المسؤولية التقصيرية ذلك أنهم يرتكب فعلا يحرمه القانون. تجدر الإشارة إلى أن القانون المصري أكثر حماية للشاحن مقارنة بقواعد هامبورغ²، فلا يعفي الناقل من المسؤولية حتى لو قام بإثبات أنه هو و تابعوه قد اتخذوا بالتدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، حتى لو كان ذلك في حالة الحريق إلى أنه لا يمكن له التحرر من هذه المسؤولية إلا إذا شبه إلى سبب أجنبي و ليس ببذل ما يستطيع لمنع وقوع هذا الحريق أو نتائجه و هو مسلك القانون البحري المصري³.

ثانيا : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري.

سبق القول أن الناقل البحري يعفي من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 227 من القانون المصري إذا أثبت أن سبب هلاك البضاعة أو تلفها لا بد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه و إنما يرجع إلى سبب أجنبي⁴ وفق ما تنص عليه القواعد العامة، فقد قرر المشرع للناقل بعض إعفاءات تيسر له إثبات عدم قيام مسؤوليته تتمثل في حالات إعفاء خاصة، وقد نصت على هذه الحالات نص المواد 23 ، 231 ، 232 ، 242 ، على التوالي التي تتمثل في تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة و قيمتها، نقل البضائع على السطح، نقل الحيوانات الحية وأخيرا إنقاذ الأرواح و الأموال.

1. الحالات القانونية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية .

بعد أن تطرقنا لأساس مسؤولية الناقل البحري سنتطرق إلى أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية التي تقسم إلى حالات عامة و أخرى خاصة.

1- الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص 25 .

2- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2006 ، ص 71- 72 .

3- الواحد الرشيد ، مرجع سابق ، ص 25 .

4- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري، مرجع سابق ، ص 75 .

1.1 الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

تعرض إذن السبب لإعفاء للإعفاء من المسؤولية و الذي هو السبب الأجنبي¹.

2.1 القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ :

القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ شيء واحد يشترط فيه أن يكون غير ممكن التوقع غير ممكن الدفع² وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلًا³.

أ. الحوادث الطبيعية:

يشترط فيها أن تكون غير متوقعة و لا يمكن دفعها حتى يتم اعتبار قوة القاهرة مثال ذلك: عاصفة إعصارية غير عادية، أو سيولا تحدث بللا بالبضاعة على الرصيف.

ب. الحرب:

يجب أن تكون مخلفات الحرب من أحداث و اضطرابات مستحيلة التوقع و الدفع الأمر الذي يجعل الناقل البحري من لمسؤولية ، و حتى يكون كذلك يجب عليه إثبات ذلك.

ت. الحريق:

يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الحريق يرجع إلى غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه إذ أنه لا يمكن اعتبار أي حريق مجهول السبب بمثابة حادث مفاجئ.

2.1 العيب الذاتي في البضاعة

يقصد به أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من الناقل إلى الهلاك البضائع أو تلفها، مثال ذلك⁴ أن تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة⁵.

1- محمد كمال حمدي ، القانون البحري ، ط 2 منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2000، ص 537 .

2- محمد كمال حمدي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 75 .

3- الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص 75 .

4- محمد كمال حمدي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 539 .

5- الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص 75 .

يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة و علاقة السببية بينه و بين الهلاك أو التلف، لكن لا يعني ذلك أنه لا يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، كما يكون على الشاحن إخطار الناقل بوجوب اتخاذ احتياطات خاصة.

3.1 عجز الطريق

عجز الطريق هو نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق بالبضاعة أثناء النقل بالبحر و يختلف النقصان في البضاعة حسب طبيعتها، فمن البضائع ما يتبخر سبب حرارة العنابر كالوسائل و منها ما يجف مع الزمن كالحبوب أو الحوم أو الفواكه، ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن النقصان في البضاعة راجع إلى عجز الطريق.

4.1 خطأ الشاحن وخطأ الغير

يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن و كمثال على أخطائه نذكر انعدام أو عدم كفاية التغليف و عدم كفاية أو إتقان العلامات¹. أما الغير فهو شخص أجنبي لا يسأل عنه الناقل² بشرط ألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعي عليه مسئولاً عنهم.

2.1 الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

و هي حالات إعفاء يفيد منها الناقل بإثبات يسير تتمثل فيما يلي:

1.2 تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة و قيمتها

نصت المادة 230 بحري على أنه³ " إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة البيانات⁴.

¹ - محمد كمال حمدي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، 542- 544 - 545

² - الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص 75 .

³ - محمد كمال حمدي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، 547 .

⁴ - عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري، مرجع سابق ، ص 77 .

3.2 نقل البضائع على سطح السفينة :

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن المخاطر الخاصة، إذا عجز عن إثبات ذلك فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع¹.

4.2 نقل الحيوانات الحية:

جرى نص المادة 232 بحري على أنه: " لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، و إذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افتراض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو نائبه أو من أحد تابعيه².

5.2 إنقاذ الأرواح أو الأموال:

يكفي لتقرير إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها قد حصل بسبب محاولة إنقاذ الأرواح، و يقع على الناقل عبء إثبات سبب وقوع الضرر راجع إلى اتخاذه للتدابير المعقولة لإنقاذ أو محاولة إلى اتخاذه للتدابير المعقولة لإنقاذ أو محاولة إلى اتخاذه للتدابير المعقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح³.

2. الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

النظام القانوني للنقل البحري للبضائع يبطل كأصل عام الشروط الاتفاقية التي تستهدف إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها على خلاف الأحكام القانونية، لكنه يقرر من جانب آخر طرفاً لدفع مسؤولية الناقل البحري.

¹ - محمد كمال حمدي ، القانون البحري مرجع سابق ، ص 558 .

² - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، مرجع سابق ، ص 78 .

³ - محمد كمال حمدي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 561 .

3. بطلان شروط الإنفاق

حسب نص المادة 212 من قانون التجارة البحرية، و المادة الثالثة فقرة 8 من معاهدات سندات الشحن فإنه يقع باطلا كل إنفاق أو شرط يتضمنه سند الشحن أو أية وثيقة أخرى تتضمنه و يكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

- أ. إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
- ب. تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.
- ت. تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في أحكام القانون أو المعاهدة بحسب الأحوال.

د. النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي إنفاق آخر مماثل¹.

4. جواز شروط الإنفاق

تنص المادة 237 من قانون التجارة البحرية على أنه:

لِلنَّاقِلِ أَنْ يَنْزِلَ عَنْ كُلِّ أَوْ بَعْضِ الْحَقُوقِ وَ الْإِعْفَاءَاتِ الْمَقْرَرَةِ لَهُ، كَمَا يَجُوزُ لَهُ أَنْ يَزِيدَ مِنْ مَسْئُولِيَّتِهِ وَ التَّزَامَاتِهِ بِشَرَطِ أَنْ يَذْكَرَ ذَلِكَ فِي سِنْدِ الشَّحْنِ".

كما نصت المادة 238 من قانون التجارة البحرية على أنه: ويجوز الاتفاق على مخالفة أحكام المادة 236 من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر مثل هذا الإنفاق، بشرط ألا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عند خطئه أو خطأ تابعيه، و بشرط أن لا يصدر سند الشحن، و أن يدون الإنفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك².

1- دويدار هاني، القانون البحري و الجوي، مرجع سابق، ص 271 .

2- محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 575 .

الفرع الثاني

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الفرنسي

تثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع في حالات يعينها القانون، و يكون الهدف من دعوى المسؤولية اقتضاء تعويض عما يلحق متلقي خدمة النقل من أضرار. لذلك سنتعرض أولاً للأساس العام لمسؤولية الناقل البحري ثم الأسباب الموجبة لدفع المسؤولية عنه¹.

أولاً: الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

ينص القانون الفرنسي على أن الناقل البحري مسئول عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع، إلا في حالة إثبات أن هذه الخسائر و الأضرار تنشأ عن أسباب مبررة معينة مدرجة على نحو شامل².

بناء على ذلك يفرض هذا النص افتراض المسؤولية على الناقل البحري و يكون هذا الأخير مسئولاً عن أي خسارة أو ضرر يتم ملاحظته أثناء التفريغ أو التسليم. إن مصطلح افتراض المسؤولية يستخدم بشكل متكرر في الفقه و القانون للإشارة إلى المسؤولية الصارمة لناقل، فإن غياب الخطأ من جانبه ليشكل في حد ذاته سبباً لتبرئته من المسؤولية، بمعنى آخر عندما يظل سبب الضرر غير محدد، تقع مسؤولية الناقل حتى لو ارتكب الشاحن خطأ من المحتمل أن يساهم في الضرر، لأنه من غير الممكن تحديد سبب معين لتفسير ذوبان البضائع جزئياً، في النقل البحري، هناك أنواع عديدة من الضرر، و في الممارسة العملية، نادراً ما تتاح لأصحاب الحق في البضائع الفرصة لتحديد السبب الدقيق للضرر الذي ربما حدث طوال الرحلة البحرية في البحار البعيدة، عند تحديد الضرر عند التسليم، من المؤكد أن طبيعة الضرر واضحة بشكل عام: البلل، و الصدمة، و النهب، ولكن من النادر أن تتمكن من إعادة بناء تسلسل الأحداث، ربما لا يكون بمقدور سوى شركة الشحن تحقيق ذلك، حتى الخبراء غالباً ما ينجحون في الفرضيات أو الافتراضات و هذا ما يبرر اختيار المسؤولية الصارمة، و سيكون نظام المسؤولية المبني على

¹ - دويدار هاني، النقل البحري و الجوي، مرجع سابق، ص 81.

² - Anjola ligataj, op, cit, p19

إثبات خطأ الناقل غير فعال، لذلك عكس عبء الإثبات، وإذا لم يتم تقديم الدليل، فيجب افتراض أن الناقل قد قام بأداء التزامه بشكل غير صحيح¹.

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مشددة، لأنها تقوم على أساس إخلال الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة المتمثل في وصول البضائع كاملة و سليمة وفي الميعاد المتفق عليه، وينشأ عن عدم تحقق هذه النتيجة ثبوت المسؤولية.

لذلك لا يكون للناقل إلا دفع هذه المسؤولية عن طريق نفي رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة و الضرر الذي لحق البضائع و يكون ذلك بإثبات السبب الأجنبي الذي سوف نراه في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

ثانيا : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

لا تثبت المسؤولية على الناقل إلا إذا توافر أحد الأسباب الموجبة لدفع هذه المسؤولية، سواء تمثلت في سبب أقره القانون أو كان يستند إلى إنفاق طرفي العقد².

1. الحالات القانونية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

تنص المادة 11- 5422، من القانون الوضعي الفرنسي وفق آخر تعديل له في 18 أبريل 2025 المتعلق بقانون النقل على أنه:

" يكون الناقل مسئولا عن فقدان أو تلف البضائع من وقت استلامها حتى التسليم ما لم يثبت أن هذه الخسارة أو التلف ناتج عن:

1. عدم صلاحية السفينة للإبحار دون إخلالها بالتزام جعلها صالحة للإبحار يقع على عاتقه بموجب الفقرة 1 من (المادة 6- 5422 . L .
2. من النار
3. الوقائع التي تشكل حدثا لا ينسب إلى الناقل
4. من الإضرابات أو الإغلاقات أو التوقفات أو عرقلة العمل لأي سبب كان، جزئيا بشكل كامل.

¹-Arjola ligataj ,op ,cit ,p20

²- دويدار هاني ،النقل البحري و الجوي ، مرجع سابق ، ص 82-83 .

5. من العيب الجوهري في البضائع أو من تأخيرات الشحن ضمن حدود التسامح المعتادة في الميناء الوجهة.

6. أخطاء الشاحن، وخاصة في تغليف البضائع أو تكييفها أو وضع العلامات عليها.

7. العيوب الخفية في السفينة و التي لا يمكن فحصها بدقة.

9. أي فعل أو محاولة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو التحويل مسارها لهذا الغرض

10. الأخطاء الملاحية التي يرتكبها القبطان أو الطيار أو غيرهم من موظفي الناقل و مع ذلك

يجوز للشاحن أو المستفيد منه إثبات أن الخسائر أو الأضرار ترجع كلياً أو جزئياً، إلى خطأ الناقل

أو وكلائه بخلاف الأخطاء المذكورة في المادة 9.

