



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

جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa



المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذة:

زواوي لورية

من إعداد الطالبتين:

- لعاج أسماء

- قوشة أسماء

لجنة المناقشة:

الأستاذة (ة) تغريبت رزيقة..... رئيسا

الأستاذة (ة) زواوي لورية..... مشرفا

الأستاذة (ة) سقلاب فريدة..... ممتحنا

السنة الجامعية: 2023/2022

قائمة المختصرات

أ-باللغة العربية

- ج ر، ج ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

-ط: الطبعة

-ص: صفحة

-د س ن: دون سنة النشر

-ص ص: من الصفحة إلى الصفحة

ب-باللغة الفرنسية:

P ; page

كلمة شكر

بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسولنا الكريم
الحمد لله الذي وفقنا على إتمام هذا العمل ومنحنا الصبر والعزم على إنجائه

نتقدم بأسمى كلمات الشكر والامتنان

إلى الأستاذة المشرفة: زواوي لورية التي أحسنت توجيهنا والتي لم تبخل علينا
بنصائحها القيمة

كما نتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذا العمل

شكرا لكل الأصدقاء على الدعم والمساعدة

إهداء

نهدي هذا العمل المتواضع لمن تحملا كل المشقة والعناء طول مشوارنا الدراسي

والدينا أدامهما الله خير سند لنا

إلى إخوتنا وأخواتنا

إلى كل أفراد العائلة كبيرهم وصغيرهم

إلى كل الأصدقاء قريبهم وبعيدهم

إلى كل من عرفناهم وعرفونا دون أن نسميهم

وفاء واحتراما

مقدمة

يعتبر عقد النقل البحري من العقود ذات الطابع الدولي نظراً لارتباطه بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفن، فقد عمدت العديد من الدول إلى تنظيم هذا النوع من النقل، وذلك نظراً لأهميته في المجال الاقتصادي والتجاري، فهو يعتبر العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، ومن أهم أهداف الملاحة هو القيام بعملية النقل بمختلف أنواعه، ونحن خصصنا دراستنا في موضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري وبالتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، باعتباره النوع الأكثر شيوعاً، إذ يتولى هذا النوع من النقل شخص يدعى الناقل حيث يلتزم هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر يلتزم شخص آخر بدفعه يدعى الشاحن، إذ تتم هذه العملية بموجب عقد يجمع بين الطرفين.

لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن عقود نقل البضائع بالطرق الأخرى، إلا فيما يتعلق باستخدام وسيلة محددة في تنفيذه وهي السفينة القائمة بالملاحة، ونظراً لتضارب مصالح أطراف هذا العقد، عمد المشرع على تنظيمها بأحكام خاصة محاولاً في ذلك التوفيق بين تشجيع الاستثمار في مجال التجارة البحرية من جهة وبين وجوب توفير الحماية للشاحنين من جهة أخرى، مستلهما في ذلك ما جاءت به الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها.

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مدنية بالنظر إلى طبيعة العمل الذي يقوم به هذا الأخير، والمتمثل في نقل البضاعة من ميناء إلى آخر، وقد يحدث وأن تصاب هذه البضائع بأضرار نتيجة لخطأ ارتكبه الناقل، وبالتالي يستوجب مسألته نتيجة خطئه.

تتمحور أهمية موضوع الدراسة حول أهمية عقد النقل البحري للبضائع في حد ذاته، وكذلك الأهمية التي يكتسبها أطراف عقد النقل البحري، وما يتطلبه من التحلي بالدقة والرعونة لضمان سلامة عملية النقل عن طريق البحر، وتحمل المسؤولية في حال إصابة البضاعة بأية أضرار أو خسائر، حيث يعتبر النقل البحري من أهم المواضيع المثيرة للنقاش والجدل، وذلك نظراً لحساسية هذا النوع من النقل، وعلى الرغم من قيام مسؤولية الناقل إلا أنّ الاتفاقيات الدولية والتقنين البحري قد منحا للناقل فرصة التخلص من المسؤولية واعفائه إذا تمكن من إثبات حالات الإعفاء المقررة لصالحه، ونفس الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري الذي نص على مجموعة من

إجراءات وجب إتباعها من أجل تمكين الشاحن من الحصول على تعويض عن الخسائر التي أصابته، كما يمكن لأطراف هذا العقد اللجوء إلى القضاء من أجل استيفاء حقهم عن كافة الأضرار أو الخسائر التي قد تلحق بهم.

نظراً للأهمية البالغة تلعبها مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وأثرها على المستوى الداخلي والدولي فإن دراسة مسؤولية الناقل تتطوي على عدة أهداف أهمها:

الإلمام بموضوع مسؤولية الناقل البحري من خلال التعرف على مختلف الأحكام التي تنظم هذا العقد، وذلك ما اعتمده الاتفاقيات الدولية من نصوص خاصة، وموقف القانون البحري الجزائري من خلال مصادقته على هذه الأخيرة.

بيان آثار هذه المسؤولية وذلك باللجوء إلى القضاء من أجل استيفاء المضرور حقه في التعويض.

لا يخلو أي موضوع بحث علمي من الصعوبات ومن أهم هذه الصعوبات هي شساعة الموضوع وكثرة الإشكالات التي يطرحها مما دفع بنا لتحديد الموضوع في نقل البضائع فقط نظراً لضيق الوقت الممنوح لإعداد المذكرة.

تبعاً لما سبق ارتأينا طرح الإشكالية التالية: كيف نظم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع؟

للإجابة على هذه الإشكالية نتبع المنهج الاستقرائي من خلال تحليل المواد القانونية في القوانين البحرية للدول، وكذا ما تضمنته بعض الاتفاقيات، ضف إلى ذلك المنهج المقارن في بعض المواضع من الدراسة، نظراً لاختلاف الأحكام بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية خاصة القانون البحري الجزائري.

ارتأينا تقسيم الدراسة:

الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: شروط مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفصل الثاني: آثار المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: الدعوى القضائية الناجمة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: المحكمة المختصة في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: حالات الإعفاء من دفع التعويض

الفصل الأول:

الأحكام الموضوعية لمسؤولية

الناقل البحري للبضائع

ترتكز مسؤولية الناقل البحري للبضائع على مجموعة من الأسس القانونية، فإذا ما تحققت هذه الأسس قامت مسؤولية الناقل تجاه الشاحن فلا يمكن للمتسبب في الضرر أن يتخلص من مسؤوليته باعتبارها مفروضة عليه بموجب عقد النقل، لكن يحدث وأن ترد قيود على مسؤولية الناقل فيكون هناك تخفيف نسبي عليها، ويحدث أن يعفى كلياً منها وفق حالات محددة (المبحث الأول).

إن عقد النقل الذي يبرمه الناقل مع الشاحن يجعله مسؤولاً عن كل الأضرار والخسائر (هلاك أو تلف أو التأخير) التي قد تلحق بالبضاعة، وذلك منذ قيامه بعملية الشحن إلى غاية القيام بعملية التفريغ في ميناء الوصول، سواء قام بعملية النقل شخصياً أو بمساعدة ناقلين آخرين (المبحث الثاني).

المبحث الأول

شروط المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

بعد اتساع دائرة العمل في المجال البحري، والاعتماد على النقل البحري للبضائع، نتجت عن هذا العقد آثار تمثلت في مجموعة التزامات يتحملها كل من الشاحن والناقل، فإذا أحل الناقل بأحد هذه الالتزامات قامت مسؤوليته في مواجهة صاحب الحق، وهذا ما يدفعنا للبحث عن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، رغم وجود هذه النصوص التي تحمل الناقل هذه المسؤولية إلا أن هناك حالات وأسباب تنفي عنه تلك المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

تنشأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن، حيث يفرض عليه هذا العقد نقل بضاعة معينة في مدة محددة من ميناء لآخر، وعليه فإن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية تسند إلى عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن، وذلك بمجرد إخلاله بأحد هذه الالتزامات التي يملئها عليه هذا العقد إلا أن الشاحن غير ملزم بإقامة دليل على خطأ الناقل إذ يكفي منه إثبات الضرر الذي لحقه، وبهذا سوف نتطرق إلى أساس المسؤولية وفق للمعاهدات الدولية (الفرع الأول) ثم أساس المسؤولية وفق بعض التشريعات العربية (الفرع الثاني) وأخيراً نبين موقف المشرع الجزائري (الفرع الثالث).

الفرع الأول

أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية

يعتبر أساس المسؤولية السبب الذي من أجله وضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، وبناء على ذلك قد يصدر الخطأ من الناقل أو أحد تابعيه يتسبب في ضرر، حيث نجد أن الاتفاقيات الدولية اختلفت في معالجة فكرة الخطأ فهناك من اعتبر أن خطأ

الشاحن غير مفترض واجب الإثبات، وفي حين جعلت الاتفاقيات الأخرى أن خطأ الناقل مفترض، وبذلك سنحاول التعرض إلى أساس المسؤولية في كل واحدة منها فيما يأتي:

أولاً: المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق اتفاقية بروكسل

تقوم مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية بروكسل¹ بوجه عام على الخطأ المفترض، وبذلك فالتزام الناقل البحري فهو تحقيق نتيجة أي توصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول، وبذلك فمسؤولية الناقل تقوم بمجرد أن يقيم المضرور الدليل على الضرر، فالشاحن غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع المسؤولية وجب عليه أن يثبت أنه بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، وكذا أنه قد حافظ على البضاعة منذ شحنها إلى غاية تفرغها وتسليم سند الشحن².

يتضح بذلك أنه يجب التفرقة بين حالة التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة وحالة التزامه ببذل العناية اللازمة بالبضاعة، ففي الحالة الأولى يكون فيها التزام الناقل هو التزام ببذل العناية اللازمة، فإذا أراد أن يتخلص من المسؤولية يجب عليه أن يثبت بأنه قد بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، أما في الحالة الثانية يلتزم الناقل بالعناية بالبضاعة فإن التزامه في هذه الحالة التزام بتحقيق نتيجة وهي سلامة البضاعة من كل الأضرار التي قد تصيبها³.

ثانياً: المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق اتفاقية هامبورغ

تقيم اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم على أساس الخطأ المفترض، وفي ذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى منها على ما يلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل على النحو

¹-اتفاقية 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.

²-كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1997، ص700.

³- مرجع نفسه، ص 701.

المشار إليه في المادة الرابعة، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر⁴.

يتضح من هذا النص أن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في عهده، دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل. ومعنى ذلك أن خطأ الناقل مفترض عند وقوع هذه الأضرار، وعليه يمكن أن الناقل نفى قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر⁵.

يتضح وفق قواعد هامبورغ أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض بمجرد وقوع الضرر سواء بهلاك أو تلف البضائع أو تأخير في تسليم، ولا بد من تزامنه مع وجود البضاعة في عهدة الناقل.

ثالثاً: المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق اتفاقية روتردام

أسست اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض بحيث أن الشاحن غير ملزم بإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه، وإنما يقع على عاتقه إثبات أن الضرر الذي لحق البضاعة كان أثناء مدة سريان مسؤولية الناقل أي أن الإثبات ينصب على النطاق الزمني⁶، إلا أن الاتفاقية في المادة 17 فقرة 2 والمادة 18 منها قد أعطت عدّة خيارات للناقل لتخلص من المسؤولية وتتمثل هذه الخيارات فيما يلي:

أ- إثبات عدم ارتكابه هو أو مستخدمه أو أي طرف منفذ أو ربان السفينة أو موظفين النقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص يؤدي واجبات لمصلحة الناقل أي خطأ يؤدي لوقوع الخسارة.

ب- إثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير قد حصل لسبب من الأسباب التالية:

⁴-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بحراً الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ، دخلت حيز النفاذ في 1 ديسمبر 1992.

⁵-مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000، ص 226.

⁶-محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي) دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015 ص 179 ص 180.

1-القضاء والقدر

2-مخاطر البحار والمياه الأخرى

3/الحرب والأعمال القتالية

4/إنقاذ الأرواح"⁷.

من خلال إعطاء الناقل فرصة أحد الخيارين وفق المقدم فقد وازنت هذه الاتفاقية بين مصلحتي الشاحن والناقل، فمسؤولية الناقل في حقيقة الأمر تقوم على الخطأ المفترض بمجرد حدوث الضرر لكن في المقابل يمكن التخلص منها بإحدى الخيارين، ويتبين منهما أن حالات الإعفاء هنا ذات مجال واسع لاسيما حالة مخاطر البحر والقضاء والقدر.

نستخلص مما سبق أن مسؤولية الناقل في كل من الاتفاقيات الدولية تقوم على فكرة الخطأ المفترض غير أنه قد اختلفت هذه الأخيرة في إثبات الخطأ فكل من اتفاقية بروكسل ووتردام قد جعلت خطأ الناقل مفترض غير قابل لإثبات العكس، فإذا أراد الناقل التخلص من المسؤولية ما عليه سوى إثبات إحدى حالات الإعفاء التي أقرتها كل اتفاقية، أما اتفاقية هامبورغ فقد جاءت بعكس ما أخذت به الاتفاقيات السالفة الذكر إذ جعلت من خطأ الناقل أنه خطأ مفترض غير واجب الإثبات، وذلك بمجرد وقوع الضرر، ما لم يثبت الناقل أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتجنب وقوع الحادث.

⁷-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة باتفاقية روتردام ديسمبر 2008، لم تدخل حيز النفاذ.

الفرع الثاني

أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق بعض التشريعات العربية المقارنة

يعتبر التزام الناقل البحري التزاماً عقدياً يرتبه عقد النقل البحري حيث يلزم الناقل البحري بإيصال البضاعة سالمة وفي ميعاد محدد، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته في مواجهة الشاحن، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل تقوم على فكرة الخطأ، بحيث يثور إشكال حول أساس الخطأ هل هو خطأ مفترض أم واجب الإثبات، فقد اتجهت أغلب الدول العربية إلى معالجة هذه المسألة، وهذا ما سنحاول التعرض له في هذا الفرع.

أولاً: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع في التشريع المصري

عالج المشرع المصري مسألة التزام الناقل البحري في قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990⁸، حيث يرى بأنه التزام بتحقيق نتيجة، وبذلك يكون الناقل مسؤول عن حالة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها في الميعاد المحدد⁹، بحيث يكون خطأ الناقل في هذه الحالة خطأ مفترض فإذا أراد دفع المسؤولية عنه، فما عليه إلا إثبات أن سبب الهلاك أو التلف والتأخير في تسليم يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي للبضائع أو خطأ الغير، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر¹⁰.

يتبين مما سبق أن المشرع المصري حذا حذوا الاتفاقيات الدولية في تحميل الناقل المسؤولية على أساس الخطأ المفترض.

⁸ - قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 عن الرابط <https://justice-acadeny.com> تم الاطلاع عليه يوم 2023/6/19 على الساعة 13:22.

⁹ - عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2017، ص 77.

¹⁰ - هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص 251 ص 252.

ثانياً: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق التشريع الأردني

حسب هذا التشريع يعتبر التزام الناقل البحري هو التزام عقدي يرتبه عقد النقل البحري، حيث يلتزم الناقل بإيصال البضاعة سالمة، وفي الميعاد المتفق عليه من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وقد تم النص على هذا الالتزام في قانون التجارة البحرية الأردني¹¹.

