

جامعة عمار ثليجي الاغواط  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق

# مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

مذكرة في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال

تحت اشراف:  
أ/د قوق أم الخير

من اعداد :

- العقون أمينة
- طعبة فاطمة

رئيسا	رابحي لخضر	أ/الدكتور
مشرفا ومقررا	قوق أم الخير	أ/الدكتور
عضوا مناقشا	بن زويبر عمر	أ/الدكتور

السنة الجامعية: 2021/2020

## كلمة شكر

بعد أن من الله علينا بإنجاز هذا العمل فإننا نتوجه إلى الله سبحانه وتعالى أولاً وآخرًا بجميع أنواع الحمد والشكر على فضله وكرمه الذي غمرنا به، فوفقنا إلى ما نحن فيه راجين منه دوام نعمه وكرمه وبركته.

وله الحمد أن اختارنا مسلمين لنحظى بطمأنينة قرآنه الكريم ولنعيش في كتف رحمته الواسعة حمدا كثيرا إلى يوم الدين.

وانطلاقاً من قوله ﷺ: "من لا شكر الناس لا يشكر الله".

لا سعنا إلا أن نتقدم بجزل الشكر لكل من ساعدنا من قريب أو من بعيد على إتمام هذا العمل.

ونتقدم بالشكر للأستاذة المشرف قوق أم الخير

كما نتقدم بالشكر والعرفان للأساتذة الذين أسروا إلينا النصح وبسطوا لنا يد العون وبذلوا كبير الجهد تفضلاً منهم وكرماً لإنجاز هذا العمل.

وأخر دعوانا ان الحمد رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد عليه أفضل الصلاة وأزكى التسليم.

## إهداء

الى أغلي ما لدي في الوجود الى من اعطتني الحب بلا حدود  
الى أمي الحبيبية الغالية  
الى النجم الساطع والقمر المضيء وشمعتي التي لا تغيب  
الى ابي نور عيني  
الى كل افراد العائلة الكريمة صغيرا وكبيرا  
الى كل اصدقائي واحبائي التي كانت الدراسة رحابا لتعارفنا  
الى كل من نسيهم قلبي وتذكرهم قلبي  
اليكم كلكم اهدي ثمر جهدي هذا

أمينة

# إهداء

أهدي هذا العمل الى:

الى روح نبع الحنان إلى نور حياتي إلى من ربّنتي وانا رت دربي وأعانتني بالدعاء في كل صلاة.

أمي الحبيبة ،

إلى من عمل بكد في سبيلي من أجل توفير كل وسائل الراحة لي إلى من علمني معنى الكفاح

وأوصلني إلى ما أنا عليه. أبي الكريم

والى العائلة الصغيرة وخاصة الى زوجي العزيز و أبنائي الأعزاء:

مريم و يوسف

وإلى كل الأصدقاء.

# فاطمة



# مقدمة



من خلال التطورات التي حصلت في جميع المجالات ومع التوسع الكبير في ميادين الاقتصاد وتوسع الطرق التجارية حيث تنتقل بين الجو والبر والبحر الذي هو موضوعنا فلقد عرف النقل البحري لاسيما فيما يخص التجارة الخارجية وكذلك الميزة للدول المطلّة على المسطحات المائية، هذا من جهة، ولسرعة النقل البحري من جهة أخرى أضحت النقل البحري في عصرنا الحديث أداة لا يمكن الاستغناء عنها نظرا للأهمية البالغة التي يتسم بها، إذ أن الصادرات والواردات في جميع أنحاء العالم تعتمد تماما على النقل البحري. ليحتل النقل البحري مركزه من بين نقل البضائع ويتربع على عرش وسائل النقل الحديث في نقل التجارة العالمية، حيث أنه يمثل نسبة كبيرة أو أكثر من حجمها الإجمالي وسيبقى النقل البحري على وضعه المميز هذا نظرا لقدرة وسيلته (السفينة) على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة، وكذا مميزات السفينة لكمية الحمولة بمختلف الأنواع والاحجام يضاف إلى ذلك أن النقل البحري من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن.

ونظرا للأهمية السابقة، حظي موضوع النقل البحري باهتمام واسع على المستويين الدولي والداخلي، وهو ما يتجلى بصورة واضحة في التطور الكبير الذي مس المنظومة التشريعية للنقل البحري في أغلب دول العالم وكذا في حجم الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الموضوع، والتي سعت الدول جادة من خلالها إلى تأطير النقل البحري بصورة محكمة وكذا في توفير الحماية اللازمة لأصحاب الحق في البضائع، وهو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال إصدار العديد من النصوص القانونية التي تصون وتحمي النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة، وذلك وفق أسس قانونية دولية.