يعفى الناقل البحري من مسؤوليته إن في حالات معينة ينص عليها القانون صراحة تتمثل

فيما يلي¹:

1. عدم صلاحية السفينة للملاحة:

لا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت هذا الأخير أنه قد أستوفى التزاماته المنصوص

عليه في المادة السالفة الذكر، أي تلك التي تتكون من وضع السفينة في حالة صالحة للإبحار،

ولتجهيزها و تزويدها بشكل صحيح وأخيراً الاستيلاء على جميع أجزاء السفينة التي يتم تحميل

البضائع فيها ووضعتها في حالة جيدة لاستقبالها و تلفها و خفضها و يجب تنفيذ كل هذه الالتزامات

بعناية معقولة.

2. تعرض السفينة لنار:

شكل من حيث المبدأ سبباً للإعفاء، و لكنها تتوقف عن ذلك في حالة أو الخطأ من جانب

الناقل أو وكلاؤه².

¹-قانون النقل الفرنسي عن الرابط <http://WWWlegifrance.gouv.fr> تم الإطلاع عليه يوم 2025/5 على الساعة

1:30.

²-Zahi AMOR, Droit des transport ,Tom 1 , office Des publication universitaires, Alger, s.d, p181, 186.

3. الوقائع التي تشكل حدثا لا ينسب إلى الناقل:

مثالا عن ذلك الأفعال أو الحوادث التي تشكل تراكم غير عادي للبضاعة على الأرصفة أو أمر هيئة الميناء بإبداء البضاعة في مكان محدد لا يمكن السيطرة على الوضع¹.

4. الإضرابات أو الإغلاقات أو عرقلة العمل لأي سبب كان:

فإن الإعفاء ممكن فقط إذا كان الإضراب يتمتع بخصائص القوة القاهرة، و في كل الأحوال يتعين على الناقل إثبات العلاقة بين أحد هذه الظروف و الضرر².

5. العيب الجوهري في البضائع أو من تأخيرات الشحن:

العيب الجوهري للبضاعة يقصد به العيب الذاتي للبضاعة بمعنى أي سبب ناشىء عن طبيعتها الداخلية و تركيبتها و التأخر في شحنها الذي تؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل مباشر من الناقل كمرض الحيوانات المشحونة بالتالي يكون سببا لإعفائه من المسؤولية إذا أثبت العيب الجوهري أو التأخير في الشحن البضائع.

6. أخطاء الشاحن :

يعني الناقل من المسؤولية عما يصيب البضائع من تلف أو فقدان إذا كان السبب راجع لفعل الشاحن في حالة عيب في التغليف أو التخزين الغير كافي لحفظ البضاعة و حمايتها من كل طارئ³.

7. عملية الإنقاذ:

إن تقديم المساعدة في البحر كان يتم قبل أن ينظمه القانون و الاتفاقيات الدولية لأنه كان يشكل دائما واجب التضامن بين البحارة، ولكن هذا لا يعني أن خطأه لا يؤخذ بعين الاعتبار في حالة وقوع حالة استثنائية.

¹ - كريم مريم، مرجع سابق، ص 201.

² - Zahi Amor, op.cit, p 190.

³ - كريم مريم، مرجع سابق، ص ص 201 - 202.

8. الأخطاء الملاحية التي يرتكبها ربان السفينة:

1. الناقل:

يتعين على الناقل لدعم إعفائه أن يثبت أنه أو وكلاؤه أو ممثلوه اتخذوا جميع التدابير التي كان من الممكن طلبها بشكل معقول لتجنب الحدث و عواقبه¹.

2. الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية :

الأصل أنه يعد باطلا كل شرط يوضع أو يتفق عليه يكون الهدف منه إعفاء الناقل من المسؤولية، غير أنه هناك حالات محددة يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية².

1.2 بطلان الاتفاق على المسؤولية:

تنص المادة 15-5422 L من قانون النقل الفرنسي على أنه: "أي شرط يكون له غرض أو أكثر مباشر أو غير مباشر يتمثل في:

إعفاء الناقل من المسؤولية المحددة بموجب أحكام المادة 12-5422 L. يكون باطلا لو لاغيا. أو أن يقتصر التزامها على مبلغ أقل من المبلغ المحدد تطبيقا لأحكام المادة 13-5422 باطلا أو منفعة تأمين البضائع إلى الناقل.

2.2 جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية:

تنص المادة 13-5422 L من قانون النقل الفرنسي على أنه: "تقتصر مسؤولية الناقل عن فقدان أو تلف البضائع، على المبالغ المحددة بموجب أحكام الفقرة 5 من المادة 4 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة سندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 أغسطس 1924، بصيغتها المعدلة ومع ذلك يجوز لناقل أو القبطان أو وكيل الناقل الإنفاق على مبلغ أعلى. يحسب المبلغ الإجمالي المستحق بالرجوع إلى قيمة البضائع في المكان و اليوم الذي تم تفرغها فيها تحدد قيمة البضائع و فقا لسعر سوق الأسهم، أو في حلة تعذر ذلك، وفق لسعر السوق الحالي، أو في حالة تعذر كليهما، وفقا للقيمة المعتادة للبضائع من نفس الطبيعة و الجودة³.

¹ - Zahi Amor, op.cit, p 192-183.

²-كريم كريم، مرجع سابق، ص 220 .

³- قانون النقل الفرنسي، مرجع سابق.

الفصل الثاني

تحديد مسؤولية الناقل البحري

تمهيد

لإثارة مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا بدّ من وقوع ضرر للبضاعة محل النقل، فإما أن تكون قابلة للتلف أو الهلاك أو التأخير في تسليمها.

فيقصد بالتلف حصول ضرر أو عطب في البضاعة الذي يؤثر في قيمتها في السوق، أما الهلاك فيعني به أن البضاعة الناتج عن عدم تسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعلوم¹.

فالناقل ملزم بدفع تعويضات إلى الطرف المتضرر، غير أنّه قد تكون هذه التعويضات مرتفعة جدا مما تؤدي إلى إتهال كامل الناقل، لذا فقد تكفل القانون بتحديد قانوني لمسؤولية الناقل و ذلك في كل من الاتفاقيات الدولية كاتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورغ (المبحث الأول)، بالإضافة إلى التشريعات الداخلية كالقانون البحري، بالإضافة إلى التشريعات الداخلية كالقانون البحري الجزائري، وقانون التجارة البحرية المصري و قانون النقل الفرنسي (المبحث الثاني)².

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 81.

² - كريم مريم، مرجع سابق، ص 229.

المبحث الأول:**تحديد المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية**

طبقاً للقواعد العامة كأصل يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالمضرور، لكنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف المحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة المحاطة بالمخاطر الجسيمة التي تؤدي غالباً إلى وقوع حوادث بحرية ينتج عنها عدة أضرار هائلة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة¹.
و على ذلك فإننا سنتكلم في تحديد مسؤولية الناقل البحري على ضوء ما جاءت به الاتفاقيات بروكسل (المطلب الأول)، ثم على ضوء ما جاءت به اتفاقية هامبورغ (المطلب الثاني)².

المطلب الأول:**تحديد المسؤولية في ظل اتفاقية بروكسل**

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل يعني تقرير حدّ أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته، كما أن هذه الاتفاقية حريصة على تقرير استفادة أشخاص آخرين يشاركون في عملية النقل من التحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري حتى لا يلتف المضرور حول التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري و يتمكن من إهداره بالرجوع على آخرين يكون الناقل مسؤولاً عنهم.

لذلك سنعرض تقدير التعويض عن المسؤولية في (الفرع الأول)، ثم لحالات الإعفاء من دفع التعويض و ذلك في (الفرع الثاني)³.

الفرع الأول:**تقدير التعويض عن المسؤولية.**

تتعلق أحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل البحري بالنظام العام إذا وفق أحكام المعاهدة فإنه يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً كل شرط في سند الشحن يتضمن تخفيفاً لمسؤولية الناقل عن الهلاك

1- أعراب كميلية، مرجع سابق، ص 150.

2- عبد القادر حسين الطير، مرجع سابق، ص 419.

3- حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978: "قواعد هامبورغ، النافذة في جمهورية مصر العربية إعتباراً من أول نوفمبر 1997"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 103.

أو التلّف اللاحق بالبضاعة، كذلك فإنه لا يجوز الإنفاق على حد أقصى للمسؤولية يقل عما هو محدد في المعاهدة¹.

أولاً: أساس حساب التعويض

يعتمد في عمليات حساب التعويض على وحدات لقياس أو وزن البضائع محل النقل بالنظر إلى طبيعتها، ما إذا كانت سائلة أو صلبة فقياس الوزن أو الحجم على أساس وحدات متعارف عليها كالكيلوغرام أو الطن الحجمي.....الخ، أيضاً بالنظر إلى كيفية تغليفها إن كانت طروداً أو تتقل داخل حاويات وهي بمثابة وحدات تستعمل في حالات محددة، وهي ذاتها الوحدات المستعملة لتقدير التعويض عن الضرر و حسب ما هو مدون في سند الشحن².

1. وحدة الشحن المعتمدة:

وحدة الشحن هي وحدة الحجم أو الوزن أو القياس التي تتخذ أساساً لحساب أجرة النقل البحري على البضائع التي تشحن صبا دون تغليف، كالحبوب و الأخشاب، فالوحدة هي خاصة بالبضاعة التي تشحن بدون تغليف التي يعرف عنها فقط وزنها أو حجمها أو قياسها دون عددها، كالأخشاب مثلاً.

لقد ثار خلاف بين الفقهاء حول المقصود بالوحدة، إذ يرى البعض أنّ المقصود بالوحدة هي التي انصرفت إليها نية المتعاقدين و دونت في سند الشحن، بغض النظر عن كونها هي التي تم على أساسها استيفاء الأجرة من عدمه، ذلك أنّ ما دونه الأطراف في سند الشحن هو الذي يمكن الشحن الذي ينقل إليه سند الشحن من معرفة عدد الوحدات التي يتم على أساسها تحديد التعويض³. أما الرأي الثاني فيرى أن المقصود بالوحدة أنه مصطلح خاص بالبضائع التي تعد في ذاتها وحدة، كالسيارة و الجرار و الآلة، كل وحدة لا يطبق عليها وصف الطرد، وما يؤخذ على هذا الرأي

¹ - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 684.

² - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 160-161.

³ - سالمة فرج الجاوزي، " التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري"، دراسة مقارنة، مجلة أبحاث قانونية، المجلد العاشر، العدد الثاني، كلية القانون جامعة سيرت، ليبيا، 2023، ص 110.

أنه يتجاهل البضائع التي تنقل صبا، إذ لا يشملها الطرد لأنها غير مغلقة، و لا تشملها الوحدة لأن هذه الأخيرة عندهم هي وحدة قائمة بذاتها¹.

وهو رأي جدير بالتأييد و قد أخذ به القضاء في بعض أحكامه.

1. الطرد كأساس لحساب التعويض:

إذا انتقلنا إلى معنى الطرد الوارد في المادة 4 فقرة ب قواعد لاهاي، نجد أن معظم الفقه يتفق على أن الطرد يجب أن يكون محاطا² إحاطة كاملة بقفص أو صندوق أو ما يشابهها من نوع التغليف بحيث تخفي الإحاطة هوية البضاعة عن الناقل تعتبر طردا لغرض تحديد التعويض العادل، وأن العبرة بالعدد و الترقيم بما هو مثبت في سند الشحن فلو جمعت الطرود المشحونة في صناديق و ذكر في سند الشحن عدد الطرود التي تشملها هذه الصناديق فإن كلا منها تعتبر طردا مستقلا فيما يتعلق بتعين الحد الأعلى للتعويض و على ضوء النظر في مجموعة من الأحكام الأمريكية و الكندية، أنها تأخذ بمعياريين لإطلاق صفة الطرد على البضاعة معيار سهولة المناولة ومعيار اتجاه نية الطرفين إلى اعتبار الشحنة طردا أم لا لذا يمكن إجمال ما ذهب إليه القضاء في اعتبار الشحنة طردا أنها يجب أن تكون مغلقة كليا أو جزئيا و هذا التغليف يستخدم لتسهيل المناولة أو للحفظ، مع اتجاه النية إلى اعتبار الشحنة طردا³.