بالتالي فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض، فإن أراد التخلص من المسؤولية ما عليه إلا إثبات إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية الأردني، بحيث نذكر بعض هذه الحالات فيما يلي: حالة وجود عيب في البضاعة، وحالة وجود عيب خفي في السفينة، وكذا حالة تقديم السفينة أي مساعدة أو إسعاف¹².

نستنتج مما سبق أن التشريعات العربية قد سارت في نفس الاتجاه بحيث تقيم مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس أي أن مسؤولية الناقل تقوم بمجرد وقوع الضرر، إذ أراد الناقل التخلص من المسؤولية عليه إثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه.

الفرع الثالث

أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق التشريع الجزائري

يتمثل الالتزام الرئيسي للناقل البحري وفق عقد النقل البحري الجزائري في نقل البضاعة من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول سليمة وفي الميعاد المحدد، وبذلك يكون مسؤولاً في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وهذا ما توضحه نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر

¹¹-عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 127 ص128.

¹²-محمود محمد عباينة، مرجع سابق، ص 99.

أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية¹³.

يتضح من نص المادة المذكورة سلفاً أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الخطأ الصادر من الناقل، بل يكفي حصول الضرر لقيام مسؤولية الناقل، فإذا ما أراد الناقل دفع المسؤولية عنه، ما عليه سوى إثبات أن الخطأ كان نتيجة سبب أجنبي لا دخل له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ المرسل إليه أو راجع إلى عيب في البضاعة نفسها¹⁴.

يتبين من نص المادة 802 السالفة الذكر أن المشرع الجزائري نص على أن الناقل مسؤول عن كل ضرر يلحق بالبضاعة منذ وجودها تحت رقابته إلى تسليمها إلى المرسل إليه، لكن كاستثناء يمكن أن يتحمل من المسؤولية وذلك وفق الحالات التي أوردتها المادة 803 من القانون البحري الجزائري التي جاء نصها وفق ما يلي: "يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن ما أصاب البضائع من ضرر ناشئ عن إحدى الأسباب التي ذكرتها المادة السالفة وهي:

أ/ حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه.

ب/ الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن النقل.

ج/ الحريق إلا إذا كان مسبب من فعل أو خطأ الناقل.

د/ أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

¹³-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977 معدل ومتمم بموجب القانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج، عدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

¹⁴-عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 70 ص 71.

هـ/ القوة القاهرة

و/ الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

ز/ عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أثناء السفر.

ح/ أخطاء الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ط/ عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

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

ك/ الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل/ أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر¹⁵.

يتبين مما سبق أن المشرع الجزائري في نص المادة 802 السالفة الذكر أنه قد نص على مسؤولية الناقل في حالة الهلاك والتلف البضاعة دون التعرض لحالة التأخير في التسليم، رغم ورودها في العديد من المواد القانون البحري كالمادة 775.

المطلب الثاني

أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

تعرفنا فيما سبق عن القواعد التي تنظم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وعن جزاء الإخلال بالالتزامات المنظمة قانونياً، إذ تعتبر هذه الأخيرة خط أحمر يحرص الناقل على عدم التخلف عن تنفيذها بصورة صحيحة، وفي حال حدث العكس وأثبت أي خلل في التنفيذ تفرض

¹⁵-أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

مسؤولية على عاتقه، بحيث لا يمكنه التهرب منها، لذا حرصت الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري على وضع أطر وقواعد تنظيمية في هذا الشأن لكن وردت مجموعة أخرى من القواعد الاستثنائية التي تخفف من المسؤولية الواقعة على الناقل فحتى ولو أتى هذا الأخير بأفعال وأعمال تحول دون التنفيذ الصحيح للعقد، فهناك حالات يعفى منها الناقل البحري للبضائع من المسؤولية إذا كانت هذه الأفعال تدخل ضمن حالات الإعفاء التي أقرها القانون، وتتمحور هذه الحالات في أسباب العامة (الفرع الأول) وأخرى خاصة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

ورد السبب العام لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في كل من التّقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ بإثبات السبب الأجنبي إذ أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية، وتتمثل الأسباب العامة في القوة القاهرة (أولاً)، العيب الذاتي للبضاعة (ثانياً)، خطأ الشاحن وخطأ الغير (ثالثاً).

أولاً: القوة القاهرة

لقد نصت كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ على القوة القاهرة بحيث يمكن القول بموجب كل من الاتفاقيتين أنّ القوة القاهرة لا تكون إلا بتوفر بشرطين في الحادث وهما المفاجأة أي عدم إمكانية التوقع إضافة إلى عدم إمكانية التصدي لهذا الحادث وبذلك لا تعد قوة القاهرة الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام والتي لا يمكن توقعها¹⁶.

يبدو أن المشرع الجزائري قد تأثر في تعديله الجديد للقانون البحري لسنة 1998 بنظيره الفرنسي، حيث نلاحظ أن المشرع قد وقع في خطأ عند تعديله لقانون 1836 بقانون 1966 قد استبدل مصطلح القوة القاهرة بمصطلح الأفعال المسببة لا تنسب للناقل بحيث أن لهما نفس المعنى، إذ أن الفقرة (هـ) من المادة 803 من القانون البحري الجزائري تعفي الناقل من المسؤولية

¹⁶ -طالب حسن موسى، القانون البحري، ط3، دار الثقافة لنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 181.

إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة عن القوة القاهرة وإن مصطلح القوة القاهرة مرادف لمصطلح الحادث المفاجئ ومن أجل أن يتصف الحادث بالقوة القاهرة اتفق الفقهاء على وجوب توفر عنصرين:

العنصر الأول هو عدم إمكانية التوقع أما العنصر الثاني فيتمثل في استحالة الدفع، فبنسبة لعدم إمكانية التوقع يجب أن يكون الحادث فعلا لا يمكن توقعه وإلا قامت مسؤولية الناقل فمثلا: الناقل الذي تغريه شحنة مربحة في وقت الحرب فيستغلها وعند عبوره منطقة خطيرة تحجز له البضاعة أو تهلك فلا يمكنه التمسك بالقوة القاهرة أنه من الممكن توقع هذه النتائج منذ البداية، أما فيما يخص استحالة الدفع فيجب أن تتوفر في القوة الموجهة صفة القهر، والقهر يعني التخوف على قوة الإنسان، فإذا أمكن دفع الحادث فقدت القوة القاهرة معناها، وللقاضي سلطة تقديرية في اعتبار قوة القاهرة أم لا¹⁷.

ثانيا: العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق

تجتمع في هذه الحالة الأسباب المتعلقة بالبضاعة والتي تعفي الناقل من المسؤولية وذلك أن السبب فيه لا ينسب إليه بل هو متعلق بالبضاعة.

1- العيب الذاتي أو الخفي للبضاعة

يقصد به العيب الذي يؤدي إلى تلف الشيء، وذلك دون تدخل أي عامل آخر، فقد يكون راجع إلى طبيعة الشيء أو ناشئا من ذات الشيء مثل موت الحيوان المريض، ويلاحظ أن كل من العيب الذاتي والعيب الخفي مصطلحين قريبين، وذلك لأن كل منهما يخص طبيعة البضاعة إذ أن الفرق بينهما يكمن أن العيب الخفي لا يمكن ملاحظته أو اكتشافه من الوهلة الأولى في حين أن

¹⁷- خليل بوعلام، "حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية-القوة القاهرة-في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924"، المجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد 1، 2003، ص 121 ص125.

العيب الذاتي يمكن إدراكه منذ الوهلة الأولى على أساس أنه يمكن توقع أن البضائع السائلة محل تبخر¹⁸.

2-عجز الطريق

يعرف عجز الطريق بأنه النقص في مقدار البضاعة أثناء السفر فهو نوع من العيوب الذاتية للبضاعة¹⁹، إذ أن هذا النقص لا يمكن مؤاخذة الناقل عنه، وذلك بتقرير الإعفاء عن النقصان بالقدر الذي جري العرف على التسامح فيه، وقد نص المشرع الجزائري عليه في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر في فقرتها (ز) مستعملا بذلك مصطلح التناقص وهو دليل على التفاعل الذاتي لشيء إذ أنه يستبعد فيه خطأ الناقل²⁰.

يقصد بالعيب الذاتي نقص ظاهر لبعض الأنواع من البضائع تتأثر بعامل الزمن عند نقلها إذ أنه لا يمكن لأية عناية للناقل تفاديها فيؤدي إلى نقص حجمها أو وزنها (عدد الطرود)، ولا يدخل في نطاق العجز النقص الذي كان سبب كسر البضاعة، إذ يمكن القول أنّ إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو العيب الذاتي راجع إلى أن الضرر وقع نتيجة العيب الذاتي للبضاعة وخطأ المرسل(الشاحن) على أساس أن هذا الأخير قد شحن بضاعة لا تقوى على تحمل عملية النقل، أما إذا كان الضرر نتيجة خطأ الناقل فإنه يتحمل المسؤولية كليا أو جزئيا بسبب قدر خطأه²¹.

¹⁸-شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020، ص 124.

¹⁹-مرجع نفسه، ص 124.

²⁰-صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري (دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الأردن، سوريا، لبنان، الجزائر)، مكتبة الثقافة لنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 230.

²¹-شتوان حياة، مرجع سابق، ص 124 ص 127.

ثالثاً: خطأ الشاحن وخطأ الغير

يكون الناقل البحري مسؤولاً في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في إيصالها، غير أنه إذا تسبب الشاحن بخطئه بحدوث خسائر أو أضرار للبضاعة يعفى الناقل من المسؤولية، لكنه يحدث ألا يرجع سبب الهلاك أو التلف إلى الناقل أو الشاحن نفسه، وإنما إلى الغير الذي يكون في هذه الحالة المسؤول الوحيد، عن هذه الأضرار والخسائر، وهذا ما سنتعرض إليه فيما يلي:

1- خطأ الشاحن

يكن في وجود عيب في تغليف البضاعة أو تعبئتها أو عدم ذكر الطبيعة الخاصة للبضاعة بحيث يؤدي ذلك إلى شحنها بطريقة لا تتلاءم مع طبيعتها وبذلك إصابتها بأضرار لا تنسب إلى الناقل، وقد نصت عليها المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقرتها (ج) بحيث يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب تضرر البضاعة راجع إلى خطأ الشاحن نفسه إذ أنه لم يتم بعمليات التغليف أو الغلق بشكل لائق وبالتالي يجب على الناقل في هذه الحالة إثبات العلاقة السببية بين خطأ الشاحن والضرر الذي أصاب البضاعة²².

كما نصت اتفاقية بروكسل في مادتها الثالثة في فقرتها (أ) على أنه: "العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبق لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر"²³.

تتضمن بيانات الشحن (العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة) إذ يجب على الشاحن ذكرها كتابة أو بأي وسيلة على البضائع غير المغلقة بطريقة تسهل قراءتها ففي حالة تضمن سند الشحن تحفظ بعدم كفاية المعلومات وتم إثبات أن الضرر راجع لذلك يعفى الناقل من

²²-دهانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقايد، تلمسان، الجزائر، 2011، ص 53.

²³-اتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، مرجع سابق.

المسؤولية، أما إذا كان الضرر الذي يلحق البضاعة الناتج عن عدم كفاية العلامات يكون نسبياً حسب البضاعة، إذ أنه ما يعتبر تغليف كافياً لبضاعة معينة لا يعتبر كذلك بالنسبة لبضاعة أخرى إذ يترك تحديد كفاية من عدمه إلى قاضي الموضوع، إذ أنه هناك بعض البضائع التي جرى العرف على عدم تغليفها مثل السيارات إذ لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية من الضرر الذي قد يصيب السيارة أثناء النقل جراء عدم تغليفها فقد جرى العرف على عدم تغليفها إذ يقع على عاتق الناقل بذل العناية اللازمة للمحافظة عليها²⁴.

يمكن القول إن المشرع الجزائري جعل التغليف والتعليب والتحريم من ضمن أخطاء الشاحن إذا لم يتم بها بحسب ما هو متعارف عليه، هو أو ممثله، حتى يضمن حماية أكثر للبضاعة فإذا ثبت خطأ الشاحن يعفى الناقل من المسؤولية وذلك حسب المادة 803 فقرة 2 السالفة الذكر²⁵.

2- خطأ الغير

يعتبر فعل الغير السبب الوحيد في إحداث الضرر إذا كان الغير وحده هو المسؤول، وفي حالة ما إذا كان هذا الخطأ بسبب القوة القاهرة فلا يكون أحد مسؤول، أما في حالة اشتراك فعل الغير مع فعل المدعى عليه في إحداث الضرر كما قد يشترك المضرور في الضرر أيضاً في أحداث الضرر وهو ما يعرف بتعدد المسؤولين، على أنه يجب الاعتداد بخطأ الغير كسبب الإعفاء من المسؤولية الذي نص على القانون بحيث ألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسؤولاً عنهم²⁶.

تطبيقاً لذلك فإن الناقل غير مسؤول في حالة ما إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة راجع إليه تصادم خطأ ريان السفينة بأخرى إذ يجب على الشاحن الرجوع في هذه الحالة إلى مالك

²⁴-دهانة محمد، مرجع سابق، ص 54.

²⁵- مرجع نفسه، ص 54.

²⁶-كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 595.

السفينة، وكذلك إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة كان نتيجة بضاعة خطيرة لم يكن الناقل عالم بها بسبب عدم تصريح صاحبها بذلك وعدم إمكانية الناقل العلم بخطورتها²⁷.

كما يعتبر فعل الغير من الفتن والثورات وأعمال القرصنة، ذلك أن تلك الأفعال لا تعتبر قوة قاهرة وذلك للإمكان توقعها واستحالة الدفع، فإنها لا شك تعتبر أعمال صادرة من الغير، تقوم بهذا الحسبان وجهاً لإعفاء الناقل من المسؤولية²⁸.

الفرع الثاني

الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

يعدّ الناقل البحري مسؤولاً بمقتضى عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن، فكما ذكرنا سابقاً بأن مسؤوليته تقوم في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو إذا تأخر في تسليمها إلى المرسل إليه، وكما سالفنا الذكر أنه للناقل دفع المسؤولية وفق الحالات التي نص عليها القانون من أسباب عامة، وكذلك هناك أسباب خاصة التي تعفى الناقل من المسؤولية أهمها تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة (أولاً)، نقل البضائع على سطح السفينة (ثانياً)، نقل الحيوانات الحية (ثالثاً)، إنقاذ الأرواح (رابعاً).

أولاً: تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة

لقد نصت المادة 23 من قانون التجارة البحرية المصري²⁹ على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة ما إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع إذا أثبات عدم صحة هذه البيانات، ويتضح من النص أنه إذا قدم الشاحن عقداً ببيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها يترتب على ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية أي كان سبب الهلاك أو التلف، ولو كان هذا البيان قد أدرج بقصد تخفيض

²⁷ -كمال حمدي، القانون البحري، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2000، ص 547.