2. الحاوية كأداة حساب التعويض

يتضح من خلال بروتوكول بروكسل لعام 1968 أو كما سمي بقواعد لاهاي فيزيبي أنها قد أضاقت تحديدا جديدا للمسؤولية يقوم على أساس الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة، و سمح لأصحاب البضائع في حاويات و ذكر عدد الطرود فيها كان التحديد على أساس كل طرد من الطرود المعبأة في الحاوية، أما إذا ذكرت الحاوية دون تحديد عدد الطرود بداخلها فإنها تعامل كطرد واحد في مجال تحديد مسؤولية الناقل⁴.

1- سالمة فرج الجاوزي، مرجع سابق، ص 110.

2- عبد القادر حسين عطير، مرجع سابق، ص 422-424.

3- هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع العقود و المسؤولية، كلية الحقوق و العلوم السياسية بن عكنون، جامعة الجزائر1، الجزائر، 2011، ص 37.

4- عبد القادر حسين عطير، مرجع سابق، ص 425.

بالإضافة إلى نص المادة 2 فقرة 3 من بروتوكول بروكسل 1968 يتضح من خلالها أنه تم تقنين ما استقر الفقه و القضاء عليه بشأن تحديد النظام القانوني للطرد داخل الحاوية، وأن الحكم الذي ورد في بروتوكول بروكسل 1968 ليس خاصا بالحاويات بل يسري على العلاقة المنصة Palette، وعلى وسيلة نقل صنعت لغرض تجميع كمية من البضائع أثناء النقل من مكان لآخر، وعليه إذا ذكرت أرقام عدد الطرود التي بداخل أي وسيلة من وسائل تجميع البضاعة أثناء النقل في سند الشحن و يتأكد الناقل من عدد الطرود المقدمة من الشاحن، اعتبرت هذه الوسيلة أكثر من طرد حساب التعويض أي يحسب على أساس عدد الطرود التي بداخل هذه الوسيلة، أما إذا لم يذكر عدد الطرود في سند الشحن، فإن الحاوية و ما تتضمنه من وسائل أخرى، تحتسب طردا واحدا، وفي كثير من الحالات فإن الشاحن يعلم الناقل بحقيقة البضاعة من حيث العدد والموصفات. و عليه فإن بروتوكول بروكسل لسنة 1968 قد اعتبر الحاوية طردا واحدا، عند خلو سند الشحن عدد الطرود أو الوزن أو الحجم فإن التعويض العادل في هذه الحالة يقدر على أساس عدد الطرود المدونة في هذه الحالة يقدر على أساس عدد الطرود المدونة في سند الشحن أو عدد الكيلوغرامات أو الحجم المدون في سند الشحن¹.

ثانيا: العملات المستعملة لتقدير التعويض

تباينت العملات المستعملة في تقدير الحد الأعلى للتعويض تبعا لاتفاقية بروكسل المعمول بها ثم حسب التطور التاريخي لها، فكانت البداية مع الجنيه الإسترليني، ثم جاءت مرحلة الفرنك بوان كاريه، وصولا إلى عملة متعارف عليها دوليا وهي حقوق السحب الخاصة².

1. الجنيه الإسترليني:

كانت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل 1924 قبل إلغائها بمقتضى المادة الثانية من بروتوكول 1968 تقضي بأن الناقل أو السفينة لا يلزم في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أن التلّف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى³.

¹ - هلال العيد، مرجع سابق، ص ص 38-39.

² - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 165.

³ - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 649.

يقصد بالجنيه الإسترليني هنا هو الجنيه الذهبي، أي أن الاتفاقية اعتمدت على قيمة الذهب كالمراجع حسب الفقرة الأولى من الفقرة الأولى من المادة 9 حيث كان هذا الاختيار محل الانتقادات لأن الذهب يعد معدنا و بالتالي يخضع لتقلبات الأسعار، كما أن الاتفاقية لم تحدد معيار و لا وزن الذهب الذي يجب حساب التحديد على أساسه، وهل يتم دفع التعويض بالذهب أو على أساس قيمة الذهب أي بالنقد الورقي محسوبا على أساس القيمة الذهبية للجنيه الإسترليني.

يحق لدول المتعاقدة و التي لا تستعمل فيها الجنيه الإسترليني كوحدة نقدية تحويل المبالغ المقدرة بالجنيه حسب نضمها المتعلق بالصراف في يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المحملة بالبضائع المعنية بالنقل، وتم تقرير هذين الأسلوبين بالنسبة للدول الراضة للتعامل بالذهب في دفع تعويض أو حسابه على أساس الذهب مثلما هو الحال بالنسبة لمصر¹.

2. الفرنك البوانكاريه:

يقصد به الوحدة التي تحتوي على 5,65 ميلي غرام من الذهب عيار 900 من الألف، كما أن قيمة الفرنك البوانكاريه تعلق و تهبط مع قيمة الذهب.

و طبقا لبرتوكول 1968 فقد حددت مسؤولية الناقل البحري بعشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر². فإن صاحب الحق في البضاعة الهالكة أو التالفة يملك فيما يحقق له المنفعة و لتوضيح ذلك تقدم المثال التالي: طرد من الخشب يزن 1000 كالغرام أصابه الهلاك فإن المضرور يختار الرجوع على أساس ضابط الوزن فيتم حساب التعويض في هذه الحالة على $30 \times 1000 = 30,000$ فرنك بوانكاريه.

في حين إذا رجع على أساس ضابط الطرد فإنه يستحق فقط 10 آلاف بوانكاريه، و من المسلم به فإنه يستحق فقط 10 آلاف فرنك بوانكاريه، و من المسلم به فإن 30 ألف فرنك تحقق للمضرور نفعاً أكثر من 10 ألف.

¹ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص . ص 165 - 166.

² - أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ: " الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف الإسكندرية، د.س.ن، ص.ص 249-250.

أما إذا كان الطرد من الوزن الخفيف كأن يكون وزنه 50 كيلوغرام فإذا قدر التعويض على أساس الوزن يصبح التعويض العادل $1500=50 \times 30$ فرنك بوانكاريه بينما إذا قدر التعويض على أساس ضابط الطرد يصبح التعويض العادل 10 آلاف فرنك.

وعليه فإنه من الواضح أن المضرور سيختار المبلغ الأعلى وهو 10 آلاف بدلا من 1500 فرنك، مما يجعل القاضي ملزم بأن يحكم بأعلى المبلغين¹.

3. حقوق السحب الخاصة:

جعل بروتوكول بروكسل 1979 مسؤولية الناقل البحري تحدد ب 666,66 حق سحب خاص بدلا من 10,000 فرنك بوانكاريه و 2 حق سحب بدلا من 30 فرنك بوانكاريه، وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 14 ديسمبر 1984 بالنسبة للدول التي صادقت عليها أو انضمت إليه².

يعتبر حق السحب الخاص قيمة دولية عامة يحددها صندوق النقد الدولي يوميا، و تعلن عنها في الجرائد المالية اليومية، وكذلك على أساس تحويل كمية العملات التي تشكل منها السلة إلى ما يعادلها بالدولار، وذلك سعر السوق السائد في بورصة الصرف الأجنبي في لندن، ثم تجمع العملات الخمسة مقومة بالدولار، ومن ثمة فهو لا تتأثر بالتضخم وليس له رد فعل بالنسبة لهذا العامل الذي كان الدافع لإيجاده كوحدة مستقرة يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل، ذلك أن حق السحب الخاص يتماشى مع قيمة العملة الوطنية و ما يدخل عليها من تدهور نتيجة التضخم و تتراوح قيمة حق السحب الخاص في سنة 2005 بين دولار أمريكي و أربعين سنس إلى دولارو سبعة و أربعين سنس³.

¹ - هلال العيد، مرجع سابق، ص 48.

² - ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق-بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007، ص . ص 301-302.

³ - نفس المرجع، ص 302.

الفرع الثاني:

حالات الإعفاء من دفع التعويض

بعد تعديل الفقرة الخامسة بموجب بروتوكول 1968 نصت البند (هـ) منها على الحالات التي لا يكون فيها الناقل مسموحاً له بالتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية¹.

أولاً: حالات الإعفاء من تحديد التعويض

تتمثل هذه حالات إعفاء الناقل من حق التمسك بتحديد المسؤولية إذا صدر منه سلوك شاحن أو إذا كان الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن².

1. حالة السلوك الشائن من جانب الناقل

تنص الفقرة "هـ" من المادة الثانية من بروتوكول 1986 على أنه: "لا يخول الناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه الفقرة إذا أثبت أن الضرر نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد إحداث ضرر، أو من عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث الضرر".

2. حالات بيان الشاحن طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن.

إذا قام الشاحن بتسليم بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها لناقل وأثبت ذلك في سند الشحن فلا يمكن للناقل حينها التمسك بتحديد المسؤولية لأنه يعلم قبل الشحن بطبيعة البضاعة وقيمتها و بخطر نقلها.

وعليه تنص المادة الثانية من بروتوكول 1968 الفقرة "أ" على أن مسؤولية الشاحن تقوم متى لم يكن هذا الأخير قد بين طبيعة البضاعة قيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن. و تنص الفقرة "و" من نفس المادة على أن البيان المشار إليه في الفقرة "أ" يعتبر إذا ورد في سند الشحن قرينة إثباتاً لنوع البضاعة المنقولة حتى يثبت العكس، ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها³.

1- أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص. ص 89-90.

2- محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 65.

3- بروتوكول بروكسل لسنة 1968، مرجع سابق.

ثانياً: المستفيدون من تحديد المسؤولية

وفقاً لما جاء في الفقرة الثانية من المادة الرابعة مكرر من بروتوكول 1968 فإن لتابع الناقل أو وكيله، يشترط ألا يكون هذا التابع أو وكيله مقاولاً مستقلاً، حتى يكون له الحق في التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري.

كذلك لا يجوز أن تتجاوز مجموع المبالغ المستحقة على الناقل ووكلائه و تابعيه الحدود المبنية في نص المادة الرابعة من بروتوكول 1968.

إذا أثبت أن الضرر (هالك البضاعة أو تلفها) قد نشأ عن فعل أو خطأ صدر من تابع الناقل أو وكيله سواء بقصد إحداث ضرر أو بعدم اكتراث مع عمله باحتمال وقوع الضرر فليس له الحق في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية¹.

المطلب الثاني:

تحديد المسؤولية في ضل اتفاقية هامبورغ

نعرض في هذا الصدد لبيان الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها، وفي حالة التأخير في التسليم، و الحد الأعلى للمسؤولية في حالة اجتماع ضرران (هالك البضائع أو تلفها و التأخير في التسليم) وذلك في (الفرع الأول)، و أخيراً حالات الإعفاء من دفع التعويض في (الفرع الثاني)².

الفرع الأول:

تقدير التعويض عن المسؤولية

تتميز المادة السادسة فقرة أولى بين حالتى المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جانب و بين حالة المسؤولية عن التأخير من جانب آخر، لذلك سنتطرق لكيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية³.

¹ - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 655.

² - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 107.

³ - دويدار هاني، النقل البحري و الجوي، مرجع سابق، ص 298.

أولاً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها

نص البند أ من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ على أنه: "تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة بهلك أو تلف، أيهما أكبر".

و تنص الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه:

"يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26"

وتنص المادة 26 من فقرة أولى من الاتفاقية على أنه:

"الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي....."¹.

تأخذ الاتفاقية بحقوق السحب الاتفاقية بحقوق السحب الخاصة أسلوب للوفاء، لأنه أفضل بكثير من التعامل بالجنيه الإنجليزي و الفرنك الذهبي (البوانكريه) ذلك أنهما يتعرضان لتقلبات اقتصادية عديدة². و القاعدة الواردة في نص المادة 26 فقرة أولى من الاتفاقية و هي إجراء تحويل مبالغ التعويض من عمله حق السحب الخاص إلى العملة الوطنية في تاريخ صدور الحكم بالتعويض أو في تاريخ الذي يتفق عليه الأطراف المعنية

تميز الاتفاقية الدولية بين الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي و الدول غير الأعضاء فيه فيما يخص قياس قيمة العملة الوطنية بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويضات³، فقد عينت المادة 26 من الاتفاقية بيان كيفية التحويل بالنسبة لكل طائفة من هذه الدول وذلك على النحو التالي⁴:

¹ - إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

² - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 108.

³ - دويدار هاني، النقل البحري و الجوي، مرجع سابق، ص 303.

⁴ - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 108.

1. الطائفة الأولى:

تحتسب قيمة العملة الوطنية بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي بالقياس إلى حق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق و تكون سارية في اليوم الذي تتم فيه التحويل، وهذه تعرف من النشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي.

2. الطائفة الثانية:

بالنسبة للدول الغير الأعضاء في صندوق النقد الدولي التي تجيز أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحتسب العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها كل دولة منها، بشرط أن يكون من شأن هذه الطريقة أن يبلغ التقدير بقدر المستطاع، نفس المبالغ المعبر عنها بالوحدات الحسابية¹.

3. الطائفة الثالثة:

وتتمثل الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا تجيز أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وبحسب الحد الأعلى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل 12500 وحدة نقدية، وفي حالة التقدير على أساس الوزن يحسب الحد الأعلى للتعويض بمبلغ يعادل 37,5 وحدة نقدية من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت.

و الوحدة النقدية تعادل 65,5 ميل غرام من سبكيه ذهبية عيارها تسعمائة من ألف. وتحول هذه الوحدة النقدية إلى العملة الوطنية لكل دولة وفقاً لأحكام قانونها الداخلي بشرط ان يبلغ -بقدر المستطاع- نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية².

واحتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، يكون بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن التي هلكت أو تلفت، وهو 835 حق سحب خاص عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن للوحدة، ثم بالنظر إلى وزن تلك البضاعة التي أصيرت وهو 2,5 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام من

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 96.

² - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 109.

الوزن الإجمالي لها، و تأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين و يكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية¹.

إن احتساب الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الوزن لا يثير أية مشكلة بما أن النص حدّد وحدة الوزن و أنها الكيلوغرام من الوزن الإجمالي، فإنه يبقى بيان المقصود من اصطلاح الطرد ووحدة الشحن.

1. الطرد كوحدة حساب

وفق ما جاء في محكمة النقض فإن: " كمية طرد تعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تم تغليفها بورق أو ما شابه أو بوضعها في صندوق مثلا أو في أجولة أو اكتفى بتخزينها بأربطة أو شنابر بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساسها يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية".

2. وحدة الشحن المعبرة

كما عرفت محكمة النقض وحدة الشحن كذلك على أنها: "وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل المثبت سند الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط أو تغليف و التي لم تميز إلا بوزنها أو قياسها أو عددها، وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في سند الشحن أساسا لتقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يصيب الشحنة".

وإذا لم تكن البضاعة المشحونة متواجدة في الطرد أو الوحدة فإن الناقل يسأل عن تعويض الضرر كاملا و يتعطل بالتالي سريان التحديد القانوني للمسؤولية.

وقد قضت محكمة النقض على أن: "السيارة المنقولة مكشوفة لا تعدّ طردا أو وحدة في مفهوم المادة الرابعة الفقرة الخامسة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924²، لأن الطرد يفترض أن تكون البضاعة مغلقة بحيث لا تنسى للناقل أن تبين طبيعتها أو قيمتها إلا بالرجوع إلى البيانات التي يدرجها الشاحن في سند الشحن، و أما الوحدة فهي قاصرة على الأشياء التي تعتبر في ذاتها

¹ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 97.

² اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سند الشحن، مرجع سابق.

وحدة كالمتر المكعب و الطن، ولذلك يسأل الناقل عن قيمة السيارة كاملة، و لكن لا يسأل عن ضياع ما بها من أشياء لم يحط بها علماً¹.

ثانياً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:

تنص المادة السادسة من الفقرة الثانية من اتفاقية هامبورغ على ما يلي: "لحساب أي المبلغين أكبر للفقرة أ من هذه المادة تسري القواعد التالية:

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

ب. في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة لناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة نقل مستقلة واحدة².

حسب النص السالف الذكر فإن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية، يعتبر طرداً أو وحدة شحن مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن، و إلا اعتبرت الحاوية وما فيها وحدة شحن واحدة، وأن الحاوية ذاتها تعتبر وحدة مستقلة إذا هلكت أو تلفت بشرط ألا تكون مملوكة لناقل مقدمة منه.

يتعين الاعتداد إذن بما تسلمه الناقل فعلاً، فإذا كانت الحاوية (أو المنصة الناقلة أو أداة نقل مماثلة) تحتوي على 30 طرداً، فإن الناقل إذا تسلم هذا العدد من الطرود (وفقاً لما هو ثابت ببيانات سند الشحن)، فإنه يلتزم إذا بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني للمسؤولية عن الطرد اعتبار أن ثمة هلاك أو تلف لطرود واحد وهو الحاوية، و العبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية، والعبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بواسطة الناقل أو الشاحن، وإنما بما يتضمنه سند ذاته تحديداً لعدد الطرود و تعييناً لها³.

¹-حمدي كمال، مرجع سابق، ص 111.

²- اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

³- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 98.

ثالثاً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

نصت المادة السادسة البند (ب) من الاتفاقية على أنه:

"تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة الخامسة عن التأخير في تسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره الناقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع"¹.

لم تعد الاتفاقية في حالة التأخير في تسليم البضائع في خصوص تعيين الحد الأعلى للتعويض على ضابط الطرد ووحدة الشحن أو ضابط الوزن و إنما على أجره النقل، وذلك على خلاف نهج قانون التجارة البحرية الذي وفق أحكام المادة 240 فقرة 3 منه يسوي في صدد تحديد مقدار الحد الأقصى للمسؤولية بين حالة الهلاك و التلف وحالة التأخير².

يوضح المثال التالي كيفية احتساب الحد الأعلى للمسؤولية في حالة تأخير تسليم البضائع: بضاعة مكونة من مائة صندوق من التفاح من نفس الحجم و الوزن، وأجره النقل المذكورة في سند الشحن 1000 جنيه أي بواقع عشرة جنيهات عن كل صندوق، وتأخر تسليم ثلاثين صندوق منها، هذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $300 = 10 \times 30$ جنيه فيكون الحد الأقصى للتعويض $750 = 2,5 \times 300$ جنيه، إذا فرضنا أن عدد الصناديق التي تأخر تسليمها هو سبعون صندوقاً، فهذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $700 = 10 \times 70$ جنيه، فوفق لشرط الأول من القاعدة، كان يمكن أن يصل التعويض إلى $1750 = 2,5 \times 700$ ، ولكن الشرط الثاني من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجره النقل، و هي في مثالنا 1000 جنيه، فيتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ³.

رابعاً: حالة اجتماع ضرران (هلاك البضائع أو تلفها و تأخير تسليمها)

نص البند (ج) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من الاتفاقية على حالة اجتماع ضرران هما: حالة هلاك البضائع أو تلفها وحالة التأخير في تسليمها على أنه:

¹ - إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

² - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 693.

³ - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 113-114.

"لا يجوز في أي حالة من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين (أ)، (ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه"¹.

يعرض النص السالف الذكر للحالة التي يصاحب فيها الهلاك الجزئي أو التالف تأخير في تسليم، إذ الهلاك الكلي لا يرد بخصوصه تسليم.

كمثال نظرحه في هذا الخصوص هو أن شحنة من الموز معبأة في ألف صندوق تأخر تسليمها فتلف نصفها وترتب على التأخير ضياع فرصة سائحة لبيعها بسعر مرتفع، فيكون على القاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضاً عن التأخير يراعي فيه بدوره ألا يجوز الحد الأعلى للتعويض عن التأخير، ثم يكون على القاضي أن يراعي أمراً ثالثاً هو ألا يجوز مجموع التعويضين الحد الأعلى للتعويض لو هلكت البضاعة بأجمعها، أي لو هلكت هلاكاً كلياً، ثم يكون الحد في هذا المثال على أساس الطرد (بافتراض أنه أعلى من تقدير على أساس الوزن) هو 1000 طرد × 835 وحدة حسابية = 835000 وحدة حسابية.

الفرع الثاني

حالات الإعفاء من دفع تعويض

تقضي اتفاقية هامبورغ بحرمان الناقل البحري من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية إذا صدر منه سلوك إرادي، بالإضافة على تطرقها للأشخاص المستفيدين من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري².

أولاً: حالات الإعفاء من تحديد التعويض

يتخذ السلوك الشائن الصادر من طرف الناقل إما صورة (الغش) حيث يكون القصد من الفعل أو الامتناع إحداث الضرر، أو صورة عدم الاكتراث المصحوب إدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (الخطأ غير المغتفر أو الخطأ الواعي).

¹ - إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

² - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص. 693 - 694 - 695.

1. العمد أو الغش

إذا قصد الناقل (أو مستخدميه أو وكيله) بفعله أو امتناعه الذي ينشأ عنه الضرر إحداث ذلك الضرر فذلك يعتبر عمداً أو غشاً، والقاعدة أن الغش يفسد كل القواعد القانونية.

الغش يرادف معنى الخطأ العمدى في مفهومه الحديث ويقصد به انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام أن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، ولكن لا يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب البضاعة، وذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الإضرار.

نظراً لصعوبة إثبات الضرر لغش الناقل، نصت الاتفاقية على حالات افترضت فيها انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر و حرمةه بالتالي التمسك بتحديد المسؤولية¹، وهذه الحالات هي:

1. شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عنابر السفينة (المادة 9 فقرة 4 من الاتفاقية)².

2. إصدار سند شحن خال التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد الإضرار بالغير (المادة 17 فقرة 4).

3. إدراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل وعدم ذكر خضوع النقل لأحكام الاتفاقية في سند الشحن (المادة 23 فقرة 4)³.

2. عدم الاكتراث

تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل، بأنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن تترتب على فعله أو امتناعه الإرادي، هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل، ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، فهو يتطوي إذن على عنصرين.

أ. أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.

¹ - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 121.

² اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

³ - حمدي كمال، مرجع سابق، ص.ص 121-122.

ب. أن يكون الناقل لحظة إتيانه بالفعل على علم باحتمال وقوع الضرر.

ويمكن التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث، في أن الناقل يعلم على وجه أكيد بحدوث الضرر في حالة العمد، أما في حالة عدم الاكتراث فإن الناقل يعلم باحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور¹.

ثانيا: المستفيدون من التعويض

المستفيدون من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ مع الناقل (الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي) و مستخدمي الناقل ووكيل الناقل إذا ما أثبت المستخدم أو الوكيل أنه تصرف في نطاق وظيفته.

كذلك فإنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل و غير (مستخدم أو وكيل الناقل) عما هو مقرر في المادة السادسة من الاتفاقية ونجد تطبيقا و إعمالا لهذه القاعدة في المواد التالية²:

. المادة 7 فقرة 3: " باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن إستردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة (مستخدم أو وكيل الناقل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته) حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

. المادة 10 فقرة 2: "جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي و عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين 2، 3 من المادة 7 و الفقرة 2 من المادة 8 أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي".

. المادة 10 فقرة 4: " لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل و الناقل الفعلي و مستخدميها ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية"³.
و القاعدة لا شك تطبق في كل الصور التي يكون فيها رجوع أكثر من مسؤول⁴.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص. ص 104-105.

² - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص. ص 695.696.

³ - إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

⁴ - محمد كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 696.

المبحث الثاني

تحديد مسؤولية في ظل التشريعات الحديثة

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية تقرير حد أقصى لمبلغ التعويض أي ما يسمى بالحد الأعلى للمسؤولية، و الذي سندرسه في كل من التشريع البحري الجزائري(المطلب الأول)، وفي التشريع المصري و الفرنسي(المطلب الثاني)¹.

المطلب الأول:

تحديد المسؤولية في التشريع الجزائري

يقصد بالتعويض القانوني تقرير حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل متى ترتبت عنه المسؤولية المدنية، فلا يجوز إلزامه بدفع أكثر من ذلك المبلغ المستحق للتعويض حتى لو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة، و هذا ما يسمى بالمسؤولية المحدودة، حيث تعد القواعد التي تلزم المسؤول بتعويض عن كلا الضرر الذي أصابه خروجاً عن القواعد العامة. سنتناول في هذا المطلب ضوابط و تقنيات تقدير التعويض القانوني(الفرع الأول)، وحالات الإعفاء من دفع التعويض بالإضافة إلى المستفيدين من تحديد المسؤولية(الفرع الثاني).