²⁸ -محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع

اتفاقية هامبورغ)، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003، ص 74 ص75.

²⁹ -القانون المصري رقم 8 لسنة 1990، مرجع سابق.

أجرة الجمارك المستحقة عليها أو أجرة النّقل فيتحقق الإعفاء حتى ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر فيتحقق الضرر. ولكن بشرط أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عن عمد، أما إذا كان قد صدر عن حسن نية فلا محل للإعفاء من المسؤولية وعلى الناقل إثبات عدم صحة البيان يرجع إلى سوء نية الشاحن وعندئذ يعفى من المسؤولية³⁰.

إن الجزء الذي أقرته المادة 230 من قانون التجارة البحرية المصري³¹ بإعفاء الناقل من المسؤولية الذي يحتج به في مواجهة الشاحن نفسه كما يحتج به في مواجهة الغير وذلك متى كان الناقل لا يعلم بعدم صحة البيان لإعفائه من المسؤولية، ثم إن تعمد الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن فلا يقتصر فقط على إعفاء الناقل من المسؤولية وإنما تقوم مسؤولية الشاحن اتجاه الرّبان إذا كان البيان أدى إلى عدم اتخاذ الرّبان الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع أي ضرر للبضائع أخرى غير بضاعة الشاحن جراء ذكر البيانات غير الصحيحة³².

ثانياً: نقل البضائع على سطح السفينة

يعتبر نقل البضائع بهذه الطريقة يؤدي إلى نتائج مؤسفة لما تتعرض له البضائع من مخاطر نتيجة سوء الأحوال الجوية وعدم ثبات البضاعة وتعرض البضائع للتلف نتيجة الرطوبة وحرارة الشمس لكنه برغم من كل هذه المخاطر إلا أن هذه الطريقة في الشحن معتمدة منذ زمن قديم وذلك لعدّة اعتبارات المتمثلة في:

أ/ أنّ بعض البضائع التي من الصعب إدخالها في عنابر السفينة إما بسبب حجمها أو طبيعتها مثل الأخشاب ذات الحجم الكبيرة والجرارات السيارات ...

ب/ أنّ هناك بعض الملاحة الساحلية التي تسمح بشحن على السطح بإضافة إلى إتباع العنابر التي تقوم بهذا النوع من النّقل.

³⁰- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، مصر، 1997 ص 80 ص 81.

³¹- القانون المصري رقم 8 لسنة 1990، مرجع سابق.

³²- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 78 ص 79.

ج/ رغبة الشاحنين في دفع أجرة أقل ورضائهم في ذلك بنقل على سطح³³.

الأصل أنه لا يجوز للناقل الاتفاق على نقل البضائع على سطح السفينة فإذا ما قام الناقل بالنقل بهذه الطريقة تقوم مسؤوليته عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع، غير أنه استثناء يجوز نقلها على سطح السفينة وذلك في حالة وجود اتفاق بينه وبين الشاحن إذ بوجود هذا الاتفاق يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة نتيجة هذا النقل³⁴، وهو ما أكدته المادة 774 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه: "وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"³⁵.

ثالثاً: نقل الحيوانات الحية

لا تكون لناقل أية مسؤولية في عملية نقل الحيوانات الحية وذلك سواء بموتها أو مرضها أو عن أي حادث أثناء الرحلة ومهما كانت الأسباب فإن الناقل غير ملزم بإطعام الحيوانات ولا إعطائها الماء إلا بالقدر المعقول³⁶، بحيث يجوز للناقل الاتفاق مع الشاحن من أجل أن يصاحبه مندوب أثناء الرحلة من أجل تولى الاعتناء بالحيوانات³⁷.

بحيث يشترط من أجل إعفاء الناقل من المسؤولية أن يثبت أن سبب نفوق الحيوانات أو إصابتها بأحد الأمراض راجع إلى المخاطر اللصيقة بهذا النوع من النقل نفوق الحيوانات كان سبب دوار البحر أو تقاتلها مع بعضها سبب ارتفاع الأمواج مما أدى إلى إزعاجها وثورانها، ومن أجل تخلص الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه اتخذ تعليمات الشاحن وفي هذه الحالة يجوز للشاحن أن يثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه، وبالتالي تقوم عندئذ مسؤولية الناقل، كما

³³-كمال حمدي، القانون البحري، ط2، مرجع سابق، ص 533-554.

³⁴-عبد المجيد سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 94.

³⁵-أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

³⁶-عبد المجيد سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 94.

³⁷-حلو عبد الرحمن أبو حلو، " الأثار الناتجة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية"، مجلة جامعة الشارقة والقانونية، ص 235.

أن اتفاقية هامبورغ قد نصت كذلك على إعفاء الناقل في مثل هذا النوع من التقل في مادتها الخامسة كما نصت كذلك عن التأخير في التسليم غير أن القانون المصري لم ينص على هذا النوع من المسؤولية، وبذلك لا يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي³⁸.

رابعاً: إنقاذ الأرواح

تكمن هذه الحالة في قيام الناقل أو أحد تابعيه في تقديم المساعدة (الدعم الكافي) لسفينة أو شخص يعثر عليه في البحر في حالة خطر الهلاك، مما يتحتم عليه تغير وانحراف في مسار السفينة كما يمليه عليه الالتزام الأخلاقي الذي يقوم به الناقل البحري، وبالتالي إذا تأخر في وصول البضاعة أو تلفها أو تأخير في وصولها، ففي هذه الحالة أعفى المشرع الناقل من المسؤولية بحيث فرق بين أمرين أولهما إنقاذ الأرواح هو التزام أخلاقي يفرضه العرف الدولي، وذلك دون أي قيد أو شرط فكل خسارة تلحق بالبضاعة يكون سببها إنقاذ الأرواح يعفى الناقل من المسؤولية و ثانيهما هو إنقاذ الأموال وهو من الأمور الاختيارية، وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا كان تدابير التي اتخذها معقولة، وذلك من أجل عدم إسراف الناقل وتابعيه في هذه العملية وذلك من أجل الحصول على مكافأة من أصحاب الأموال التي أنقذها³⁹.

حيث نصت عليه المادة 775 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري بقولها: "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"⁴⁰.

إضافاً إلى ما ذكرناه سابقاً هناك أسباب أخرى لإعفاء الناقل من المسؤولية، المتمثلة في حوادث البحر، سوء الأحوال الجوية (العواصف)، حالة وجود الحروب، فهي من الأسباب العامة لإعفاء الناقل من المسؤولية⁴¹.

³⁸-عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 83.

³⁹-عبد المجيد سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 93.

⁴⁰-أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

⁴¹-ARNAD MONTAS, Droit Maritime, Vuibert, Paris, 2012, p 185.

المبحث الثاني

نطاق المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

يعتبر التزام الناقل بإيصال البضائع سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، وعليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل التي تنشأ عن إخلال بهذا الالتزام تعتبر مسؤولية عقدية أيضاً، غير أن لأحكام مسؤولية الناقل البحري نطاق محدد نظمته الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري الذي يشمل النطاق الزمني للمسؤولية، والذي يكمن في تسلم الناقل للبضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وقيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق، كما لهذه المسؤولية نطاق مادي، وهذا ما يشكل النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، ونعني به الأضرار التي تشمل هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، ولهذه المسؤولية نطاق بالنسبة للأشخاص (المطلب الثاني)، ويعني ذلك الأشخاص الذين تسري عليهم أحكام المسؤولية.

المطلب الأول

النطاق الموضوعي للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل بإيصال البضائع سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، فهو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، وعليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل التي تنشأ عن الإخلال بهذا الالتزام تعتبر مسؤولية عقدية أيضاً.

غير أن أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع التي نظمها القانون البحري والاتفاقيات الدولية نطاق محدد، النطاق الزمني (الفرع الأول) والذي يكون بين تسلم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، كما لهذه المسؤولية نطاق مادي (الفرع الثاني) ونعني به الأضرار التي تشمل هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

الفرع الأول

النطاق الزمني للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

أدى تطور التجارة البحرية الدولية إلى ظهور عدّة شبكات للنقل، مما أتاح المجال لقيام عمليات نقل عديدة، حيث ينشط فيها أشخاص النقل البحري، ما أدى بضرورة إلى البحث عن سبيل من أجل تنظيم، هذا لتفادي ما قد يقع مستقبلا من مشاكل، ونظرا للإشكالات التي يطرحها موضوع مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع عمد المشرع الجزائري إلى تنظيم نطاق هذه المسؤولية مستندا في ذلك إلى ما تضمنته الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بدورها بهذا المجال، وهذا ما دفعنا إلى التطرق (أولا) إلى نطاق الزماني لمسؤولية الناقل البحري وفق الاتفاقيات الدولية، (ثانيا) إلى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وفق بعض التشريعات العربية.

أولا: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية

عمدت الاتفاقيات الدولية إلى تحديد نطاق الزماني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وبذلك سنحاول التعرض إلى كيفية تنظيم هذه الأحكام حسب كل واحدة منها.

1- النطاق الزمني وفق اتفاقية بروكسل

تنص المادة الأولى فقرة هـ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على أن أحكامها لا تنطبق إلا على الفترة من حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفرغها في المحل المقصود⁴².

يفهم من نص المادة أن أحكام اتفاقية بروكسل تنطبق فقط على المرحلة البحرية التي تنتهي بين الشحن والتفريغ، ولكنها لا تسري على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة لتفريغ، لكن لا يعني ذلك أن العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ لم تعد جزء من عقد النقل

⁴²-اتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض سندات الشحن، مرجع سابق.

البحري، بل إن عقد النقل البحري يظل كما كان واحد ينضم العمليات السابقة على الشحن أو التفريخ، وتبعاً لذلك يعتبر قيام الناقل بهذه العمليات امتداد لعقد النقل بذاته⁴³.

2-النطاق الزمني وفق اتفاقية هامبورغ

وسعت اتفاقية هامبورغ في مادتها الرابعة الفقرة الأولى⁴⁴ من النطاق الزمني للمسؤولية إذ غطت مسؤولية الناقل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته في ميناء الشحن، وأثناء النقل والتفريخ، أي منذ أن يتسلم الناقل البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول⁴⁵.

3-النطاق الزمني وفق اتفاقية روتردام

يتمثل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً لقواعد روتردام في الفترة الزمنية التي يبدأ فيها الناقل تنفيذ التزامه بنقل البضائع إلى غاية انقضاء هذا الالتزام، وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه، وهو الشخص الذي يمنحه عقد النقل أو سند الشحن، حق تسلم البضائع، حيث قامت اتفاقية روتردام بتوسيع مجال مسؤولية الناقل، وقد حددت بداية المسؤولية باستلام الناقل للبضاعة، ونهاية نطاق المسؤولية يكون بتسليم البضاعة⁴⁶.

⁴³-أعرب كميلا، تنفيذ عقد النقل البحري في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون النشاطات البحرية والسياحية، كلية العلوم والحقوق السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 114.

⁴⁴-اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

⁴⁵-خلفي أمين، المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص 68.

⁴⁶-بلميهوب شهيرة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معري، تيزي وزو، الجزائر، 2021، ص 22 ص 25.

ثانيا: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق بعض التشريعات العربية

يعتبر تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع أمر مهم جدا، وهذا ما عمدت عليه أغلب التشريعات العربية المقارنة بما فيها المشرع الجزائري، فتحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، يمثل وضع حد للعديد من التدخلات التي يقوم بها الناقلون ينتهي إلى خلق مشاكل وعدم توازن في تنفيذ العقد.

1-النطاق الزمني في التشريع الجزائري

تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه...."⁴⁷.

يفهم من نص المادة أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ استلامه للبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، إلا أنه بالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنين البحري الخاص بالنشاطات المينائية، وخلق المؤسسة المكلفة بالمناولة المينائية، قد أعطت لها الحق في القيام بعملية الشحن والرص والتفريغ التي كانت في الأصل من اختصاصات الناقل البحري⁴⁸.

2-النطاق الزمني في القانون التجارة البحرية المصري

نصت المادة 227 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري⁴⁹ على أن النطاق الزمني للمسؤولية الناقل يكون في فترة تسلم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وفي قيامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ أو الوصول فخلال هذه الفترة تسري أحكام القانون عليها أما

⁴⁷-أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

⁴⁸-خلفي أمين، مرجع سابق، ص 68.

⁴⁹- القانون المصري رقم 8 سنة 1990، مرجع سابق.

خارج هذه الفترة فإنها تخضع للقواعد العامة للمسؤولية أين يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل منها وذلك تطبيق لمبدأ الحرية التعاقدية⁵⁰.

يتضح مما سبق أن كل من التشريعات العربية والتشريع الجزائري قد حصرت مسؤولية الناقل البحري في الفترة الممتدة من استلام البضاعة في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول.

3- النطاق الزمني في قانون التجارة البحري الأردني

حدد قانون التجارة البحرية الأردني النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، وذلك من وقت الشحن إلى غاية التفريغ حيث تنص المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حيث شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود"⁵¹.

تنص المادة 178 من قانون التجارة الأردني كذلك على ما يلي: "على السفينة أن تكون مستعدة لنقل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه أو العادي وعلى الربان أن يأخذ البضاعة على نفقة مجهز السفينة من تحت الدوافع وعليه أن يوصلها في الميناء المقصود إلى المتسلم تحت الدوافع"⁵².

باستقراء النصوص المذكورة سلفاً يتبين جلياً أن فترة النقل تنتهي بمجرد تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، فإذا تبين أن هناك هلاك أو تلف أو نقصان بعد انتهاء التفريغ فإن الهلاك أو التلف يفترض أنه وقع في وقت تسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في تسليمها في ميناء التفريغ، وبعد التفريغ في ميناء الوصول، وقد يكون المقاول البحري أو وكيل السفينة المفوض بالاستلام وبذلك فهو المسؤول في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، والقاعدة العامة أن عملية الشحن

⁵⁰-محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006، ص 347.

⁵¹-قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972، على الرابط <https://jma.gov.jo> تم الاطلاع عليه يوم

2023/6/19 على الساعة 13:34

⁵²-مرجع نفسه.

والتفريغ يقوم بها الناقل، غير أنه قد يكون هناك اتفاق على خلاف ذلك فقد تتكفل مؤسسة الموانئ بمهام الشحن والتفريغ⁵³.

نصت المادة 227 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري⁵⁴ على أن النطاق الزمني للمسؤولية الناقل يكون في فترة تسلم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وفي قيامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ أو الوصول فخلال هذه الفترة تسري أحكام القانون عليها أما خارج هذه الفترة فإنها تخضع للقواعد العامة للمسؤولية أين يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل منها وذلك تطبيق لمبدأ الحرية التعاقدية⁵⁵.

يتضح مما سبق أن كل من التشريعات العربية والتشريع الجزائري قد حصرت مسؤولية الناقل البحري في الفترة الممتدة من استلام البضاعة في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول.