الفرع الأول:

تقدير التعويض عن المسؤولية:

اقتضت إحداث ضوابط وآليات تقدير التعويض القانوني فكرة التوازن بين مصالح الناقل والشاحن القائمة على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري. سنعرض في هذا الفرع إذن إلى ضوابط تقدير التعويض أولاً، ثم كيفية تقدير هذا التعويض ثانياً².

أولاً: ضوابط تقدير التعويض القانوني

حدّد المشرع الجزائري في التقنين البحري الجزائري ضوابط معينة تلزمه بتعويض الشاحن³.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 86.

² - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 90-91.

³ - رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 47.

جاء في المادة 805 من التقنين 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 الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو تتعلق 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 و بمقدار يعادل مرتين و نصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموعة أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى.

ويقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب مشكلة من خمسة و ستين ميلي غرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، و يمكن أن تتحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹.

1. الطرد كوحدة حساب التعويض:

يعتبر الطرد وحدة حسابية يقصد بها، البضائع المغلفة في صندوق أو كيس تحمل أرقاماً وعلامات مميزة، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن و على أساسها يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية.

2. وحدة الشحن كأساس حساب التعويض

تعتبر وحدة الشحن وحدة خاصة بالبضائع التي تشحن صبا من غير تغليف و التي لا يعرف وزنها أو قياسها أو حجمها أو كيلها كالفحم و الأعشاب و البترول، فالمقصود إذن بوحدة الشحن الوزن أو الكيل أو الحجم أو المقاس التي تتخذ عادة أساساً لتحديد أجره النقل سواء كانت طناً مطرباً أو كيلو غرام أو متراً مكعباً².

¹ - أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق.

² - رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 50.

3. الوزن:

يقيم ضابط الوزن نوع من العدل بين الناقل و الشاحن، ويبرر ذلك مثلا في حالة حاوية لم تذكر عدد الطرود أو الوحدات المتواجدة بداخلها في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى التي تثبت عقد النقل، حينئذ تعتبر الحاوية طردا واحدا، ويستحق الشاحن ذلك الرقم المحدد في الاتفاقية أو في التقنين البحري للطرد الواحد.

أما إذا دون في سند الشحن وزن البضاعة التي تم نقلها عن طريق الحاوية، فإن المضرور له التمسك بتحديد المسؤولية على أساس ضابط الوزن الذي يعد أفضل بكثير من ضابط الطرد.

4. أجره النقل كوحدة حساب التعويض:

تطرقت اتفاقية هامبورغ إلى موضوع مسؤولية الناقل البحري نتيجة عن التأخير عكس الاتفاقيات الدولية الأخرى التي لم يسبق التطرق إليها من قبل، وتبعها فيما بعد التقنين البحري. أين جاء ضابط أجره النقل ليحكم قواعد تحديد المسؤولية في حالة تأخر الناقل البحري عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول، بمقدار يعادل مرتين و نصف من أجره النقل المستحقة الدفع، لكن يشترط ألا يتجاوز مبلغ التحديد مجموع الأجره المستحقة عن البضائع محل عقد النقل¹.

ثانيا: كيفية تقدير التعويض

لقد كانت المادة 805 من الأمر 76-80 تأخذ بنفس التحديد الذي جاءت به معاهدة بروكسل لعام 1924، إلا أنه وبعد تعديلها بموجب المادة 48 من قانون 98-05 فقد تغير كل من الحد الأعلى وكيفية حسابه حيث جاءت بالأحكام الآتية²:

1. شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

حدّ المشرع الجزائري شروطا لاستفادة الناقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة و تتمثل هذه الشروط أولا: في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ثانيا: عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا

¹ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص. ص 95-96.

² - بودليو سليم، مرجع سابق، ص 95.

بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، في حالة حدوث أضرار للبضاعة محل النقل و توفر الشروط السالفة الذكر¹.

بمفهوم المخالفة إذا صرّح الشاحن في سند الشحن بطبيعة البضاعة وقيمتها قبل شحنها، فلا يجوز للناقل التمسك بالتحديد الوارد في نص المادة 805 من التقنين البحري و يلزم بالتعويض كاملا على أساس المصرح بها من قبل الشاحن وإذا احتج يثبت عكس التصريح الوارد في سند الشحن².

3. حالة هلاك البضاعة أو تلفها:

كانت المادة 805 قبل التعديل تحيلنا إلى تطبيق المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل³ في تقدير التعويض القانوني عن حالة هلاك البضاعة أو تلفها، و التي تقدر بمبلغ 100 جنيه إسترليني، سواء كان النقل البحري وطنيا أو دوليا، لكن بعد تعديل المادة 805 من القانون البحري سنة 1998، بقي نظام الجنيه الإسترليني بالنسبة لنقل الدولي، أما النقل الداخلي فقد أخذ بنظام الفرنك الفرنسي الذهبي نقلا عن بروتوكول بروكسل لسنة 1968⁴ وحددته ب 10.000 فرنك ذهبي عن كل طرد أو وحدة (أي ما يعادل 663.3501 حقوق سحب خاصة، و 30 فرنك ذهبي عن كيلوغرام من البضاعة الهالكة أو التالفة أي ما يعادل 1.99005 حقوق سحب خاصة).

ولتوضيح هذه الفكرة علينا تقديم المثال الآتي:

إذا تضمن سند الشحن العبارة التالية "حاوية"، دون ذكر أي بيان آخر، فإن الحاوية تأخذ حكم الطرد، ويكون سقف التعويض 10.000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل 663.3501 حقوق سحب خاصة (باعتبار أن المتر المكعب يعد وحدة الشحن).

أما إذا تضمن سند الشحن عبارة "حاوية" تحتوي على 04 صناديق 07 أجولة، ففي هذه الحالة تعد الحاوية ذاتها طردا- إذا تم تقديمها من طرف الشاحن و يحد الحد الأعلى للتعويض على النحو التالي:

¹- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 87.

²- رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 48.

³- ألغيت هذه الفقرة بموجب المادة 2 من بروتوكول بروكسل 1968.

⁴- بروتوكول بروكسل لسنة 1968، مرجع سابق.

12=01+07+04 طردا $10.000 \times 120.000 = 120.000$ فرنك ذهبي، أي ما يعادل DTS¹663.3501. تنص الفقرة الأخيرة من المادة 805 على أنه: "يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين ميلي غرام و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم²". حسب ما أكدته هذه المادة فإن تحويل الفرنك إلى العملة الوطنية يتم وفقا للتاريخ الذي يعينه قانون المحكمة التي تنتظر في موضوع النزاع.

نظرا لغياب الأساس الذي يمكن اتخاذه في تحويل الفرنك إلى العملة الوطنية و لعدم إمكانية إتخاذ من الفرنك الفرنسي أساسا للتحويل توصلت دراسة صندوق النقد الدولي لعام 1974 إلى إقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب و هي حقوق السحب الخاصة DTS وألزم الدول الأعضاء أن تحديد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على أساسها³.

3. التأخير في تسليم البضاعة:

أخذ المشرع الجزائري هو الآخر بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع متبعاً نفس أسلوب حساب التعويض المطبق بموجب قواعد هامبورغ في نص المادة 6 فقرة (1) بند (ب) المكرسة من خلال المادة 805 من القانون البحري الجزائري في موقف صائب لمصلحة الشاحن عكس المشرع المصري⁴.

لفهم كيفية تحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة نقدم المثال التالي :

فلو افترضنا أن شاحنا شحن من ميناء دولة- لا تنتمي إلى بروكسل- 100 صندوقاً من البرقوق المجفف إلى ميناء الجزائر بأجرة إجمالية قدرها 1000 دولار، وفي ميناء الجزائر اتضح أن 20 صندوق لم تصل مع بقية البضاعة، مما يترتب عنه ضرر للشاحن، و الذي يتمثل في تفويت الفرصة عليها ببيعها قبل شهر رمضان بسعر مرتفع، يكون عندئذ تقدير التعويض كما يلي:

1- خلفي أمين، مرجع سابق، ص.ص 97-98.

2- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق.

3- الواحد رشيد، مرجع سابق، 98-99.

4- شنوان حياة، مرجع سابق، ص 171.

أجرة الصندوق الواحد: 1000 دولار: 100 صندوق = 10 دولار ثم نضرب 10 دولار × 20 عدد الصناديق المتأخرة = 200 دولار

وضرب 200 دولار × 2,5 = 500 دولار.

وبالتالي هذا المبلغ لم يتجاوز أجرة النقل.

أما إذا تأخر وصول 60 صندوقا، فإن تطبيق مرتين ونصف مقدار الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة يتجاوز مجموع الأجر المستحقة عن عقد النقل، فينخفض عندئذ المبلغ إلى ذلك الحد.

كذلك إذا تأخرت البضائع كلها - وهذا ما هو شائع في واقعنا العملي - فإن مبلغ التعويض

يكون في حدود الأجرة المستحقة في عقد النقل وهو 1000 دولار¹.

4. النقل في الحاويات:

أخذت اتفاقية بروكسل 1924 بعد تعديلها بموجب بروتوكول سنة 1968 في المادة الثانية منه بنفس المبدأ الذي جاءت به قواعد هامبورغ في مادتها 6 فقرة 2، بعدها جاء المشرع الجزائري هو الآخر أخذ بنفس الموقف من خلال المادة 805 فقرة 3 و 2 من القانون البحري الجزائري بعد تعديله سنة 1998، حيث كان من قبل يأخذ بما هو وارد في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر² التي تنص على: " في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى"³، وهو ما أخذ به المشرع الفرنسي معتمدا لما توصل إليه الفقه آنذاك⁴.

1- خلفي أمين، مرجع سابق، ص. ص 100-101.

2- شنوان حياة، مرجع سابق، ص 146.

3- أمر رقم 67-80 يتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق.

4- شنوان حياة، مرجع سابق، ص 165.

الفرع الثاني:

حالات الإعفاء من دفع التعويض

يحرّم الناقل من حق التمسك بالحد الأقصى للمسؤولية نتيجة فعله الإرادي الذي يترتب عنه هلاك أو تلف في البضاعة، بالإضافة إلى الحالة الثانية و المتمثلة في تصريح الشاحن بنوع البضاعة وقيمتها في سند الشحن هذا أولاً، وتحديد المستفيدين من تحديد المسؤولية ثانياً¹.

أولاً: حالات الإعفاء من تحديد المسؤولية

تنص المادة 809 من القانون البحري الجزائري على أنه

"لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذ تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان تعمداً لإحداث الضرر، أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح"².

1. العمد أو الغش

تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو الامتناع عنه، مع علمه التام أن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقوم بارتكابه، و لكن لا يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب البضاعة، وذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الإضرار.

2. عدم الاكتراث

تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل، بأن من المحتمل وفقاً لما تقتضيه الأمور أن تترتب على فعله أو امتناعه الإرادي هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع الغير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث وينطوي على عنصرين هاميين:

1-2 انصراف إرادة الناقل على ارتكاب الفعل أو الامتناع عنه، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم اكتراث ويحقق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية .

¹-رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 53.

²- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري ، معدل و متمم ، مرجع سابق .

2.2 علم الناقل على وجه أكيد بحدوث الضرر في حالة العمد، أما في حالة عدم الاكتراث فإن الناقل يعلم باحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور¹.

ثانيا: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة و قيمتها:

تعتبر البيانات التي يقدمها الشاحن و المدرجة في وثيقة الشحن قرينة بسيطة بإمكان الناقل إقامة الدليل على أن البيانات المقدمة من قبل الشاحن غير صحيحة، ويتجلى هذا الدليل في العلاقات بين الناقل وحامل وثيقة الشحن البحري.

1. إبداء الناقل تخفيضات حول البيانات التي يصدرها الشاحن:

يتبين من خلال نص المادة 755 أنه يمكن للناقل الامتناع عن تدوين تصريحات الشاحن في سند الشحن وذلك في حالة ما لم تكن الوسيلة المعقولة لتحقيق من عدد الطرود أو كمية أو وزن البضاعة عندما تكون له أسباب جدية للشك فيها، كذلك الأمر بالنسبة لعلامات التعريف، إلى أنه يمكن إتفاق الشاحن و الناقل على مدار سند شحن نظيف، فيحصل الناقل مقابل ذلك على خطاب الضمان تثبت فيه التخفيضات التي كان الناقل يريد إدراجها.

2. الشروط الواجب توافرها في البيانات التي يصدرها الشاحن.

تتمثل هذه الشروط فيما يلي:

1.2 أن يقدم الشاحن هذه البيان قبل الشحن

2.2 أن يتضمن البيان طبيعة و قيمة البضاعة معا، مما يمكن الناقل من إعداد المكان المناسب لها على ظهر السفينة و العناية التي تستحقها، من جهة أخرى التأمين عليها.

3.2 أن يدرج البيان المحدد القيمة و طبيعة البضاعة في سند الشحن².

ثالثا: المستفيدون من تحديد المسؤولية

نقل المشرع معظم أحكام بروتوكول 1968 في المواد 813 إلى 816 من القانون البحري الجزائري(دون أن ينظم إليه)، حيث نجد في نفس الأشخاص الذين يستفيدون من الإعفاء من المسؤولية هم من يستفيدون من التحديد القانوني للمسؤولية وهم:

¹- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص. ص 103-104-105.

²- رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 54-55.

1. الناقل¹:

تنص المادة 813 على أنه: "تطبق التحديدات و الإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية"².

2. مندوبي الناقل:

نصت عليه المادة 814 من القانون البحري الجزائري لكنها تختلف عن ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة بشأن الشرط الأخير فالنص لم يورد أي شرط عدا أن الأحكام ذاتها التي تطبق على الناقل حتى يستفيد من التحديد تطبق أيضا على مندوبي الناقل، وبالتالي يجب أن يخلو تصرفهم من أي فعل عمدي أو إهمال مع إدراك بالضرر الممكن إلحاقه بالبضاعة فليس بالضرورة وجود علاقة تبعية بين الناقل و مندوبيه أو أن يكون مقاول مستقل عنه، فالنص لم يتضمن أي شرط مباشر يقضي بذلك هو خلافا لأحكام مسؤولية التابع و المتبوع³.

جاء في مضمون نص المادة 815 من القانون البحري الجزائري أنه لا يجب أن يتجاوز التعويض الحد الأعلى المقرر قانونا حيث تنص على أنه: "لا يمكن أن تتعدى مجموع مبالغ التعويضات التي تكون على عاتق الناقل و مندوبيه الحدود المنصوص عليها في المادة 617 أعلاه"⁴.

المطلب الثاني:

تحديد المسؤولية في التشريعات الحديثة

نص المشرع على تحديد الحد الأقصى للتعويض المستحق على الناقل ذلك لتجنب إثقال كاهله بمبالغ التعويض و ضمان سير حركة النقل البحري⁵.

1- شتوان حياة، مرجع سابق، ص 144.

2- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

3- شتوان حياة، مرجع سابق، ص 144.

4- أمر رقم 76-80 تتضمن القانون البحري، معدل و متمم، مرجع سابق.

5- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 84.

يعتبر تحديد مسؤولية الناقل حق يتمتع به إلى أن هناك حالات تحرمه من الاستفادة من هذا التحديد و التي تتعرض إليها مع المستفيدين من تحديد المسؤولية¹ وذلك في كل من التشريع المصري(الفرع الأول) و التشريع الفرنسي(الفرع الثاني).

الفرع الأول:

تحديد المسؤولية في التشريع المصري

بينت نص المادة 233 من قانون التجارة البحرية المصرية الحدّ الأعلى لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها و كيفية احتسابه على أنّه²: "تحدد المسؤولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجوز ستة جنيهات عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين الأعلى.

وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية و عدد كل منها طرد أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة"³.

كما بينت المادة 240 فقرة 3 من القانون البحري المصري الحدّ الأعلى لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع على أنّه⁴:

"لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها، على الحدّ الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 من المادة 233 من هذا القانون"⁵.

¹ - أعراب كميلية، مرجع سابق، ص 161.

² - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 89.

³ - قانون التجارة البحرية عن الرابط <https://;manchurat.org> تم الاطلاع عليه يوم 2025/05/29 على الساعة 17:07.

⁴ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 89.

⁵ - قانون التجارة البحرية، مرجع سابق.

أولاً: تقدير التعويض عن المسؤولية

تعرض إذن لبيان الحد الأعلى للمسؤولية بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الوزن، ثم نبين بعد ذلك الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات.

1. الحد الأعلى للمسؤولية بالنسبة للطرد أو الوحدة أو وزن البضاعة:

يكون احتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل بالنظر إلى الطرود أو وحدات الشحن التي تكون البضائع محل عقد النقل البحري، هو مبلغ 2000 جنيه عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن الواحدة، ثم بالنظر إلى وزن البضاعة وهو مبلغ ستة جنيهات عن كيلوغرام من الوزن الإجمالي لها، وتجري بعد ذلك المقارنة بين المبلغين أيهما أكبر ليعتبر الحد الأعلى للمسؤولية.

هذا ما ورد في المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية في هذا الصدد مايلي: ".....وكان على المشروع وهو بصدد البحث عن وسيلة يحدد بها مسؤولية الناقل أن يختار بين ضوابط ثلاثة: إما عدد الطرود أو وحدات الشحن فيجعل لكل طرد أو وحدة حد أقصى أو إما الوزن فيضع كل كيلوجرام من وزن البضاعة تبعاً لأعلى المبلغين¹.

و قد اختار المشرع في هذا الحل الأخير ونص عليه في الفقرة الأولى من المادة 233². مثلاً عن ذلك إذا كان وزن الطرد الهالك 1000 كيلوغرام، فإنه يتعين في مجال تحديد الحد الأعلى للتعويض عنه الاعتداء بالوزن حيث يكون مبلغ التعويض 1000 كيلوغرام×6 جنيهات (الحد الأعلى للتعويض عن الكيلوغرام الواحد)=600 جنيه، وذلك دون التعويض المقرر عن الطرد الواحد و الذي يجاوز مبلغ التعويض إذا ما احتسب على أساس الوزن الذي سوف يكون مبلغ 600 جنيه(100 كيلوغرام×6 جنيه).

لم يتضمن قانون التجارة البحرية الحل الواجب الإلتباع في حالة تجمع ضرران يتمثلان في حالة تلف البضاعة وتأخير تسليمها، والذي نراه أنه لا يوجد مانع في أن يجمع صاحب الحق في البضاعة بين تعويضين عن التلف و التعويض عن التأخير، شريطة ألا يزيد مجموع التعويض عن

1- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 89-90.

2- قانون التجارة البحرية، مرجع سابق.

الأميرين عن الحد الأعلى للتعويض المقرر للناقل البحري الذي نصت عليه المادة 233 فقرة 1 من القانون البحري مجموع الشحنة.

لا يثير احتساب الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الوزن أية مشكلة بحسبان النص حدد وحدة الوزن و أنها الكيلوغرام من الوزن الإجمالي¹.

2. الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

يقصد بالحاويات أوعية أو صناديق كبيرة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها مغلفة أو سائبة وتكون الحاوية صالحة للاستعمال عدة مرات و الحاوية هل تعتبر من قبيل الطرود على أساس عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها؟

للإجابة على هذا الوضع بينت نص المادة 233 فقرة 2 السالفة الذكر أنه إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي بداخل الحاوية كأن يذكر بالسند أن الحاوية الواحدة تحتوي مثلاً على 30 طرداً اعتبر كل منها طرداً أو وحدة مستقلة يجب الاعتداء به عند تعيين الحد الأقصى للتعويض².

أما إذا يذكر في بيانات السند عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها الحاوية فإن الحاوية تعتبر طرداً أو وحدة في تعيين الحد الأعلى للتعويض³.

يلاحظ أن الحاوية عادة ما تكون ملكاً للناقل البحري أو مقدمة منه، ولكن قد يحدث أن تكون الحاوية ملكاً للشاحن فإذا هلك في هذا الفرض أو تلفت ستعتبر حينئذ طرداً أو وحدة مستقلة بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها الحاوية⁴.

فإذا كانت الحاوية تحتوي على عدد 30 طرداً، فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود فإنه يلتزم إذا فقدت الحاوية، وكانت الحاوية مملوكة للشاحن أو مقدمة منه بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني للمسؤولية أي $2000 \times 31 = 62000$ جنيه، إذا يضاف إلى عدد

1- الواحد رشيد، مرجع سابق، ص.ص 90-91.

2- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري: "في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، مرجع سابق، ص 86.

3- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى المسؤولية الناقل البحري: "في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام المحكمة الدستورية العليا"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 86.

4- نفس المرجع، ص 86.

الطرود التي داخل الحاوية، التي تبلغ 30 طردا الحاوية ذاتها باعتبارها طردا، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تتحدد بمبلغ 2000 جنيه باعتبار أن ثمة فقد لطرده واحد هو الحاوية، و العبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بفعل الناقل أو الشاحن، إنما بما يتضمنه سند الشحن نفسه تحديدا لعدد الطرود وتعيينا لها¹.

ثانيا: حالات الإعفاء من دفع التعويض

يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا كان هناك سلوك إرادي صادر من الناقل بالإضافة إلى حالة تقديم الشاحن بتصريح كاذب لبيان طبيعة البضاعة وقيمتها، كما يحدد الأشخاص المستفيدين من المسؤولية².

1. حالات الإعفاء من المسؤولية

يسقط حق الناقل في تحديد مسؤوليته في حالة الغش³ الذي يراد في كلمة الخطأ أعمدي الذي يقصد به: "انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه"، أو بصيغة أخرى هو: "ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار بالغير".

يسقط حق الناقل كذلك في تحديد مسؤوليته عندما يتحقق الإهمال أو عدم الاكتراث فعندما يعلم الناقل أن العمل الذي قام به أو امتنع عن القيام به من شأنه أن يؤدي لإحداث خسائر وأضرار بالبضاعة ومع ذلك يقدم عليه، لذا ألقى عليه بعض الفقهاء بتسمية الخطأ الواعي، وهو الخطأ الذي لا يرتكبه الناقل العادي، ويشترط فيه عنصران هما:

أ. انصراف إرادة الناقل إلى التمسك بتحديد مسؤوليته، مثلا عن ذلك حالة الانحراف الاضطراري عن خطأ سير السفينة المتفق عليه بين الناقل و الشاحن.

¹-الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 92.

²-الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 101.

³-مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الوفاء لنديا للطباعة و النشر، الإسكندرية، 2012، ص 146.

ب. أن يكون الناقل على علم تام أنه في لحظة إثبات الفعل أو الامتناع عنه باحتمال حدوث الضرر أو التلف أو التأخير في وصول البضائع محل عقد النقل البحري كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع¹.

لا يجوز لناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني إذا كان الشاحن قد بين جنس البضاعة و قيمتها قبل الشحن وأدرج هذا البيان في سند الشحن، ويلزم بتعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة المصرح بها.

غير ذلك إذا قدم الشاحن عمداً بياناً كاذباً عن قيمة البضاعة، فإن الناقل لا يسأل في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع².

2. المستفيدون من تحديد المسؤولية

المستفيدون من التحديد القانوني للمسؤولية هم كل من الناقل وتابعي الناقل، ويكتسب صفة الناقل كل من المستأجر و المجهز و الحائز حيازة مؤقتة للسفينة، حالة ما إذا كان قد أبرم عقد من الشاحن أو أبرم العقد باسمه و يعرف هنا بالناقل المتعاقد، ويحضى الناقل الفعلي بصفة الناقل و يستفيد بالتالي من تحديد المسؤولية وهذا ما اشتمل عليه المادة 01 من البند أمن اتفاقية بروكسل العام 1924.

كما يمنح التشريع المصري كذلك الحق لتابعي الناقل الحق في التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية، فإذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها عن أحد تابعي الناقل، جاز له التمسك بتحديد مسؤوليته، بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه قد وقع حال تأدية وظيفته أو سببها.

كما أن كل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ نصت على وكيل الناقل أو التابع حق التمسك بالإعفاءات و تحديدات المسؤولية التي يحق للناقل الادعاء بها³

¹ - رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 54.

² - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 146.

³ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص.ص 108-109.

الفرع الثاني

تحديد المسؤولية في التشريع الفرنسي:

تنص المادة 13-5422-L من قانون النقل الفرنسي على أنه: "تقتصر مسؤولية الناقل، عن فقدان أو تلف البضائع، على المبالغ المحددة بموجب أحكام الفقرة 5 من المادة 4 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 أغسطس 1924، مع التعديلات مع ذلك يجوز للناقل أو القبطان أو وكيل الناقل و الشاحن الاتفاق على مبلغ أعلى. يتم حساب المبلغ الإجمالي المستحق بالإشارة إلى قيمة البضائع في المكان و اليوم الذي يتم فيها استلامها، ثم تسريحهم و فقا للعقد، أو في المكان و اليوم الذي كان من المفترض أن يتم تسريحهم فيه.