الفرع الثاني

النطاق المادي للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

يقع على عاتق الناقل التزام بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه وفي الميعاد المحدد قانوناً أو في الميعاد المناسب، إذ يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها تجاه الشاحن، ويشمل النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع على ثلاث صور لضرر والمتمثلة في حالة عدم تنفيذ النقل (أولاً) وحالة هلاك البضاعة أو تلفها (ثانياً) أو التأخير في تسليمها (ثالثاً) وسنحاول التعرض إليها وفق ما يلي:

⁵³-محمود محمد عابنه، مرجع سابق، ص 124.

⁵⁴- قانون رقم 8 لسنة 1990، مرجع سابق.

⁵⁵-محمد السيد الفقى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 347.

أولاً: حالة عدم تنفيذ النقل

يرتب عقد النقل البحري التزام على عاتق الناقل، بنقل البضاعة التي تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، فإذا ما امتنع عن ذلك دون مبرر شرعي يعد مخالفاً بالتزامه بنقل البضائع التي تم الاتفاق على نقلها، وبذلك تترتب مسؤوليته تجاه الشاحن عن كل الأضرار التي تصيبه نتيجة هذا الامتناع، بحيث لا يمكنه التخلص من المسؤولية إلا إذا استطاع أن يثبت أن امتناعه يعود لسبب أجنبي لا يؤول إليه أو لأحد تابعيه، كأن يكون الامتناع بسبب الشاحن كما لو أنه منح له بضاعة خطيرة أو غير مشروعة⁵⁶.

ثانياً: حالة هلاك البضائع أو التلف

يتضح من نص المادة 802 السالفة الذكر أن المشرع الجزائري قد قام بتحميل الناقل المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار الناجمة عن فقدان البضاعة أو تخلف في وصولها، فالمادة جاءت عامة حيث ذكرت الخسائر والأضرار، ولم تحدد مقدار وجسامته هذه الأضرار⁵⁷.

يقصد في مجال نقل البضائع بتخلف تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها في مكان الوصول، وقد يكون الهلاك كلياً بتخلف أدنى تسليم، وذلك إما لزوال الكيان المادي للأشياء أو لسرقتها أو تسليمها لغير صاحب الحق في تسليمها سواء في مكان الوصول أو أي مكان آخر، ويكون الهلاك جزئياً إذا لحق بجزء فقط من الأمتعة أو البضائع مع مراعاة في شأن نقل البضائع بما يجري عليه العرف من تسامح عن عجز الطريق، وتعني بعجز الطريق مثل تبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب فقد جرى العرف البحري على تقدير نسبة معينة لا يترتب من

⁵⁶-إخلاص لطيف محمد، "مسؤولية الناقل البحري في تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة)"، مجلة الأرك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد 26، 2017، ص3.

⁵⁷-أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، 2015، ص 207.

نقصها أية مسؤولية على عاتق الناقل، وتعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً بانتهاج ميعاد التسليم المتفق عليه⁵⁸.

يكون الناقل مسؤولاً عن البضائع إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سندات الشحن، أما مسؤولية الناقل عن العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صبا كالحبوب من المتسامح عما يلحق هذه البضاعة من عجز خفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو التبخر أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو فضلا عن عمليتي الشحن والتفريغ، وهو ما يسمى بعجز الطريق⁵⁹.

لا بد أن نشير أن هلاك البضائع إما أن يكون ماديا كاحتراقها أو غرقها مثلا، وإما أن يكون حكما كحالة السرقة، وإما أن يكون قانونياً كتسليم البضائع إلى شخص آخر يتمسك في مواجهة المرسل إليه على قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ويثبت فقدان البضائع بإثبات وقعة تسليم البضائع للناقل وواقعة عدم تسليمها من المرسل إليه، وعلى طالب التعويض أن يقدم سند الشحن لإثبات واقعة تسليم الناقل البضاعة، أما نقص البضاعة أو هلاكها فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني⁶⁰.

يقصد بالتلف سوء حال البضاعة واختلافه عما تم تدوينه في سند الشحن وهو لا يعدم البضاعة بالكامل فقد تصل البضاعة بوزنها أو عددها المدون في سند الشحن إلا أن جزء منها يصل تالفاً كوصول جزء من الأقمشة المشحونة تالفة بسبب وصول مياه البحر المالحة إليها أو وصول عدد من صناديق المعلبات، وقد وقع عليها التغير بالالتواء وتشويه الشكل، فإذا تبين أن الناقل قد أصدر شحناً نظيفاً من التحفظات فإن مسؤوليته تقوم عن هذا الضرر وهو ملزم بالتعويض ويقع على عاتق المرسل إليه إثبات التلف وللناقل أن يثبت أن التلف قد حصل قبل بداية الشحن ويكون ذلك عند تسجيل التحفظات، وبالتالي فإن تلف البضاعة لا يعدم قيمة

⁵⁸- أحمد مدني، مرجع سابق، ص 207.

⁵⁹- مرجع نفسه، ص 207.

⁶⁰- عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 79 ص 80.

البضاعة، ولكنها تصل ناقصة القيمة كوصول شحنة من السكر متجمدة نتيجة الرطوبة، وبالتالي يستفيد منها المرسل إليه، ولكن بقيمة أدنى ويلتزم الناقل بدفع نقصان القيمة على ضوء تقارير مساوي الخسائر إلا أن ذلك التلف أو النقص يجب أن يثبت أنه وقع خلال الرحلة البحرية، ويدخل في باب تلف البضاعة حتى لو تضررت بشكل غير مباشر كوصول شحنة من التبغ مشبعة برائحة نتيجة تعفن شحنة أخرى من البضائع⁶¹.

ثالثاً: حالة التأخير في تسليم البضاعة

إن إنجاز عملية النقل ذو أهمية كبيرة لأن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار، لذلك يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان والزمان المحددين قانوناً أو اتفاقاً وبدون تأخير ويعد التأخير في تسليم البضاعة إذن سبب من الأسباب المؤدية إلى تلف البضاعة يستلزم استهلاكها سريعاً أو كانت بحكم طبيعتها سريعة التلف⁶².

لقد تعرضت اتفاقية هامبورغ إلى التأخير في التسليم وأدرجت الفراغ القانوني الذي وقعت فيه الاتفاقيات الدولية الأخرى في المادة 5 فقرة 2 منها⁶³، حيث أقرت بمبدأ مسؤولية الناقل البحري عن التأخير بمجرد تجاوز الناقل الوقت المحدد لتسليم البضائع المذكورة في سند الشحن في حين يترك الأمر بيد القاضي في تقدير المدة المعقولة في حال عدم اتفاق كل من الناقل والشاحن على مدة محددة في تسليم البضاعة⁶⁴.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد وسع في مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري السابقة ذكرها، بحيث جعلها تمتد إلى غاية تسليم

⁶¹-محمود محمد عابنه، مرجع سابق، ص 102-103.

⁶²-نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كلياً أو جزئياً - (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2013، ص 50.

⁶³- "يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلّم البضائع في ميناء التفريخ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم من خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة".

⁶⁴-ضامن محمد الأمين، "مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفق التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية"، *المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية*، المجلد 07، العدد 01، 2022، ص 1301.

البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويظهر لنا ولأول مرة عند قراءتنا لنص المادة السالفة الذكر، بأنه لم يشر صراحةً على التأخير في التسليم كسبب من الأسباب المؤدية إلى الإضرار بالبضاعة لكن عند قراءتنا للمادة 771 من القانون البحري الجزائري⁶⁵، يظهر لنا بأن المشرع نص على حالة التأخير في تسليم البضاعة، في حين أجاز للناقل الاختيار بين استبدال سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ولكن بدون تأخير⁶⁶.

أضافت المادة 775 من القانون البحري الجزائري⁶⁷، بأن نقل البضائع يجب أن يتم في مدة مناسبة، وتعد هذه إشارة إلى أن الناقل مسؤول عن التأخير في تسليم البضاعة، وكذلك الأمر بالنسبة للانحراف عن الطريق العادي في حالة عدم تحديده، والذي قد يشكل في حد ذاته أحد أسباب التأخر⁶⁸.

ومع ذلك حتى وإن لم يذكر المشرع الجزائري التزام الناقل بعدم التأخير فإنه وتطبيقاً للقواعد العامة، يتوجب على الناقل البحري إيصال البضائع في الموعد المتفق عليه في العقد أو وفق للأعراف البحرية في حال عدم وجود نص خاص بالعقد لأن أي تأخير في وصول البضاعة قد ينتج عنه أضرار كبيرة بالنظر إلى طبيعة بعض البضائع كما لو كانت فاكهة وفسدت⁶⁹.

نستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري أخذ بمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع طبق لنص المادة 805 التي تضمنت جزاء التأخير، لكنه لم يشر في المادة 775 المتعلقة بتنفيذ العقد إلى هذا الالتزام، ولا المادة 802 المتعلقة ببدء ونهاية مسؤولية الناقل البحري.

⁶⁵- يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر ماعدا حالة الاستهلاك العادي. ويجب على مستأجر السفينة أن يعلم المؤجر في الوقت اللازم عن تاريخ رد السفينة وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد.

⁶⁶- نبات خديجة، مرجع سابق، ص 54.

⁶⁷- يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، فالطريق المادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك.

⁶⁸- نبات خديجة، مرجع سابق، ص 54.

⁶⁹- ضامن محمد الأمين، مرجع سابق، ص 1302.

المطلب الثاني

النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

يقوم الناقل المتعاقد في الوضع العادي مع الشاحن نفسه في تنفيذ عقد النقل برمته أي منذ تسلمه للبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، ويحدث أن يقوم الناقل المتعاقد بتكليف ناقل آخر بتنفيذ النقل بكامله أو بعض منه، وبذلك نكون أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، وقد يحدث أن يقوم الناقل في عقد النقل نفسه بتعيين اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليقوم كل واحد منهم بتنفيذ جزء من النقل فتنتقل البضاعة من ناقل إلى آخر إلى غاية وصولها إلى المرسل إليه، وهذا ما يعرف بالناقل المتتابع⁷⁰.

بذلك سوف نتعرض لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (الفرع الأول) ثم وإلى مسؤولية الناقل المتتابع (الفرع الثاني) كما قد يستعين الناقل البحري بأشخاص آخرين يساعده في عملية النقل (الفرع الثالث)

الفرع الأول

مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

إن الناقل المتعاقد هو الناقل الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد هذا الأخير بتنفيذ في كافة مراحل الشحن عقد النقل المتفق عليه، وله أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وللناقل البحري هذه المكنة دون حاجة إلى موافقة أو إجازة من جانب الشاحن، إنما يمتنع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا اتفق على ذلك في عقد النقل البحري، أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل، وفي هذا الغرض نكون أمام ناقلين ناقل متعاقد وناقل فعلي⁷¹.

⁷⁰ -كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 577.

⁷¹ -كمال حمدي، مرجع سابق، ص 533 ص 534.

حيث تعرضت المادة 10 من قواعد هامبورغ لسنة 1978⁷² لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حدوث أضرار وخسائر للبضائع أو تأخير وصولها إذ جاءت بالأحكام التالية:

1- إما الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ النقل، سواء عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو عهد إلى هذا طبق للفقرة الأولى.

2- إما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع في فترة تواجدها عنده، أي الأضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل، وهذا طبق لما ورد في الفقرة الثانية⁷³.

وفق ما جاء في الفقرات 4-5-6 من اتفاقية هامبورغ، فإنه إذا اجتمعت مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي فإنهما متضامنين في أداء التعويض بشرط ألا يزيد مجموع ما يحصل عليه المضرور من تعويضات منهما ومن مستخدميها ووكلائهما إذا وجهت إليهم الدعوى أيضا عن الحد الأعلى للمسؤولية المنصوص عليه في الاتفاقية، وأن لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما، فقواعد هامبورغ نصت صراحة على التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حين أن القانون البحري الجزائري سكت عن التفرقة⁷⁴.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل المتتابع

الناقل المتتابع هو الذي يكون بحريا في جميع مراحلها وفي هذا النوع من النقل يتفق الناقل الأول الذي يقوم بإصدار سند الشحن مع الشاحن على أن يتولى عملية النقل إلى مكان معين ثم

⁷²-اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

⁷³-الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2013، ص 125.

⁷⁴-محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 9.

يسلم البضاعة إلى ناقل ثاني لنقلها إلى مكان لاحق ثم يسلمها هذا الأخير إلى الناقل الذي يليه، وهكذا بتتابع إلى غاية وصولها إلى المرسل إليه⁷⁵.

بحيث يتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها، ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة، ويترتب عن وحدة عقد النقل النتائج التالية:

أ/ بأنه بإمكان المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن مباشر برغم أنه لم يتسلم البضاعة عن هذا الناقل وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

ب/ أن شرط سند الشحن المباشر تحكم عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الشاحن كان مسؤولاً قبل الشاحن والمرسل إليه⁷⁶.

يفرق الاتفاق بين الناقل والشاحن في الوضع الذي يظهر فيه ناقل متعاقد وناقل فعلي وبين الوضع الذي يوجد فيه الناقل المتتابع أي ناقل أولاً ثم ناقلين لاحقين له، ففي الوضع الأول يعهد الناقل المتعاقد إلى الناقل الفعلي بتنفيذ النقل أو جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل وبدون علمه أحياناً وبينما لا يصدر الناقل في الوضع الثاني سند شحن مباشر إلا عن طريق اتفاق مع الشاحن نزولاً لما هو مقرر بصدد مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي فإن الأول يبرأ من المسؤولية إذا أثبت أن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير في تسليمها قد وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق⁷⁷.

طبق لنص المادة 765 القانون البحري الجزائري⁷⁸ يتبين أنه يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن عن كل مسافة النقل التي تسري عليها وثيقة الشحن إلى غاية

⁷⁵-دهانة محمد، مرجع سابق، ص 111.

⁷⁶-الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 126.

⁷⁷-الواحد رشيد، مرجع نفسه، ص 126.

⁷⁸-"إن الناقل الذي وضع وثيقة مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ويسأل كل من الناقلين الآخرين في تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وما على الناقل الأول بعد ذلك إلا الرجوع على الناقلين اللاحقين شرط إثبات أن الضرر نشأ خلال وجود البضاعة في مسافة النقل التي قام بها كل ناقل بالتكافل والتضامن مع الناقل الأول وهذا طبق للمادة 766 القانون البحري الجزائري⁷⁹.

الفرع الثالث

مسؤولية الناقل في النقل المختلط

نظم المشرع الجزائري هذا النوع من النقل في نص المادة 763 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "تطبيق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشر والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكة الحديدية"⁸⁰.

إذ أن هذا النوع من النقل يتم في أوساط مختلفة إذ يتم في البحر في جزء منه في طريق البر أو الجو أو السكة الحديدية في الجزء الآخر، إذ يتم الأمر وفق فرضيتين:

- إما تعاقد الشاحن مع الناقل البحري والبري والجوي كل واحد منهم على حدى وفي هذه الحالة يكون كل عقد مستقل عن الآخر.

- إما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معا أو مع الناقل البري في هذه الحالة يكون بصدد عقد نقل واحد يضم جميع عمليات النقل المختلفة⁸¹.