يتم تحديد قيمة البضائع وفقا لسعر سوق الأوراق المالية أو في حالة تعذر ذلك، وفقا للسعر الحالي في السوق أو في حالة فشل كليهما، وفقا للقيمة المعتادة للسلع من نفس الطبيعة و الجودة¹. تحيلنا نص هذه المادة إلى تطبيق نص المادة 4 فقرة 5 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في 25 أغسطس 1924 التي تنص على أنه: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد عن مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن للشاحن قد بين جنس البضاعة و قيمتها قبل الشحن و أن هذا البيان قد دون في سند الشحن .

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها و لكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها. و يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حدّ أقصى يختلف عن الحدّ المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط أن لا يكون الحدّ الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

¹ - قانون النقل الفرنسي، مرجع سابق.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة من الهلاك أو تلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن¹.

كما تنص المادة الثالثة الفقرة (ب) من بروتوكول سنة 1968 التي تقابل نص المادة 13- L.5422 في فقرتها الثانية و الثالثة على أنه:

"تسبب القيمة الكلية للتعويض بالرجوع إلى قيمة هذه البضاعة في المكان و الزمان الذي أفرغت فيه السفينة أو الذي كان أن ينبغي أن يفرغ فيه طبقاً للعقد.

وتحدد قيمة البضاعة طبقاً لسعر الصرف، فإذا لم يوجد فطبقاً لسعر السوق المتداول فإذا لم يوجد كلا السعرين فيرجع إلى قيمة العادية للبضاعة من نفس النوع الصنف"².

أولاً: تقدير التعويض عن المسؤولية

تقضي المسؤولية التعاقدية وفقاً للقواعد العامة بالتزام المدين بالتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، لكن مراعاة للأحوال الخاصة التي تحيط بالنقل البحري قد تم وضع تحديد قانوني للمسؤولية الناقل البحري يقابل تعويضاً وسيطاً عن الضرر اللاحق بالشاحن.

و عليه فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في فقرتها الخامسة من المادة الرابعة السالفة الذكر فإنها تضع حداً أقصى لمسؤولية الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يعادل مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة و على هذه إذا كان مقدار الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد على مائة جنيه فلا يحصل الشاحن إلا على مائة جنيه فقط، و لا يتغير الحكم إذا كان الضرر متساوياً لمائة جنيه أما إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من مائة جنيه فإن الشاحن لا يستحق إلا تعويضاً مماثلاً لما لحقه من ضرر وليس له أن يطالب بمبلغ المائة جنيه حتى لا يثري على حساب الناقل بلا سبب³.

انعقد مؤتمر دبلوماسي في الفترة الممتدة بين 1968-1976 بأسودهولم إزاء الحاجة الملحة لتطوير قواعد لاهاي 1924 و اعتمد ما يسمى ببروتوكول لاهاي- فيسبي لعام 1968 لحل بعض

¹- إتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، مرجع سابق.

²- بروتوكول بروكسل لسنة 1968، مرجع سابق.

³ نفن بدر الدين سطات، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة: "كمجهر-كناقل للبضائع، دراسة قانونية مقارنة"، دار الأعصار العلمي، للنشر و التوزيع، سوريا، 2017، ص 257.

المشاكل العملية التي برزت خلال سنوات تطبيق الاتفاقية الأصلية حيث جعل حدّ مسؤولية الناقل البحري (1000) فرنك ذهبي بوانكاريه لكل طرد أو وحدة كما أضاف خياراً جديداً للشاحن هو (30) فرنك ذهبي بوانكاريه لكل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو المتضررة وجعلت الخيار للشاحن أيهما أعلى، استناداً لنص الفقرة (أ) من المادة الثانية من البروتوكول المذكور¹.

بين البروتوكول السالف الذكر كيفية تقدير التعويض المستحق حيث:

"يجري احتساب المبلغ الإجمالي المترتب على أساس قيمة البضائع في مكان و يوم تفريغها طبقاً للعقد أو في اليوم و المكان الذين كان يجب تفريغها فيهما، و تحدد قيمة البضاعة حسب سعر البورصة و إلا فيحسب السعر الجاري في السوق، أما في حال عدم وجود هاذين السوقين فتحدد وفقاً للقيمة الاعتيادية للبضائع التي هي من النوع نفسه وذلك وفقاً لأحكام الفقرة (ب) من المادة الثانية من البروتوكول المذكور².

جاء كذلك البروتوكول المذكور في الفقرة (2) من المادة الثانية منه بما يسمى شرط الحاوية، ويتيح هذا الشرط للشاحن أن يطالب بالتعويض النقدي المسموح به لكل طرد يكون داخل الحاوية أو المنصة النقالة، أو أية أداة نقل مماثلة من أجل تجميع البضائع إذا أدرجت المحتويات في وثيقة الشحن.

كما أوضح البروتوكول المذكور أن المقصود بالفرنك الذهبي البوانكاريه وحدة مؤلفة 65،5 ميليغرام من الذهب الخالص عيار 900 بالألف، و يحدد تاريخ تحويل المبلغ المحكوم إلى العملة الوطنية و فقا لقانون المحكمة المختصة الناظرة بالنزاع، استناداً لنص الفقرة (د) من نفس المادة.

أصبح من الضروري تعديل الحلول النقدية المنصوص عليها في بروتوكول لاهاي فيبسي لسنة 1968 بسبب مرورها بأزمة الذهب العالمية مما أدى إلى انعقاد مؤتمر دبلوماسي جديد في لاهاي أين تم القيام ببروتوكول آخر سنة 1979 واعتمدوا فيه على وحدة حسابية أخرى تتمثل في حقوق السحب الخاصة لتقدير التعويض المستحق وجعل القيمة (666،67) من حقوق السحب

¹-نفن بدر الدين سطاتس، مرجع سابق، ص 258-262.

²-بروتوكول بروكسل لسنة 1968، مرجع سابق.

الخاصة للطرد أو الوحدة أو (2) من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع المتضررة أيهما أعلى¹.

ثانياً: حالات الإعفاء من دفع التعويض

سنوضح إذن حالات الإعفاء من تحديد المسؤولية إضافة إلى الأشخاص المستفيدين من تحديد.

1. حالات الإعفاء من تحديد المسؤولية

إذا كان تحديد المسؤولية مقرراً لمصلحة الناقلين فإن الناقل لا يقيد من هذا التحديد² وذلك وفقاً لما تنص عليه نص المادة L-5422-14 قانون النقل الفرنسي حيث تنص على أنه:

"لا يجوز للناقل أن يتمسك بالاستفادة من الحد من مسؤوليته في الحالات التالية:

1. إذا أثبت أن الضرر ينشأ عن فعله الشخصي أو امتناعه العمد، السبب في مثل هذا الضرر، أو ارتكابه بتهور مع العلم بأن مثل هذا الضرر من المحتمل أن يحدث.

2. في حالة إعلان القيمة من قبل الشاحن، يتم إدراجها في بوليصة الشحن و قبولها من قبل الناقل، ويكون هذا الإعلان ملزماً للناقل ما لم يثبت خلاف ذلك.

3. يجوز لوكيل الناقل الاستفادة من الإعفاءات و القيود المفروضة على المسؤولية التي يجوز للناقل أن يستعين بأحكام المادتين L-5422-12 و L-5422-13 ما لم يكن الضرر يلبي شروط.

تكون المسؤولية محدودة بموجب المادة L-5422-13 إجمالي مبلغ التعويض المستحق على الناقل ووكلائه لا يمكن أن يتجاوز هذا الحد".

جاء النص بأنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث الضرر أو بتهور منه مصحوب بإدراك أن ضرراً ممكن أن يحدث³.

¹- نفن بدر الدين سطاس، مرجع سابق، ص 263.

²- لطيف جبر كومانى، القانون البحري: "السفينة-أشخاص الملاحة-النقل-البيوع-التأمين"، ط2، الدار العلمية للنشر و التوزيع، ودار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2003.

³- نفس المرجع، ص 133-134.

بالإضافة إلى أن الشاحن إذا صرح بنوع البضاعة و قيمتها قبل الشحن وأدرج هذا التصريح في سند الشحن فإن التصريح المذكور يحرم الناقل من تحديد المسؤولية المقررة قانوناً¹.

2. المستفيدون من تحديد المسؤولية

لا تقتصر الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية على الناقل البحري فقط و إنما تشمل تابعيه كذلك وهم الأشخاص الذين تربطهم علاقة التبعية²، إلى أنه لا يستفيد من التحديد القانوني كما هو الحال بالنسبة للناقل إذا كان الضرر ناتج عن تصرف عمدي أو تصرف ينطوي على إهمال كبير مع إدراك ما قد ينتج عنه، وهو ما يعرف بالخطأ الجسيم³.

¹ - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 134.

² - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 108.

³ - لطيف جبر كوماني، القانون البحري: "السفينة-أشخاص الملاحة-النقل-البيوع-التأمين"، مرجع سابق، ص 139.

خاتمة

خاتمة

يتضح لنا من خلال دراستنا لموضوع حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أنه ينفرد بأحكام خاصة تميزه عن باقي العقود الأخرى، ذلك نظرا لأساس قيام هذه المسؤولية والإعفاءات القانونية والاتفاقية المقررة لها، بالإضافة إلى التعويض الذي يلتزم به الناقل في حالة حدوث أي ضرر للبضاعة سواء كان ذلك في صورة هلاك أو تلف للبضاعة أو تأخير في تسليمها.

بعد ذلك قمنا بدراسة كل هذه المسائل المرتبطة بالتحديد المسؤولية في ضل الاتفاقيات الدولية، بداية اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها التي تمثلت في بروتوكول لاهاي فيسبي سنة 1968 وبروتوكول 1979، واتفاقية هامبورغ سنة 1978، بالإضافة إلى التشريعات الداخلية التي تمثلت في كل من القانون البحري الجزائري، إلى جانب قانون التجارة البحرية المصري وقانون النقل الفرنسي.

ثم توصلنا إلى أنّ مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، لأنها مبنية على الإخلال بالتزامات ناشئة عن عقد النقل البحري، حتى لو كان هناك بعض التشريعات التي تسمح باللجوء إلى المسؤولية التقصيرية في حالات استثنائية، إلى أنه قد تم إعفاء الناقل من هذه المسؤولية بموجب قواعد قانونية، كما قد تم إعفائه بالاتفاق مع الشاحن على ذلك لكن قد تكون هذه الإعفاءات باطلة كما قد تكون جائزة.

بالإضافة إلى تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته الذي يترتب عنه مسؤولية الناقل البحري، كما فرضت الإتفاقيات الدولية تحديد الإلتزامات و نتيجة لهذه المسؤولية عرفت الإتفاقيات الدولية عدة تعديلات، بما فيه اتفاقية بروكسل سنة 1924 وتحديدها كذلك في اتفاقية هامبورغ سنة 1978، والتشريعات الداخلية كالقانون البحري الجزائري والقانون المصري والفرنسي، لكن هناك حالات يمكن فيها الناقل نفي هذه المسؤولية بشرط عدم ثبوت سلوكه الشائن أو كان الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن، كما بينا المستفيدون من تحديد هذه المسؤولية، منهم الناقل بحد ذاته أو تابعيه أو وكيله شرط أن لا يكون مقاولا مستقلا.

تجدر الإشارة إليه أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع رغم تنظيمها في مختلف الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية لكن هذه الجهود لم تعد كافية لتحقيق العدالة بين أطراف العلاقة التعاقدية في عقد النقل البحري والتي تشوبها عدة نقائص وهي:

خاتمة

أولاً: كثرة وتشعب الاتفاقيات الدولية التي تناولت مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
ثانياً: عدم تناول كلا التشريعين الجزائري والمصري لمسألة مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الفترة السابقة للشحن واللاحقة للتسليم.

ثالثاً: كثرة الإعفاءات الواردة في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري رغم أنها دولة شاحنة.
رابعاً: وأخيراً ليس هناك معيار يتم على أساسه حساب التعويض متفق عليه وأن حقوق السحب الخاصة قد تضر ببعض الأطراف المتعاقدة.