لكن هذا العقد في هذه الحالة لا يثبت بسند واحد وهو نفس الأمر بالنسبة للنقل المتتابع، وذلك نتيجة طبيعة عمليات النقل المختلفة إذ يتم إصدار سند خاص بالنقل البحري وتذكرة نقل

⁷⁹- "يتمتع الناقل الذي يكون دفع تعويضا لصاحب البضاعة، نظرا لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة، بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن. بيد أنه لا يمكن ممارسة الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته".

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

⁸¹- خلفي أمين، مرجع سابق، ص 65.

للناقل البري ويرفق أحدهما بالآخر إذ يتم تطبيق القانون البحري على الجزء المتعلق بالنقل البحري والقانون التجاري على الجزء المتعلق بالنقل البري وقانون الطيران على النقل الجوي، لقد أظهر العمل البحري سند شحن جديد يعرف بسند الشحن المباشر وهو الذي ينظم جميع مراحل النقل فيصدر فيه أحد الناقلين سند شحن مباشر وعليه يرتب على الناقلين الآخرين مراحل النقل الأخرى، أما في حالة حدوث ضرر للبضاعة فما على المرسل إليه إلا الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر عن كافة مسافة النقل التي قام بها أو بالرجوع عليهم جميعاً بالتضامن. ويسري عليه نفس حكم المادة 765 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر⁸².

نستخلص مما سبق ذكره أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية لا تقوم إلا بتوفر أركان المسؤولية الثلاثة وهي الخطأ، الضرر، علاقة سببية بينهما، بحيث إذا ارتكب الناقل خطأ نتج عن إخلاله بالتزاماته المتمثلة في المحافظة على البضاعة منذ تسلمها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه تقوم مسؤوليته، وبالتالي مسألته في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه، فإذا أرد التخلّص من المسؤولية هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

⁸²-مرجع نفسه، ص 65.

الفصل الثاني:

آثار المسؤولية المدنية للناقل

البحري للبضائع

يقع على عاتق المدعي رفع دعوى بموجب عريضة افتتاح الدعوى مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، موجها دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا، كما يتعين عليه أيضا استيفاء الشروط الشكلية المقررة قانون قبل اللجوء إلى القضاء (المبحث الأول).

فالهدف من قيام المضرور برفع الدعوى هو استيفاء التعويض جراء الضرر الذي لحقه، وذلك وفق ما أقره المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية على ألا يتجاوز مقدار هذا التعويض الحد المقرر قانونا (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الدعوى القضائية الناجمة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتعين على صاحب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل أن يرفعها أمام المحكمة المختصة إقليمياً ونوعياً، وذلك لتفادي تعرض دعوه لعدم القبول (المطلب الأول)، ثم إن دعوى مسؤولية الناقل البحري مثل أي دعوى مدنية بحري لا بد لها من مدعي ومدعى عليه (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المحكمة المختصة في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالاختصاص القضائي عموماً ولاية جهة للفصل في نزاع معين⁸³، وذلك لكون أن تحديد الجهة القضائية المختصة أمر في غاية الأهمية، لتفادي تعرض الدعوى لرفض بسبب عدم الاختصاص، وبالتالي سنتعرض إلى الاختصاص الإقليمي (الفرع الأول) ثم إلى الاختصاص النوعي (الفرع الثاني) ثم بعد ذلك إلى الاختصاص الدولي (الفرع الثالث) باعتبار أن النقل البحري له طابع دولي.

الفرع الأول

الاختصاص الإقليمي

يقصد بالاختصاص الإقليمي الحيز الجغرافي الذي تختص كل محكمة النظر والفصل في المنازعات التي تنور فيه⁸⁴.

⁸³ - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006، ص 135.

⁸⁴ - يوسف دلاندة، الوجيز في شرح الأحكام المشتركة لجميع الجهات القضائية وفق قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد (الدعوى القضائية)، ط 4، دار هومه للنشر، الجزائر، 2013، ص 40.

أولاً: الاختصاص الإقليمي وفق القواعد العامة

تطرق المشرع الجزائري إلى الاختصاص الإقليمي في نص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والتي تتضمن ما يلي: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"⁸⁵.

بالتالي يتضح من نص المادة أن الاختصاص الإقليمي وفق القواعد العامة يستند إلى محكمة موطن المدعى عليه.

ثانياً: الاختصاص الإقليمي في عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري عملاً تجارياً بالنسبة لناقل وكذا بالنسبة للشاحن إذا كان تاجراً أو مارسه لحاجات تجارته، وبالتالي فإن الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري تعد تجارية⁸⁶، حسب ما تضمنته المادة 2 فقرة 8 والمادة 4 من القانون التجاري الجزائري⁸⁷.

كما نجد أن المادة 745 من القانون البحري الجزائري تنص على إمكانية رفع الدعوى المتعلقة بالنقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام (قانون الإجراءات المدنية والإدارية) بحيث تتضمن هذه المادة ما يلي: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام" هذا في النص

⁸⁵-قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر ج ج، عدد 21 صادر في 03 أبريل 2008، المعدل بالقانون رقم 22-13 مؤرخ في 12 يونيو 2022، ج ر ج ج، عدد 98، صادر في 10 فيفري 2023.

⁸⁶- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 285.

⁸⁷-أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج، عدد 101 صادر في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم بالأمر رقم 22-09 مؤرخ في 05 ماي 2022، ج ر ج ج، عدد 32، صادر في 09 نوفمبر 2022.

المكتوب باللغة العربية لكن بالرجوع إلى النص المكتوب باللغة الفرنسية نجد أنه يحتوي على فقرة سقطت سهوا أثناء ترجمتها إلى العربية، والتي تنص على خيارين آخرين إضافة إلى أحكام القانون العام، هما محكمة ميناء الشحن أو محكمة التفريغ إذا كانا واقعيين في التراب الوطني⁸⁸.

وبالرجوع إلى نص المادة 745 من القانون البحري الجزائري، وكذا المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية السالفة الذكر وكذا المادة 39 فقرة 4 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أنه: "في المواد التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهات القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها، وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"⁸⁹.

يتضح بذلك أن المادة 745 من القانون البحري الجزائري تتفق مع نص المادة 39 فقرة 4 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن الاختصاص يؤول إلي المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها الوعد هي محكمة ميناء الشحن، وكذا محكمة تسليم البضاعة، فهي في الحقيقة محكمة ميناء التفريغ، فالمشرع الجزائري في ق ب ج قد مكن رافع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري فرصة الخيار بين عدّة جهات قضائية والمتمثلة في محكمة موطن المدعى عليه المنصوص عليها في المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية السالفة الذكر وكذا المحكمة التي يقع في دائرتها الوعد أو تسليم البضائع أو الجهة التي يتم الوفاء في دائرة اختصاصها⁹⁰.

⁸⁸ - قرارية قويدر، "النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أوبوكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، ص 439.

⁸⁹ - قانون رقم 08-09 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، معدل ومتمم، مرجع سابق.

⁹⁰ - قرارية قويدر، مرجع سابق، ص 440.

الفرع الثاني

الاختصاص النوعي

يقصد بالاختصاص النوعي توكل جهة قضائية ما لنظر في قضايا ذات نوع محدد بما لها من أهمية قانونية دون سواها من الجهات القضائية الأخرى⁹¹، فكما سبق لنا أن ذكرنا بأن عقد النقل البحري هو عمل تجاري بحسب الشكل والموضوع ذلك بغض النظر عن أطرافه⁹²، كما قد نصت المادة 32 فقرة 1 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ما يلي: "المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام، يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة..." وأضافت الفقرة 6 من المادة نفسها ما يلي "... تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم.

تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء، عن طريق التنظيم⁹³.

يتضح من خلال نص المادة أن الأقطاب المتخصصة هي الجهة التي تتولى الفصل في منازعات التجارة البحرية وبذلك فإن المشرع قد استعمل كلمة دون سواها، وبالتالي فإن المشرع قد منح لها اختصاص مانع وذلك لحساسية مثل هذه المنازعات⁹⁴، وبما أنه لم يتم إنشاء هذه الأقطاب على أرض الواقع فإنه يؤول الاختصاص في هذه الحالة إلى المحكمة العادية المختصة نوعيا،

⁹¹ -شتوان حياة، مرجع سابق، ص 229.

⁹² -أعرب كميلة، مرجع سابق، ص 178.

⁹³ -قانون رقم 08-09 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، معدل ومتمم، مرجع سابق.

⁹⁴ -محمد بكرار شوش، "الاختصاص الإقليمي الموسع في المادة الجزائية في التشريع الجزائري"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 14، سنة 2016، ص 307.

وبتحديد في القسم التجاري باعتبار أن عقد النقل البحري هو عمل تجاري بحت، وذلك إذا لم تكن للمحكمة قسم بحري وهذا ما أكدته المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية قبل تعديلها⁹⁵، حيث تنص على أنه: "يظهر القسم التجاري في المنازعات البحرية وفق ما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون"⁹⁶.

غير أنه بصدور التعديل الجديد من ق إ م إ وذلك بموجب القانون 22-13 المؤرخ في 12 يونيو 2022 قد عدل المادة 531 منه حيث تنص على أنه: "يختص القسم التجاري في المنازعات التجارية باستثناء تلك المذكورة في المادة 536 مكرر من هذا القانون"⁹⁷.

يتضح من نص المادة أنه القسم التجاري هو القسم المختص في المنازعات التجارية مع مراعاة الاختصاصات التي جاءت بها المادة 536 مكرر تتعلق بالمحاكم التجارية المتخصصة التي استحدثها المشرع ومنح لها اختصاصات مانعة وبالرجوع إلى نص المادة 536 مكرر التي تنص على ما يلي: " تختص المحكمة التجارية بالنظر في المنازعات المذكورة أدناه

-منازعات الملكية الفكرية

-منازعات الشركات التجارية لاسيما منازعات الشركاء وحل وتصفية الشركات

-التسوية القضائية والإفلاس

-منازعات البنوك والمؤسسات المالية مع التجار

-المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري"⁹⁸.

⁹⁵ - أعراب كميّة، مرجع سابق، ص 179.

⁹⁶ - قانون رقم 08-09 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، معدل ومتمم، مرجع سابق.

⁹⁷ - مرجع نفسه.

⁹⁸ - قانون رقم 08-09 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، معدل ومتمم، مرجع سابق.

بالتالي نستخلص أن المشرع قد ألغى الفقرات 6-7-8 من المادة 32 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وذلك بموجب المادة 14 منه فقد تم إلغاء الأقطاب المتخصصة وتم تعويضها بالمحاكم التجارية المتخصصة التي تتولى النظر في منازعات التجارة البحرية⁹⁹.

بالإضافة إلى أن المشرع قد المادة 536 مكرر السالفة الذكر على ضرورة إجراء الصلح قبل قيد دعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة، وذلك سواء بطلب من الخصوم حيث يتم تقديمه إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة الذي يتولى بدوره تعيين خلال مدة 5 أيام بموجب أمر على عريضة أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في مدة لا تتعدى 3 أشهر.

تجدر الإشارة إلى قواعد الاختصاص النوعي من النظام العام يمكن للقاضي والأطراف إثارتها في أي مرحلة كانت عليها الدعوى وذلك وفق المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹⁰⁰.

الفرع الثالث

الاختصاص الدولي

يلعب الاختصاص القضائي الدولي أهمية كبيرة خاصة في مجال النقل البحري حيث نجد أن المشرع الجزائري قد منح الاختصاص للقضاء الجزائري وذلك متى كان أحد أطراف الدعوى جزائريا وذلك طبق للمادتين 41 و42 من قانون الإجراءات المدنية¹⁰¹.

⁹⁹-مرجع نفسه.

¹⁰⁰-مرجع نفسه.

¹⁰¹-سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2007، ص 81.

نصت المادة 41 على أنه: "يجوز أن يكلف بالحضور كل أجنبي، حتى ولو لم يكن مقيماً في الجزائر، أمام الجهات القضائية، لتنفيذ الالتزامات التي تعاقد عليها في الجهات القضائية بشأن التزامات تعاقد عليها في بلد أجنبي مع جزائريين"¹⁰².

نصت المادة 42 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية عن حالة الجزائري الذي يتعاقد مع أجنبي سواء أكان في الجزائر أو خارجه حيث جاء في مضمون المادة ما يلي: "يجوز أن يكلف بالحضور كل جزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقد عليها في بلد أجنبي، حتى ولو كان مع أجنبي"¹⁰³.

يتضح بذلك أن القضاء الجزائري يبقى مختص في كل دعوى متى كان أحد أطرافها جزائرياً وبغض النظر عن مكان إبرام سند الشحن أو تنفيذه¹⁰⁴.

المطلب الثاني

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتمثل أطراف الدعوى البحرية بوجه عام هما المدعى والمدعى عليه، فطرفي عقد النقل البحري هما الناقل والشاحن، ولكل واحد الحق في أن يرجع على الآخر في حالة عدم تنفيذ التزاماته العقدية، غير أن طبيعة الدعوى البحرية تميزها عن باقي الدعوى بحيث قد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من ناقل أو شاحن، وقد يبرم عقد النقل لمصلحة شخص آخر وهو المرسل إليه أو المستفيد من البضاعة عند وصولها للميناء، وبذلك سنتعرض إلى الأطراف الذين يكون لهم الحق في رفع الدعوى (الفرع الأول) وإلى الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية (الفرع الثاني).

¹⁰²-قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

¹⁰³-مرجع نفسه.

¹⁰⁴-سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 81.

الفرع الأول

المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعرف المدعى ويمكن بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر وهو المدعى عليه¹⁰⁵، وبذلك يتمثل أصحاب الحق في رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري في كل من الشاحن (أولاً) والمرسل إليه (ثانياً) والغير (ثالثاً).

أولاً: الشاحن

عرفت اتفاقية هامبورغ الشاحن في المادة الأولى الفقرة الثالثة على أنه: "كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق لبحر أو كل شخص يسلم البضائع على الناقل أو تسلم بالفعل لبضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري"¹⁰⁶.

كما يعرف الشاحن على أنه: "الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ويتولى عقد النقل البحري مع الناقل"¹⁰⁷.

يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يسلم البضاعة لناقل مقابل حصوله على سند الشحن¹⁰⁸، وهذا ما تطرقت إليه المادة 748 من القانون البحري الجزائري بنصها: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو

¹⁰⁵ - بن ددوش سيد أحمد، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، العدد 1، 2018 ص 313.

¹⁰⁶ - اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

¹⁰⁷ - عصام صلاح الدين إسماعيل، "الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلة ديماط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 3، 2021، ص 417.

¹⁰⁸ - بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 313.

من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها¹⁰⁹.

الشاحن له حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، وذلك إذا أخل بالتزامه في تسليم البضاعة، ما دام أنه يملك ما يثبت أنه مسؤول عن هذه البضاعة بموجب سند الشحن، ويلاحظ أنه لا يكفي للشاحن أن يكون صاحب صفة لكونه طرفاً في عقد النقل، وبل يجب على أن يثبت مصلحته في دعوى ضد الناقل البحري، فالشاحن هو الذي يقوم بتحرير سند الشحن للمرسل إليه، ففي حالة هلاك أو تلف البضاعة تكون مصلحة المرسل إليه متضررة، وبالتالي يجوز له مطالبة الناقل بالتعويض لأن مصلحته تكمن في وصول البضاعة سليمة ومطابقة لما ورد في سند الشحن¹¹⁰.

ثانياً: المرسل إليه

المرسل إليه هو الطرف المستفيد من عقد التجارة البحري للبضائع، وفي غالب الأحوال يتعين على المرسل إليه وذلك عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري الجزائري¹¹¹ أن يقدم سند الشحن الذي يعتبر سند لحيازة البضائع واستلامها، يكون سند الشحن اسماً لأمر حامله، فبموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في دعوى تقام ضد المتسبب في الخسارة أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره¹¹².

إذا رفع المرسل إليه دعوى ضد الناقل فإنه في هذه الحالة لا يجوز للشاحن رفعها مرة ثانية حول نفس الطلبات، وعليه فإن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمد في حقيقة الأمر من اشتراكه في عقد النقل البحري، كما أن حق المطالبة بالبضاعة في مواجهة الناقل البحري متضمن في سند الشحن نفسه، بحيث أن الحائز الشرعي لهذا السند له الصفة في استلام

¹⁰⁹—أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

¹¹⁰—عصام صلاح الدين إسماعيل، مرجع سابق، ص 417.

¹¹¹—"تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها".

¹¹²—عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 123.

البضاعة و بموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، كما أنه قد يتم نقل البضاعة بدون إصدار سند الشحن، وهذا ما نصت عليه المادة 782 من القانون البحري الجزائري¹¹³، سواء بموجب سند الشحن أو بوثيقة صحيحة يكون المرسل إليه صاحب الحق في الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري، ذلك لأن وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة تعتبر سند صحيح يحمي حامله الشرعي، ويمنح له الحق في البضاعة الموصوفة في الوثيقة، والمطالبة بالتعويض في حالة حصول هلاك أو تلف له¹¹⁴.

ثالثاً: الغير (المؤمن)

يمكن لأي شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية، ولا شك أن أساس هذه المسؤولية تركز على المسؤولية التقصيرية وفق ما تقتضيه قواعد القانون المدني، وهذا أمر بديهي لأن هذا الغير لا تربطه مع الناقل البحري أية علاقة تعاقدية، بحيث يلتزم الغير بإثبات كافة عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر علاقة سببية بينهما، بحيث تكون مسؤولية الناقل محدودة اتجاه الغير في المسؤولية التقصيرية¹¹⁵.

تجدر الإشارة إلا أنه يمكن للغير الرجوع على الناقل البحري بدعوى المسؤولية، و ذلك استناداً إلى حلوله محل المرسل إليه وهو ما يسمى بدعوى الرجوع¹¹⁶، كما يجوز للمؤمن باعتباره من الغير الحلول محل المرسل إليه، وذلك بموجب عقد الحلول الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة، في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن له وذلك وفق نص المادة 744 من القانون البحري الجزائري، إذ يفترض في دعوى

¹¹³ - "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

¹¹⁴ - عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، مرجع سابق، ص 124.

¹¹⁵ - عصام صلاح الدين، مرجع سابق، ص 419.

¹¹⁶ - بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 314.

الرجوع على المؤمن حصول أضرار للمؤمن له أي المرسل إليه و في حالة ما إذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في دعوى ضد الناقل¹¹⁷.

نستخلص مما سبق أن الأصل يجوز لكل متضرر الرجوع على الناقل بالمسؤولية وذلك بموجب أحكام المسؤولية التقصيرية، غير أنه استثناء يجوز للمؤمن (شركة التأمين) أن تحل محل المرسل إليه في حقوقه ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة وذلك في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن له.

الفرع الثاني

المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يمكن للمتضرر الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري الذي أبرم معه عقد النقل، وهذا ما يعرف بالناقل المتعاقد (أولاً)، كما يمكن له الرجوع كذلك على كل من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي (ثانياً) كما يمكن له كذلك الرجوع بالمسؤولية على أحد تابعي الناقل (ثالثاً).

أولاً: الناقل المتعاقد

يعرف الناقل المتعاقد في اتفاقية هامبورغ على أنه الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه وبالتالي يكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي قد تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، وذلك بغض النظر عما إذا قام بعملية النقل شخصياً أو قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل¹¹⁸.

يتضح أن الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن، وبالتالي يمكن القول أن الناقل المتعاقد وفق ق ب ج بأنه صاحب الصفة في مواجهة المدعى بالتعويض عن كل الخسائر التي تلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية إلى غاية

¹¹⁷ -الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 133.

¹¹⁸ -هاني دويدار، مرجع سابق، ص 315-316.

وصولها إلى صاحب الحق وهذا ما أكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري¹¹⁹، إذ يحق للمدعى رفع دعوته ضد الناقل الذي تعاقد معه أصلاً لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، فهو لا يعنيه إذا كان هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواءً في كل المسافة أو جزء منها، فالناقل المتعاقد مسؤولاً في الأصل عن تنفيذ كل الاتفاق فهو الذي يتعهد بالقيام بكل الرحلة، ولا شك في تحقق مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء جزء من الرحلة التي يقوم بها بصفته ناقلاً¹²⁰.

ثانياً: الناقل الفعلي

يعرف الناقل الفعلي على أنه ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها، ويستوي في ذلك أن يكون تكليف الناقل المتعاقد للناقل الفعلي استناداً إلى نص في عقد النقل البحري أم لا¹²¹، إذ أنه يلزم بتعويض الشاحن أو المرسل إليه إذا أصاب البضاعة ضرر، وذلك متى قام بعملية النقل كلها، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فإنه ملزم بتعويض الشاحن عن الضرر الذي يصيب البضاعة في الفترة التي كانت البضاعة تحت حراسته، أما فيما يخص الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال عمليات النقل السابقة أو اللاحقة له فيكون مسؤولاً عنها متى كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر، وهو ما أكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر¹²².

تعرضت الفقرة الأولى من المادة العاشرة من اتفاقية هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة أو تأخير في وصولها إذ جاءت بالأحكام التالية:

¹¹⁹— "أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

¹²⁰— الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 137.

¹²¹— هاني دويدار، مرجع سابق، ص 316.

¹²²— الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 138.

في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة فللشاحن-أو المرسل إليه-الحق في إحدى الخيارين:

1-إما الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواءً عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو عهد إلى هذا الأخير بجزء منها فقط، وهذا طبق للفقرة الأولى.

2-وإما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة في فترة تواجدها عنده، أي عن الأضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل، وهذا طبقاً لما ورد في الفقرة الثانية¹²³.

لما كان الناقل المتعاقد طبقاً للفقرة الأولى مسؤولاً عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي وفقاً للفقرة الثانية مسؤولاً عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنه يحق للمرسل إليه أيضاً أن يرجع عليهما بالتضامن معاً بدعوى التضامن، وهذا طبق للفقرة الرابعة¹²⁴.

ثالثاً: تابعي الناقل البحري

فكما ترفع الدعوى على الناقل يمكن كذلك للمدعى رفعها على تابعي الناقل وذلك بشرط أن يثبت أن الخطأ قد وقع أثناء تأدية التابع لوظيفته أو بسببها، وأولهم الريان باعتباره نائباً قانونياً على الناقل وكذا وكيل السفينة، وكذلك يجوز للمدعى رفع دعواه ضد من أصدر سند الشحن، لكنه يحدث وأن يكون هناك غموض في تحديد مصدر سند الشحن، وذلك متى تعلق الأمر بإيجار سفينة، وذلك في حالة ما إذا كان سند الشحن خالياً من أي توقيع أو ختم، إذا يمكن إباحة الرجوع على مالك ومجهز السفينة وهو ما اتجه إليه القضاء الفرنسي¹²⁵.

¹²³-عصام صلاح الدين إسماعيل، مرجع سابق، ص 383.

¹²⁴-مرجع نفسه، ص 383.

¹²⁵-قرارية قويدر، مرجع سابق، ص 411.

المبحث الثاني

التعويض القانوني في دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

يغطي التعويض كأصل طبقاً للقواعد العامة مقدار الضرر اللاحق بالضرور، بيد أنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل لضرر في ظل الظروف المحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية لسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي يؤدي كثيراً إلى وقوع حوادث بحرية، وما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواءً في الأرواح أو الأموال على متن السفينة.

يعود السبب في تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلى اعتبارات هامة، منها أن التعويض كاملاً بدا للناقلين عسيراً بسبب جهلهم لمحتويات الطرود المنقولة، التي قد تكون قيمتها كبيرة، كما يصعب للناقلين التأمين من مسؤوليتهم عن طرود مجهولة المحتويات والقيمة، لذا فرض التحديد على مقدار التعويض تساهلاً لهذا التأمين، وتمكيناً لناقلين من حساب احتمالاتهم وهو ما يفيد الشاحنين في نهاية الأمر، وعلى الأجل الطويل إذ يجنبه أعباء الأجرور الباهظة التي يؤدي إليها الحكم بالتعويض الكامل¹²⁶.

يقصد بالمسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع تحديد حد أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل متى ترتبت عنه المسؤولية، فلا يجوز إلزامه أكثر من ذلك، ولو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة¹²⁷.

من هنا سنتطرق إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول) ثم إلى حالات الإعفاء من دفع التعويض (المطلب الثاني).

¹²⁶ - أعرب كملية، مرجع سابق، ص 150.

¹²⁷ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 90.

المطلب الأول

تحديد المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

مما لا شك فيه أن عملية النقل البحري تعترضها مخاطر بحرية كثيرة قد تؤدي حتما إلى إصابة البضائع المنقولة بأضرار، وهذا ما يستوجب على الناقل بدفع التعويضات المطلوبة عن كافة الأضرار التي ثبتت مسؤوليته بشأنها، ثم إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حد أعلى للمسؤولية، وليس تقديرا جزافيا، وذلك إذا كان مقدار الضرر الذي يصيب المضرور أقل من مقدار التحديد فإن المضرور لا يمكن له الحصول إلا عن المقدار الذي يعادل الضرر الذي أصابه، أما إذا كان الضرر الذي لحق به قد تجاوز الحد الأقصى فإنه لا يمكن له إلا الحصول على المقدار أو الحد المقرر قانونا، فالتحديد القانوني أدنى لما يمكن الاتفاق عليه وهو في ذات الوقت حد أقصى لما يمكن الحكم به¹²⁸.

يتوجب على القاضي بذلك تحديد الضوابط التي يتم على أساسها تحديد مبلغ التعويض¹²⁹، ثم إن التحديد لم يكن عبثا بل جاء من أجل المحافظة على التوازن بين مصالح كل من الشاحن والناقل¹³⁰، وبهذا سوف نحاول التعرض إلى كيفية تحديد التعويض وفق الاتفاقيات الدولية (الفرع الأول) ثم إلى تحديد التعويض وفق التشريع الجزائري (الفرع الثاني).

¹²⁸ - بن صغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية العلوم والحقوق السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021، ص 224.

¹²⁹ - قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 17/ 03/ 1998، ملف رقم 163423، منشور في المجلة القضائية العدد الأول، 1990، وقد جاء في حثياته "أن قضاة الموضوع لما أشاروا إلى ثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن فإنهم لم يخالفوا القانون. ولكن بقضائهم بخفض مبلغ الخسائر إلى النصف دون أي تسبب فإنهم عرضوا قراهم للانعدام الأساس القانوني والتسبب السليم".

¹³⁰ - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم الدولي (النطاق الشخصي، أفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 193.

الفرع الأول

تحديد المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية

سنتطرق إلى التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل (أولاً) ثم إلى التحديد القانوني كمعيار التعويض في اتفاقية هامبورغ (ثانياً) ثم إلى قواعد التحديد القانوني وفق قواعد روتردام (ثالثاً).

أولاً: تحديد المسؤولية وفق اتفاقية بروكسل

جاء البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض سندات الشحن سنة 1924 الذي يعرف بروتوكول لاهاي الذي قام بإلغاء بعض المواد من بين المواد التي ألغيت بواسطة بروتوكول 1968 نجد المادة 4 الفقرة 5 من اتفاقية بروكسل التي كانت تنص على أن الناقل غير ملزم في أي حال من الأحوال بسبب هلاك أو تلف البضاعة التعويض بمبلغ يزيد عن مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى¹³¹.

طبقاً للمادة الثانية (أ) من بروتوكول 1968¹³² فتتص على أن الحد الأقصى للمسؤولية الناقل يتعلق بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك من كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم من البضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر ، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن¹³³.

الفقرة (ج) من نفس المادة فتقضي في حالة النقل بالحاوية أو طبالي أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضاعة ، يعتبر عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سند الشحن والتي تحتويها وسيلة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات كما تعتبر وسيلة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة، وفي 1979/12/31 تم توقيع بروتوكول بروكسل لتعديل بروتوكول 1924 وبتالي تم استبدال حق

¹³¹ - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص 251.

¹³² - بروتوكول بروكسل لسنة 1968 المعدل للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة سندات الشحن 1924.

¹³³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 280.

السحب الخاص بالفرنك الذهب البوانكارية، وطبق للتعديل الجديد في حد المسؤولية أصبح 666,67 حق سحب الخاص عن كل طرد أو وحدة أو 2 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام¹³⁴.

ثانياً: تحديد المسؤولية وفق اتفاقية هامبورغ

تضمنت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وجعلت هذا التحديد يسري على كل حالات هلاك البضاعة أو تلفها¹³⁵، وذلك بموجب نص المادة 6 فقرة 1 (أ) من هذه الاتفاقية التي تنص على أنه: "تحدد مسؤولية الناقل وفق لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر"¹³⁶.

يتضح من نص المادة 6 فقرة 1 من الاتفاقية أنها حددت مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر¹³⁷.

أضافت اتفاقية هامبورغ حالة التأخير في التسليم في المادة 6 فقرة 1 (ب) ما يلي: "تحدد مسؤولية الناقل وفق لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي أجره النقل المستخدمة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع"¹³⁸.

¹³⁴—محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 252.

¹³⁵—عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 149.

¹³⁶—اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

¹³⁷—علي البارودي، محمد فريد العربي، محمد السيد الفقى، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،

2001، ص 396.

¹³⁸—اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

من خلال نص المادة أعلاه يتضح أن مسؤولية الناقل عن التأخير تحدد بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النَّقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، شرط ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النَّقل المستحقة الدفع بموجب عقد النَّقل البحري للبضائع¹³⁹.

أما فيما يتعلق بالنَّقل بالحاوية فقد نصت عليها المادة 6 فقرة 2 (أ) من الاتفاقية حيث نصت على ذلك بقولها: "في حالة استخدام حاوية أو منصة ناقلة أو أداة نقل ممثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكورة أنها معبأة في أداة من أدوات النَّقل هذه، تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة لنقل المذكورة وحدة شحن واحدة"¹⁴⁰.