نظراً لتعرض مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلى نقائص ارتأينا إلى معالجتها بطرح المقترحات التالية:

أولاً: ندعو إلى توحيد الاتفاقيات الدولية بما يناسب مصالح كل الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري بما فيهم الناقل والشاحن وذلك تفاعلياً لتضارب النصوص القانونية بين مختلف الدول بشأن تقرير مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

ثانياً: نأمل من كلا المشرعين الجزائري والمصري إعادة النظر بشأن مسألة الفترة السابقة للشحن والفترة اللاحقة للتسليم وذلك بدراستها وإدراجها ضمن مواد قانونية متعلقة بالنقل البحري.

ثالثاً: إن الإعفاءات الواردة في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري لا تناسب الدولة الجزائرية باعتبارها دولة شاحنة فحيداً لو أعاد المشرع الجزائري النظر بشأن هذه الإعفاءات والتقليل منها وسنّ القوانين بما يناسب مركزها كدولة شاحنة.

رابعاً: وأخيراً يستوجب على الدول النامية والسائرة على طريق النمو النضال من أجل إيجاد صيغة جديدة لحساب التعويض الغير معتمدة في الاتفاقيات الدولية لاسيما حقوق السحب الخاصة.

قائمة المراجع

1. باللغة العربية

أولاً: الكتب

- 1- أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ: "الخاصة بالنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.س.ن.
- 2- حمدي كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978: "قواعد هامبورغ، النافذة في جمهورية مصر العربية إعتبارا من أول نوفمبر 1997"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 3- لطيف جبر كوماني، القانون البحري: "السفينة-أشخاص الملاحة- النقل- بيع- التأمين"، ط2، الدار العلمية للنشر و التوزيع ودار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2003.
- 4- _____، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ودار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
- 5- محمد كمال حمدي، القانون البحري ، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2000.
- 6- _____، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، ط2، منشأة المعارف، مصر، 2003.
- 7- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري: "النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- 8- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الوفاء لندنيا للطباعة و النشر، الإسكندرية، 2012.
- 9- نفن بدر الدين سطاس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة: "كمجهاز-كناقل للبضائع دراسة قانونية مقارنة"، دار الإعصار العلمي للنشر و التوزيع، سوريا، 2017.
- 10- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999.
- 11- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري: "في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام النفض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000 .

قائمة المراجع

- 12- ——— ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري: في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة و المستحدث من أحكام النقض و أحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
- 13- ——— ، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006.
- 14- دويدار هاني ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، بالإسكندرية، 2001.
- 15- ——— ، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2008.
- 16- ——— ، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، بالإسكندرية، 1999.

ثانيا: الأطروحات و المذكرات:

أ- أطروحات الدكتوراه

- 1- دالع سعيد، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص: القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- 2- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- 3- كريم مريم، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منسوري، قسنطينة 01.
- 4- قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع-دراسة مقارنة-أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2018.
- 5- ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007.

قائمة المراجع

6- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.

ب-مذكرات الماجستير و الماستر

ب-1 مذكرات الماجستير:

1- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع(دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

2- أعراب كميلية، تنفيذ عقد النقل للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية و الساحلية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

3- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2000.

4- حيفري نسيمه أمل، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، وهران، 2011.

5- دريسي أمينة، حالات دفع المسؤولية الناقل البحري الحالات المتعلقة بأفعال متابعين البحريين و الحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية، مذكرة من أجل نيا شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران لسانية، وهران، 2008.

6- هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع العقود و المسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر1، الجزائر، 2011.

7- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري وإتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

ب.2 مذكرات الماستر

1-بلميهوب شهيرة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري، و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع: قانون الأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

2-لعاج أسماء، قوشة أسماء، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2023.

3-عبدي نور الهدى، نعيم حفيظة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر - ل.م.د، التخصص: قانون أعمال، المركز الجامعي صالحى أحمد، النعامة، 2023.

4-قانة إكرام، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2019.

5-قرفي هناء، بعارة ليني، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لمتطلبات نيل شهادة الماستر القانون، تخصص قانون: قانون بحري و مينائي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2022.

6-رزاي نهاد، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة تكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق، تخصص: قانون بحري و مينائي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2022.

ثالثا: المقالات

1-دالع سعيد، "مسؤولية الناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثامن، مخبر القانون البحري و النقل - جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 179-188.

قائمة المراجع

2-لعوج أرزقي،"أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية"،مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد السابع، العدد الرابع، جامعة زيان عاشور، الجلفة،2022، ص ص149-164.

3-مدني أحمد"مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص205-220.

4-سالمة فرج الجازوي،"التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري"، دراسة مقارنة، مجلة أبحاث قانونية، المجلد العاشر، العدد الثاني، كلية القانون جامعة سرت، ليبيا، 2023، ص ص103-120.

5-عبدات ليلي، عيساوي محمد،"حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، المجلد 59، العدد 03، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة كلية الحقوق، الجزائر، 2002، ص ص399-417.

6-فتاحي محمد،"مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري و في إتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد درارية، أدرار، 2015 ص ص46-72.

7-قرارية قويدر،"النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار"،مجلة القانون و العلوم السياسية، العدد الخامس، معهد الحقوق و العلوم السياسية بالمركز الجامعي صالحى أحمد، النعامة، 2017، ص ص447-474.

رابعاً: النصوص القانونية

أ-الاتفاقيات الدولية

1-إتفاقية بروكسل لسنة1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن دخلت حيز التنفيذ في سنة 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-70 المؤرخ في 07/04/1964، جر عدد 29 الصادر في 07/04/1964.

2-بروتوكول بروكسل لسنة 1968، الخاص بتعديل الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924.

قائمة المراجع

3- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ، دخلت حيز النفاذ في 1 ديسمبر 1992.

ب. النصوص القانونية الداخلية:

1. القوانين و الأوامر

1- أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، عدد 29، صادر بتاريخ 29 أبريل 1977 معدل و متم بموجب القانون 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998 ج ر ج ج، عدد 47، صادر بتاريخ 27 جوان 1998.90

ت- النصوص القانونية الأجنبية

1- قانون النقل الفرنسي عن الرابط <https://www.legifrance.gov.fr> تم الإطلاع عليه يوم 2025/05/06 على الساعة 1:30.

2- قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على الرابط <https://mkseggpt.or> تم الإطلاع عليه يوم 2025/4/28 على الساعة 3:05.

2- القرارات القضائية

1- قرار المحكمة العليا (قرار الغرفة التجارية و البحرية)، رقم 09644344، بتاريخ 2014/09/04، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2014، ص ص 239-242.

2- باللغة الفرنسية

1-Amer zahi, droit des transports, tome 1, office des publications universitaires, Alger, s.d.

2-Arjole ligataj, lefaute inexcusable du transporteur maritime De Marchandise et la limitation De sa responsabilité, mémoire pour l'obtention du master 2, Droit maritime et des transporteurs, faculté de droit et science politique, université d'aix, Marseille, 2015.

الفهرس

شكر وتقدير

الإهداء

قائمة المختصرات

2	.....	مقدمة
7	.....	الفصل الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري
7	.....	تمهيد
8	.....	المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية
8	.....	المطلب الأول أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل
8	.....	الفرع الأول: موقف الفقه حول الأساس العام في اتفاقية بروكسل
9	.....	أولاً: الاتجاه الفقهي الأول
10	.....	ثانياً: الاتجاه الفقهي الثاني
11	.....	الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل
11	.....	أولاً: حالات الإعفاء التي تقررها اتفاقية بروكسل
15	.....	ثانياً: الاتفاق على الإعفاءات التي تقررها اتفاقية بروكسل
17	.....	المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ
17	.....	الفرع الأول الأساس العام في اتفاقية هامبورغ
19	.....	الفرع الثاني دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ
19	.....	أولاً: أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
23	.....	ثانياً: الاتفاق على الإعفاء التي تقررها اتفاقية هامبورغ
25	.....	المبحث الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريعات الداخلية
25	.....	المطلب الأول أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

- 25 الفرع الأول الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري
- 27 الفرع الثاني دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري
- 27 أولاً: حالات الإعفاء القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري .
- 30 ثانياً: حالات الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري
- 32 المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريعات المقارنة:
- 33 الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري
- 33 أولاً : الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري:
- 34 ثانياً : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري .
- 39 الفرع الثاني أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الفرنسي
- 39 أولاً: الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع .
- 40 ثانياً : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع .
- 45 الفصل الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري
- 45 تمهيد
- 46 المبحث الأول: تحديد المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية
- 46 المطلب الأول: تحديد المسؤولية في ظل اتفاقية بروكسل
- 46 الفرع الأول: تقدير التعويض عن المسؤولية.
- 47 أولاً: أساس حساب التعويض
- 49 ثانياً: العملات المستعملة لتقدير التعويض
- 52 الفرع الثاني: حالات الإعفاء من دفع التعويض
- 52 أولاً: حالات الإعفاء من تحديد التعويض
- 53 ثانياً: المستفيدون من تحديد المسؤولية

- 53المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في ضل اتفاقية هامبورغ
- 53الفرع الأول: تقدير التعويض عن المسؤولية
- 54أولا: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها
- 57ثانيا: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:
- 58ثالثا: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم
- 58رابعا: حالة اجتماع ضرران (هلاك البضائع أو تلفها و تأخير تسليمها)
- 59الفرع الثاني حالات الإعفاء من دفع تعويض
- 59أولا: حالات الإعفاء من تحديد التعويض
- 61ثانيا: المستفيدون من التعويض
- 62المبحث الثاني تحديد مسؤولية في ظل التشريعات الحديثة
- 62المطلب الأول: تحديد المسؤولية في التشريع الجزائري
- 62الفرع الأول: تقدير التعويض عن المسؤولية:
- 62أولا: ضوابط تقدير التعويض القانوني
- 64ثانيا: كيفية تقدير التعويض
- 68الفرع الثاني: حالات الإعفاء من دفع التعويض
- 68أولا: حالات الإعفاء من تحديد المسؤولية
- 69ثانيا: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة و قيمتها:
- 69ثالثا: المستفيدون من تحديد المسؤولية
- 70المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في التشريعات الحديثة
- 71الفرع الأول: تحديد المسؤولية في التشريع المصري
- 72أولا: تقدير التعويض عن المسؤولية

74	..... ثانيا: حالات الإعفاء من دفع التعويض
76	..... الفرع الثاني تحديد المسؤولية في التشريع الفرنسي:
77	..... أولا: تقدير التعويض عن المسؤولية
79	..... ثانيا: حالات الإعفاء من دفع التعويض
82	..... خاتمة
85	..... قائمة المراجع
95	..... الفهرس

ملخص

يعتبر عقد النقل للبضائع عقد رضائي بحيث يتم بين الناقل والشاحن دون الحاجة لإجراء شكلية معينة، كما أنه عقد ملزم للجانبين، أين يتعهد الناقل بنقل البضائع سالمة وأمنة من ميناء الشحن إلى غاية وصولها لميناء التفريغ، وبين الشاحن الذي يتولى دفع أجرة الحمولة. ففي حالة وقوع أي ضرر للبضاعة كالهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها، يلتزم الناقل بدفع تعويض لازم لجبر الضرر اللاحق بالبضاعة، وذلك وفقا لما تنص عليه مختلف الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية التي تنظم هذا العقد.

الكلمات المفتاحية: حدود المسؤولية- التعويض- الناقل البحري- الشاحن- الاتفاقيات الدولية.

Résumé

Le contrat de transport maritime pour les marchandises est considéré comme un contrat consensuel qui se déroule entre le transporteur et la chargeur sans avoir besoin d'une certaine formation formelle, car il s'agit d'un contrat contraignant pour les deux parties, ou le transporteur s'engage à transporter les marchandises en toute sécurité du port d'expédition à son arrivée coûteuse vers le port vide, et entre le chargeur qui paie les frais de charge utile à des frais de charge.

En cas de préjudice des marchandises de destruction, de dommages ou de retard dans sa livraison, le transporteur est obligé de verser une indemnité nécessaire pour la réparation des dommages causés par les marchandises, selon ce qui est stipulé dans les divers accords internationaux et la législation interne qui réglemente ce contrat.

Mots clés : Limites de responsabilité, Compensation, transporteur maritime, chargeur, accords internationaux.