يتبين من نص المادة أعلاه أنه في حالة هلاك أو تلف الحاوية التي تحتوي على البضائع يتم الرجوع إلى البيانات المذكورة في سند الشحن، فإذا تضمن سند الشحن عدد الطرود أو وحدة الشحن الموجودة داخل الحاوية، فإنه في هذه الحالة يتم الاعتماد على عدد الطرود الموجودة في الحاوية عند تقدير التعويض عن الهلاك أو التلف، أما إذا لم يذكر سند الشحن عدد الطرود الموجودة في الحاوية، في هذه الحالة تعتبر الحاوية طرد واحدا عن التعويض عن الهلاك والتلف، وإذا كانت الحاوية مقدمة من طرف الشاحن فعند هلاكها أو تلفها تحسب طرد له عند التعويض¹⁴¹.

ثالثاً: تحديد المسؤولية وفق قواعد روتردام

لقد فرقت قواعد روتردام بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جهة، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى، ففيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف وضعت قواعد روتردام ضابط مزدوج هو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد ب 875 وحدة حسابية عن كل طرد

¹³⁹ -محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 320.

¹⁴⁰ -اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

¹⁴¹ -عادل علي المقداي، القانون البحري (وفق القانون البحري العماني رقم 1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، عمان، 2008، ص 156.

هلك أو تلف، والتحديد على أساس الوزن ب 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين¹⁴².

أما المسؤولية عن التأخير فهي محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعه عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع، وبذلك فإن اتفاقية روتردام قد خالفت اتفاقيات النقل البحري الأخرى في حدود مسؤولية النقل عن الإخلال بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام، وبذلك في شأن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير¹⁴³.

الفرع الثاني

تحديد المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

تختلف الضوابط القانونية التي يتم الاعتماد عليها من أجل تحديد مبلغ التعويض، وذلك من قضية إلى أخرى حيث يركز أحيانا على وحدة النقل كالطرد وفي حالات أخرى على الوحدة الحسابية والتي يتم على أساسها تحديد المسؤولية¹⁴⁴، حيث يكون التحديد القانوني للمسؤولية في جميع الدعاوى المقدمة ضد الناقل سواء عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها¹⁴⁵.

هذا ما جاءت به المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل

¹⁴² -بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012، ص 301.

¹⁴³ -أعرب كميلة، مرجع سابق، ص 161.

¹⁴⁴ - بن صغير شهر زاد، مرجع سابق، ص 225.

¹⁴⁵ -محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديد، مصر 2007، ص 128.

طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة الناقل 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 مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

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

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغرام ونصف من الذهب على تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تكون وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم تحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹⁴⁶.

يتضح من نص المادة أعلاه أن المشرع قد وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل، وذلك في حالة ما إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله عن طبيعة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم ذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى معادلة لها، وبالتالي لا يسأل الناقل عن الخسائر والأضرار إلا إذا توفرت الشروط السابقة¹⁴⁷.

¹⁴⁶ - قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 يتضمن القانون البحري، ج ر، ج ج، عدد 47، صادر بتاريخ 27 جوان 1998، معدل ومتمم.

¹⁴⁷ - جودي خليدة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري)، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021، ص 40.

أولاً: تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضائع أو تلفها

لا يسأل الناقل عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق¹⁴⁸.

يقصد بالطرد كوحدة حسابية الشكل الذي يتخذه تغليف البضاعة المشحونة على السفينة كالصندوق أو البراميل أو كيس الورق أو الكرتون، أما الوحدة فيقصد بها وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم وفق تنوع البضاعة (كالطن أو الكيلوغرام أو المتر المكعب) إذ يتم استخدام الوحدة للإشارة إلى البضاعة التي تشحن صب على السفينة أي بدون تغليف، أما في الحالة التي لا تكون فيها البضائع طرد أو وحدة فإن الناقل يلتزم بتعويض الضرر كاملاً¹⁴⁹.

ثانياً: تحديد المسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضائع

لم يكن التأخير في التسليم ضرر يستوجب التعويض إلا بعد تطور تقنيات بناء السفن التي أصبحت تأخذ متسعاً من الوقت قد تصل إلى شهور وسنوات من أجل الوصول إلى ميناء التفريغ وما ينجر عن ذلك من مخاطر التي تتطوي على الرحلة البحرية، لذلك نجد أن المشرع قد ولى اهتماماً خاصاً بعنصر الزمن فقد نص على حالة التأخير في التسليم صراحة في نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر على أن المدعي في حالة التأخير في التسليم لا يستحق أكثر من مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة للدفع بعد وصول السفينة أو التي دفعها الشاحن قبل بدء الرحلة¹⁵⁰.

¹⁴⁸—أعراب كميلا، مرجع سابق، ص 152.

¹⁴⁹—محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري، مرجع سابق، ص 131.

¹⁵⁰—بن صغير شهرزاد، مرجع سابق، ص 227.

ثالثاً: تحديد مسؤولية الناقل في حالة النقل بالحاوية

لقد عرف العمل البحري وسيلة حديثة للشحن وهي ما يعرف بالحاوية وهي أوعية تتفاوت في حجمها، توضع فيها البضائع، سواء مغلقة أو سائبة، وقد تحتوي الحاوية الواحدة على عدة طرود، بحيث يترتب عن استعمال الحاوية التخفيف من مخاطر النقل، إلا أن استعمال الحاوية يثير صعوبة في تحديد مفهوم الطرد بالنسبة لاحتساب التعويض، فهل تعد الحاوية بما تحتويه طرد واحد يعتبر كل طرد يوجد في الداخل طرد مستقلاً، حيث استقر الفقه الحديث على أن الأمر يتوقف على ما ذكر في سند الشحن، فإذا كان سند الشحن قد أشار إلى عدد الطرود أو الوحدات الموجودة في الحاوية، فإن كل طرد واحد داخل الحاوية يعتبر الأساس في تحديد عند احتساب التعويض، أما إذ لم يذكر سند الشحن ذلك، فإن الحاوية بما تحتويه تعتبر طرداً واحداً في شأن احتساب التعويض، وقد حدد المشرع الجزائري قيمة التعويض عن الضرر في استعمال الحاويات بشكل مستقل في نص المادة 805 من ق ب ج السالفة الذكر¹⁵¹.

المطلب الثاني

حالات الإعفاء من دفع التعويض

يعتبر تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع حق يتمتع به الناقل، وذلك وفق القانون البحري والاتفاقيات الدولية، إلا أن هناك حالات في حالة تحققها لا يمكن للناقل البحري الاستفادة من هذا التحديد، وبذلك سنتعرض إلى حالات إعفاء من تحديد المسؤولية (الفرع الأول) ثم إلى المستفيدين من تحديد المسؤولية (الفرع الثاني).

¹⁵¹ - بن صغير شهرزاد، مرجع سابق، ص 227.

الفرع الأول

حالات الإعفاء من تحديد التعويض

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، إذ يفترض إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته ، فإذا صدر من طرف الناقل سلوك غير سوي من فعل أو امتناع يؤدي إلى إخلال هذا التوازن جاز حرمانه من التمسك بتحديد المسؤولية، وذلك باعتبار المسؤولية المحدودة ميزة تقررت لمصالح الناقل لتخفيف المسؤولية عليه، في حالة ما إذا ارتكب فعلا بنية إحداث الضرر، أو كان الفعل نتيجة إهمال لا يغتفر، ونفس الأمر ينطبق على وكيل النقل أو المستخدم الذي لا يحق له التمسك بتحديد المسؤولية، إذا صدر منه سلوك غير سوي¹⁵².

بحيث يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا كان سلوك إرادي صادر من الناقل الذي تكون له صورتين هما السلوك التقصيري والسلوك التدليسي (أولا) وفي حالة تصريح الشاحن بنوع البضاعة وقيمتها (ثانيا).

أولا: سوء السلوك الإرادي من الناقل

تنص المادة 809 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمل من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح"¹⁵³، أضافت نصت المادة الثامنة من اتفاقية هامبورغ وتحت عنوان سقوط الحق في التمسك بحدود التعويض ما يلي: "لا يقيد الناقل من تحديد المسؤولية (التعويض) المنصوص عليه في المادة السادسة إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو

¹⁵² - كمال حمدي، القانون البحري، ط 2، مرجع سابق، ص 586.

¹⁵³ - أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

التأخير في التسليم قد حدث بفعل أو بامتناع عن فعل صدر منه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراكه بأن الضرر محتمل الحدوث تبعا لذلك¹⁵⁴.

لقد تناولت هذه المادة حالة صدور فعل من الناقل يؤدي إلى الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم أما اتفاقية بروكسل قد جاءت خالية من تناول هذه الحالة ، فلم يعلق الانتفاع بحدود التعويض على أي شرط متصل بمدى حسن النية أو قصده ، متجاهلة بذلك الأصول القانونية العامة التي تتناول حالات الضرر المترتبة عن الخطأ الجسيم وذلك في بروتوكول 1968 حيث اتجهت إلى حرمان الناقل السوء النية الاستفادة من من قواعد التعويض وذلك في نص مادتها الثانية الفقرة (هـ) متى ثبت أن الضرر حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث الضرر أو بعدم الاكتراث¹⁵⁵.

يفهم من خلال التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية أن السلوك الإرادي قد ينشأ عن عمد أو غش وكذا عدم الاكتراث الصادر من الناقل، إذن يمكن أن يكون تدليسيا أو تقصيريا.

1- السلوك التدليسي

إذا قصد الناقل أو أحد مستخدمييه القيام بالفعل أو امتناع عن فعل وأدى ذلك الفعل أو الامتناع إلى إحداث الضرر نكون أمام حالة الغش أو العمد، ويقصد بالغش بمفهومه الحديث مرادف للخطأ العمدي وهو المجال الذي نبحت في صدره إلى انصراف إرادة الناقل في ارتكاب فعل أو الامتناع عنه مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول الضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، ولكن لا يشترط توفر نية الإضرار بصاحب البضاعة، وذلك خلاف للمفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توفر نية الإضرار مع العلم أن الغش غير مفترض من جانب الناقل، إنما يقع عبء إثباته على المضرور، أي تقديم دليل على اتجاه إرادة الناقل أو أحد تابعيه إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع عنه وأدى ذلك الفعل أو الامتناع إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو

¹⁵⁴-اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

¹⁵⁵-سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري (وفق لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 لقواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، مصر، د س ن، ص 56.

التأخير في تسليمها، ومثال ذلك قيام تابعي الناقل بسرقة البضائع، فإذا تمكن المضرور من إثبات غش الناقل حُرِمَ هذا الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية¹⁵⁶.

2- السلوك التقصيري

هذا النوع من سوء السلوك الإرادي ابتداعه القضاء الإنجليزي في القضايا التي يفصل فيها وفق كومنلو والتي يقصد بها تهور الشخص في سلوكه، مع علمه بالنتائج التي يمكن أن تترتب عن هذا السلوك لكنه لا يبالي، وهي فكرة غريبة عن كثير من النظم القانونية في دول العالم، ومنها على سبيل المثال النظام القانوني الفرنسي، والنظام القانوني الجزائري ومعظم الدول العربية مثل مصر وسوريا ولبنان، يمكن القول أن عدم الاكتراث يقترب من مفهوم الخطأ غير المغتفر، فوجه الشبه يكمن في أن الفاعل يعلم بأن تهوره قد يؤدي إلى إحداث ضرر مع ذلك لا يكثرث ويقدم على ارتكاب الخطأ¹⁵⁷، والسلوك التقصيري ينطوي على عنصريين:

- العنصر الأول: أن تتصرف إرادة الناقل إلى الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فإنه لا يعد عدم اكتراث، ويحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية.

-العنصر الثاني: أن يكون الناقل لحظة القيام بالفعل أو الامتناع على علم تام باحتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع محل عقد النقل، كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع، بل أكثر من هذا أن حالة عدم الاكتراث تتحقق في الحالة التي يتوجب فيها على الناقل أن يستوعب احتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير كأثر يترتب على الفعل أو الامتناع الذي صدر منه¹⁵⁸.

¹⁵⁶ - نفن بدر الدين سطات، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة (كمجهر، كناقل للبضائع)، دار الأعطار العلمي للنشر والتوزيع، سوريا، 2017، ص 276.

¹⁵⁷ -ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007، ص 241.

¹⁵⁸ -كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 644.

ومن ثم يتبين لنا أن أجل التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث يحصل في حالة العمد حيث يعلم الناقل على الوجه أكيد أن من شأن فعله أو امتناعه حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير، أما حالة عدم الاكتراث فإن الناقل إنما يعلم أو يجب عليه أن يعلم باحتمال حدوث الضرر وفق لمجريات الأمور¹⁵⁹.

ثانياً: تقديم الشاحن تصريح حول طبيعة وقيمة البضاعة

تتحقق هذه الحالة إذا قام الشاحن قبل الشحن بتقديم بيان حول طبيعة وقيمة البضاعة، وأثبت ذلك في سند الشحن، فلا يجوز للناقل في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية، وذلك لأن التزامه بعملية النقل يعد بمثابة قبول منه بالخطر¹⁶⁰.

وهو الأمر الذي أكدته نص المادة الثانية فقرة (أ) من بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل الذي جاء في نصها ما يلي: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف للاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة وثلاثين فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم من البضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن"¹⁶¹.

وبذلك فإن الأساس الذي يبنى عليه عدم تحديد مسؤولية الناقل هو أنه يعلم قبل الشحن بطبيعة البضاعة وقيمتها، وبالتالي يعتبر بيان خاص بتحديد طبيعة البضاعة بمثابة اتفاق بين الناقل والشاحن حول طبيعة وقيمة البضاعة محل عقد النقل، وذلك في حالة حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء تنفيذ هذا العقد، ومن الضروري أن يتم تفسير هذا البيان الذي يقدمه الشاحن إلى الناقل بطريقة تفيد تعديل أحكام المسؤولية، أي بمعنى حصول الشاحن على تعويض

¹⁵⁹ -كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 644.

¹⁶⁰ -مرجع نفسه، ص 710.

¹⁶¹ -بروتوكول بروكسل لسنة 1968، المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924

كامل عن الضرر الذي أصابه، وليس هناك تحديد قانوني للمسؤولية، ومن بين الشروط التي يجب توفرها في البيان حتى تتحقق عملية حرمان الناقل من ميزة تحديد المسؤولية:

- ضرورة قيام الشاحن بتقديم هذا البيان قبل عملية الشحن، ليتمكن الناقل من الاستعداد لما قد تحتاجه البضاعة من عناية خاصة.

- من الضروري أن يتضمن البيان طبيعة البضاعة وقيمتها، وذلك بطريقة واضحة ومحددة دون أي لبس¹⁶².

أما المشرع الجزائري فقد عالج هذه المسألة في نص المادة 805 من ق ب ج السالفة الذكر إذ يفهم منها أن الناقل يلتزم بأداء تعويض كامل عن قيمة البضاعة، وذلك عندما يقوم الشاحن أو ممثله بتقديم بيان حول طبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على ظهر السفينة.

إذن فالأصل أن الناقل مسؤول مسؤولية كاملة عن هلاك أو تأخير أو تلف البضاعة، لكن استثناء يمكن أن يستفيد من تحديد المسؤولية إلا أنه يفقد هذا الامتياز إذا ثبت أنه قام بسلوك تدليسي تقصيري أو تلقى تصريح.

الفرع الثاني

المستفيدون من تحديد المسؤولية

لا يستفيد الناقل لوحده من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية، التي وردت أحكامها في التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية وإنما تناولت أشخاص آخرين يسري عليهم التحديد القانوني للمسؤولية، حيث نصت المادة 814 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "إذا أقيمت الدعوى في المادة السابقة، على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها باستناد أحكام هذا الفصل"¹⁶³.

¹⁶²- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 267-269.

¹⁶³- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، معدل ومتمم، مرجع سابق.

نستنتج من المادة 814 القانون البحري الجزائري السالفة الذكر أن أي مندوب من مندوبي الناقل البحري للبضائع في حالة إخلاله بالتزاماته وقيام المسؤولية المدنية في حقه له الحق في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الممنوح للناقل نفسه.

وهذا ما أكدته الاتفاقيات الدولية، والذي دعا إلى تقرير هذا الحكم هو أن الهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعي الناقل الذين لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أي علاقة تعاقدية، وقد يعمد هذا الأخير إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، فلا يستطيع التابع تحديد مسؤوليته ويحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل في النهاية بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعمال تابعيه، ومن ثم إفادة تابعي الناقل من تحديد المسؤولية المقررة للناقل¹⁶⁴.

¹⁶⁴ -مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 341.

خاتمة

خاتمة

تبين لنا من خلال التعرض لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الدور الفعال الذي يلعبه الناقل البحري، فهو يعد العمود الفقري والركيزة الأساسية للتجارة، والذي يتم من خلال القيام بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل يجمع بين الطرفين.

تبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه للبضاعة من ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق في ميناء الوصول، وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته تجاه الشاحن بحيث لا يمكن له التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لم تكن نتيجة خطئه هو وإنما لسبب أجنبي لا يد له فيه.

كما بينا أساس مسؤولية الناقل التي تبنى على الخطأ المفترض، مما يفهم أن المدعي غير ملزم بإثبات صدور الخطأ من جانب الناقل، وإنما يقع على عاتق المتضرر إثبات الضرر الذي أصابه.

تظهر مسؤولية الناقل في ثلاثة حالات وهي الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة، لكنها ما هي إلا تطبيق للقواعد العامة، وقد سمح المشرع للناقل في حالات عامة وأخرى خاصة إعفاء الناقل نفسه من المسؤولية.

تجدر الإشارة إلى أن الناقل المتعاقد في أغلب الحالات هو الذي يتولى تنفيذ العقد برمته، أي منذ تسلمه للبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، لكنه قد يحدث أن يقوم الناقل المتعاقد بتكليف ناقل آخر ليتولى تنفيذ النقل بكامله أو بعض منه، وبذلك نكون أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، وقد يحدث أن يقوم الناقل في عقد النقل نفسه بتعيين اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليقوم كل واحد منهم بتنفيذ جزء من النقل لتنتقل البضاعة من ناقل إلى آخر إلى غاية وصولها إلى المرسل إليه وهذا ما يعرف بالنقل المتتابع.

تستوجب المسؤولية المدنية للناقل البحري اللجوء إلى القضاء لمطالبته بالتعويض، ومن خلال التعرض لموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع ارتئينا إلى تقديم بعض الاقتراحات والتوصيات التي تكون مفيدة في دراسة هذا الموضوع والتي تنحصر فيما يلي:

-إعادة صياغة المادة 803 من القانون البحري الجزائري الخاصة بحالات الإعفاء من المسؤولية بدقة تقاديا للتكرار.

-استبدال مصطلح المدة المناسبة بالمدة المعقولة في المادة 775 من القانون البحري الجزائري كونه أكثر دقة.

-إدراج حالة التأخير ضمن حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

ومن خلال استقراء حالات إعفاء الناقل يبدو لنا أن المشرع الجزائري بقي متأثرا حتى بعد تعديله الجديد للقانون البحري الجزائري لسنة 1998 بنظره الفرنسي، احتفظ بمصطلح القوة القاهرة المتضمن في الفقرة (هـ) من المادة 803 وبمصطلح الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل في الفقرة (ك) وهو خطأ وقع فيه المشرع الجزائري لأنهما يحملان نفس المعنى، وكان الأجدر به أن يذكر أحدهما تجنباً لتكرار، إضافة إلى أنه تضمن مصطلح القوة القاهرة دون تحديد الحالات المعفية للمسؤولية التي تتعلق بها، كما تجدر الإشارة أن الكثير من الحالات المذكورة في نص المادة تدخل في نطاق القوة القاهرة، وعلى المشرع الجزائري تدارك هذا النقص وتصحيح الخطأ.

قائمة المراجع

ا- باللغة العربية

أولاً: الكتب

- 1- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري (وفق لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 لقواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، مصر، د س ن.
- 2- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري (دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الأردن، سوريا، لبنان، الجزائر)، مكتبة الثقافة لنشر والتوزيع، الأردن، 1996.
- 3- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط3، دار الثقافة لنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 4- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
- 5- _____، القانون البحري (وفق القانون العماني رقم 1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، عمان، 2008.
- 6- _____، القانون البحري، ط4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 7- عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2017.
- 8- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، مصر، 1997.
- 9- _____، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- 10- _____، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006.
- 11- علي البارودي، محمد فريد العربي، محمد السيد الفقى، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001.

- 13- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1997.
- 14- _____، القانون البحري، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2000.
- 15- محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي) دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
- 16- محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة لنشر، مصر، 2006.
- 17- _____، تطور قواعد قانون النقل البحري، تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديد، مصر، 2007.
- 18- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم الدولي (النطاق الشخصي، أفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
- 19- _____، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- 20- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003.
- 21- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000.
- 22- _____، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- 23- نفن بدر الدين سطاتس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة (كمجهر، كناقل للبضائع)، دار الأعمار العلمي للنشر والتوزيع، سوريا، 2017.
- 24- هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999.
- 25- يوسف دلاندة، الوجيز في شرح الأحكام المشتركة لجميع الجهات القضائية وفق قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد (الدعوى القضائية)، ط4، دار هومه لنشر، الجزائر، 2013.

ثانيا: الأطروحات والمذكرات

أ- أطروحات الدكتوراه

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012.

2- بن صغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية العلوم والحقوق السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021.

3- دهانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2011.

4- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020.

5- قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018.

6- ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007.

ب- مذكرات الماجستير والماجستير

ب-1 مذكرات الماجستير

1- أعرب كميلا، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون النشاطات البحرية والسياحية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

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

3-خلفي أمين، المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

4-سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2007.

5-نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كليا أو جزئيا - (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2013.

ب-2 مذكرات الماستر

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

2-جودي خليدة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري)، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، الجزائر، 2021.

ثالثا: المقالات

1-أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، 2015، ص ص 205-220.

2-إخلاص لطيف محمد، "مسؤولية الناقل البحري في تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة)"، مجلة الأرك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد 26، 2017، ص ص 1-16.

- 3-بن ددوش سيد أحمد، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،المجلد 5، العدد 1، ص ص 313-325.
- 4-حلو عبد الرحمان أبو حلو، "الأثار الناتجة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 1، عدد1، 2014، ص ص 205-137.
- 5-خليل بوعلام، "حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية-القوة القاهرة-في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924"، المجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الأول، 2003، ص ص 120-130.
- 6-ضامن محمد الأمين، "مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفق التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 07، العدد 01، 2022، ص ص 1296-1311.
- 7-عصام صلاح الدين إسماعيل، "الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلة ديماط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 3، 2021، ص ص 336-433.
- 8-محمد بكار شوش، "الاختصاص الإقليمي الموسع في المادة الجزائرية في التشريع الجزائري"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 14، 2016، ص ص 305-326.

خامسا: النصوص القانونية

أ-الاتفاقيات الدولية

- 1 -اتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن دخلت حيز التنفيذ في سنة 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-70 المؤرخ في 07/04/1964، ج ر عدد 29 الصادر في 07/04/1964.
- 2-بروتوكول بروكسل لسنة 1968، الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924.

قائمة المراجع

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

4-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة باتفاقية روتردام، ديسمبر 2008 لم تدخل حيز النفاذ.

ب-النصوص القانونية الداخلية

1-القوانين والأوامر:

1-أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج، عدد 101 صادر في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم بالأمر رقم 22-09 مؤرخ في 05 ماي 2022، ج ر ج ج، عدد 32، صادر في 09 نوفمبر 2022.

2-أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977 معدل ومتمم بموجب القانون 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج، عدد 47، صادر بتاريخ 27 جوان 1998.

3-قانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998 يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، عدد 47، صادر بتاريخ 27 جوان 1998، معدل ومتمم.

4-قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر ج ج، عدد 21 صادر في 03 أبريل 2008، المعدل بالقانون رقم 22-13 المؤرخ في 12 يونيو 2022، ج ر ج ج، عدد 98، صادر في 10 فيفري 2023.

ت-النصوص القانونية الأجنبية

1-القانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972، عن الرابط <https://jma.gov.jo>.

2-القانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 عن الرابط <https://justice-acadeny.com>.

2-القرارات القضائية

-قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1998/03/17، ملف رقم 163423، منشور في المجلة القضائية، العدد الأول، 1990.

II- باللغة الفرنسية

1-ARNAD MONTAS, Droit Maritime, Vuibert, Paris, 2012.

الفهرس

1.....مقدمة

الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

7.....المبحث الأول: شروط المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

7.....المطلب الأول: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

7.....الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية

8.....أولاً: المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق اتفاقية بروكسل

8.....ثانياً: المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق اتفاقية هامبورغ

9.....ثالثاً: المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق اتفاقية روتردام

11.....الفرع الثاني: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق بعض التشريعات العربية المقارنة ..

11.....أولاً: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع في التشريع المصري

12.....ثانياً: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق التشريع الأردني

12.....الفرع الثالث: أساس المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق التشريع الجزائري

14.....المطلب الثاني: أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

15.....الفرع الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

15.....أولاً: القوة القاهرة

16.....ثانياً: العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق

18.....ثالثاً: خطأ الشاحن وخطأ الغير

20.....الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

- أولاً: تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة 20
- ثانياً: نقل البضائع على سطح السفينة..... 21
- ثالثاً: نقل الحيوانات الحية 22
- رابعاً: إنقاذ الأرواح..... 23
- المبحث الثاني: نطاق المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع 24
- المطلب الأول: النطاق الموضوعي للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع 24
- الفرع الأول: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع 25
- أولاً: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية 25
- ثانياً: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق بعض التشريعات العربية 27
- الفرع الثاني: النطاق المادي للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع 29
- أولاً: حالة عدم تنفيذ النقل 30
- ثانياً: حالة هلاك البضائع أو التلف 30
- ثالثاً: حالة التأخير في تسليم البضاعة..... 32
- المطلب الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع 34
- الفرع الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي 34
- الفرع الثاني: مسؤولية الناقل المتتابع..... 35
- الفرع الثالث: مسؤولية الناقل في النقل المختلط..... 37

الفصل الثاني: آثار المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع

- المبحث الأول: الدعوى القضائية الناجمة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع 41
- المطلب الأول: المحكمة المختصة في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع 41
- الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي..... 41
- أولاً: الاختصاص الإقليمي وفق القواعد العامة 42

42	.....	ثانيا: الاختصاص الإقليمي في عقد النقل البحري للبضائع
44	.....	الفرع الثاني: الاختصاص النوعي
46	.....	الفرع الثالث: الاختصاص الدولي
47	.....	المطلب الثاني: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
48	.....	الفرع الأول: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
48	.....	أولا: الشاحن
49	.....	ثانيا: المرسل إليه
50	.....	ثالثا: الغير (المؤمن)
51	.....	الفرع الثاني: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
51	.....	أولا: الناقل المتعاقد
52	.....	ثانيا: الناقل الفعلي
53	.....	ثالثا: تابعي الناقل البحري
54	.....	المبحث الثاني: التعويض القانوني في دعوى المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع
55	.....	المطلب الأول: تحديد المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع
56	.....	الفرع الأول: تحديد المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية
56	.....	أولا: تحديد المسؤولية وفق اتفاقية بروكسل
57	.....	ثانيا: تحديد المسؤولية وفق اتفاقية هامبورغ
58	.....	ثالثا: تحديد المسؤولية وفق قواعد روتردام
59	.....	الفرع الثاني: تحديد المسؤولية المدنية لناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
61	.....	أولا: تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضائع أو تلفها
61	.....	ثانيا: تحديد المسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضائع
62	.....	ثالثا: تحديد مسؤولية الناقل في حالة النقل بالحاوية

الفهرس

62	المطلب الثاني: حالات الإعفاء من دفع التعويض
63	الفرع الأول: حالات الإعفاء من تحديد التعويض
63	أولاً: سوء السلوك الإرادي من الناقل
66	ثانياً: تقديم الشاحن تصريح حول طبيعة وقيمة البضاعة
67	الفرع الثاني: المستفيدون من تحديد المسؤولية
70	خاتمة
73	قائمة المراجع
81	الفهرس
	ملخص

ملخص

لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن عقود نقل البضائع بالطرق الأخرى، إلا فيما يتعلق باستخدام وسيلة محدّدة في تنفيذ العقد وهي السفينة القائمة بالملاحة، إذ يتولى هذه العملية الناقل البحري الذي يتعهد بإيصال البضاعة سالمة من ميناء إلى آخر، وبذلك إذا حدث خطأ ناتج عن إخلال الناقل البحري بالتزامه والتمثل في المحافظة على البضاعة من وقت تسلمها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وذلك وفق الحالة التي نص عليها سند الشحن وفق ما ورد في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية فهنا تقوم مسؤولية الناقل، وهذه المسؤولية تستوجب دعوى قضائية بحيث أنّ كل شخص له الحقّ في البضاعة أو كل متضرر من فعل الناقل يجوز له مطالبة هذا الأخير بالتعويض أمام المحكمة المختصة، الذي يتوافق عادة مع الضرر الذي أحدثته تلك الأخطاء.

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

Résumé

Un contrat de transport maritime est essentiellement Le même que les contrats de transport de marchandises par d'autres moyens uniquement en ce qui concerne l'utilisation d'un instrument spécifique dans l'exécution du contrat, à savoir c'est le Navier qui livre la marchandise, qui effectué par le transporter s'engage à livrer les marchandises en toute sécurité d'un port à l'autre, ainsi, si une erreur résulte de la violation par le transporteur maritime de son obligation de conserver la marchandise depuis sa livraison au destinataire, conformément au cas prévu dans le connaissement, comme le prévoient les conventions internationales et la législation arabe, cette responsabilité nécessite une procédure spatiale afin que toute personne ayant droit à la marchandise ou lésée par l'acte de transporteur puisse demander réparation devant le tribunal compétent, ce qui correspondrait normalement au dommage causé par ces erreurs.

Mots clés : Responsabilité du transporteur Maritime, transporteur, expéditeur, destinataire.