ولما كان النقل البحري يتم بواسطة عقد يبرم بين الناقل والشاحن مقابل أجر، فإن هذا العقد ينشأ التزامات متقابلة تقع على عاتق طرفيه، وإن أخل بها أحد الطرفين قامت مسؤوليته وبالخصوص مسؤولية الناقل البحري، كما أن الرحلة البحرية تهددها مخاطر عديدة على غرار الغرق والحريق وغيرها من العواقب التي قد تصادفها، وهو الأمر الذي

يتطلب وضع تشريع يحدد وبصفة محكمة أحكام مسؤولية عقد النقل البحري بما يضمن مصالح الناقل من جهة ويضمن مصالح الشاحن من جهة أخرى.

والثابت كذلك في هذا الأمر، أن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود فهو ذو خصوصية متميزة، تجعله ينفرد بأحكام خاصة في مجال ترتيب المسؤولية وتحمل الالتزامات، لأن الموازنة بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين والشاحنين على السواء ليس بالأمر السهل، حيث يتعين على الناقل البحري نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد فيتحمل مسؤوليتها بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ولا ترفع المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ لا يد له فيه.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده قد استلهم العديد من نصوصه في مجال مسؤولية الناقل البحري من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذلك بروتوكول 1968 واتفاقية هامبورغ لسنة 1978، سعيا منه إلى ضبط منازعات النقل البحري وحماية حقوق ومصالح أطراف العقد، حيث حدد إجراءات رفع دعوى مسؤولية النقل البحري، كما عالج مسألة التعويض في حال قيام المسؤولية وكذلك حالات الإعفاء من المسؤولية.

من هذا المنطلق تبرز الإشكالية الرئيسية للموضوع والتي نتساءل من خلالها حول:

#### • كيف نظم لمشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

##### إشكالية الفرعية:

- على ما اعتمد المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل البحري؟
  - ما أسباب التي دفعت المشرع الجزائري لتنظيم مسؤولية الناقل البحري؟
  - ما المعوقات التي واجهها المشرع الجزائري في تنظيمه لمسؤولية الناقل البحري؟
- وتكمن أهمية الموضوع في كونه موضوع أصيل وجديد ويساهم في إثراء المكتبة كدراسة سابقة تفتح المجال لدراسات لاحقة فيما بعد. كما تظهر أهميته في التعرف على بعض الأسباب التي تقوم على ضوئها مسؤولية الناقل البحري، فيعد الناقل البحري مسؤولا عن

## مقدمة

الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ أن تسلمها إلى المرسل اليه أو ممثله القانوني.

كما أن الأهمية الأساسية للنقل البحري تكمن في دعم التجارة الخارجية والمساهمة في رفع الاقتصاد المحلي والدولي.

**أهداف الموضوع:**

الهدف من هذه الدراسة التعريف بعقد النقل البحري وتحديد مسؤولية الناقل البحري التي تعتبر من المواضيع الحديثة المتجددة خاصة في التشريع الجزائري.

**أسباب اختيار الموضوع:**

- رغبتني في معالجة موضوع مسؤولية النقل البحري.
  - الفضول العلمي الملح في تحديد المسؤولية عن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخر، وكذا بعض الأخطاء التي قد يرتكبها الناقل رغم سعيه لتسليم البضاعة على أحسن حال بموجب عقد النقل.
  - قلة الدراسات في هذا الموضوع.
- صعوبات البحث:**

تتمثل أهم الصعوبات التي اعترضني وأنا بصدد إعداد المذكرة، في قلة المراجع وقلة الوقت والأبحاث والدراسات المتخصصة التي تعالج الموضوع.

**المنهج المتبع:**

اعتمدنا في بحثنا على المنهج الوصفي والمنهج المقارن لدراسة بعض النصوص القانونية، سواء المتعلقة بالاتفاقيات أو المعاهدات أو القوانين الخاصة والداخلية. وللإجابة على الإشكالية تمت صياغة خطة الدراسة البحثية كما يلي:

## مقدمة

- الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
  - الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
- الخاتمة**



# المفصل الأول

قيام مسؤولية الناقل البحري

للبيضائع



**تمهيد:**

لا شك في أن مسؤولية الناقل البحري هي أهم ما يثور عملاً أمام المحاكم بالنسبة لموضوعات النقل البحري كافة، مصدرها عقد النقل البحري فتبدأ المسؤولية من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل والتزام الناقل بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق النتيجة وهي نقل البضاعة، وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد، ولذا سنبحث في المبحث الأول على تعريف وأركان مسؤولية الناقل البحري والمبحث الثاني على الطبيعة القانونية للمسؤولية العقدية للناقل البحري.

### المبحث الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري

عقد النقل البحري هو اتفاق بين طرفين ولقيام المسؤولية للناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، ولبيان ذلك من الواجب إيجاد واعطاء تعريف لمسؤولية الناقل البحري ثم بيان اركان هذه المسؤولية وحصرها.

### المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتم تنظيم عقد النقل البحري بموجب عقد مبرم بين أطرافه وعلى أساسه سيكون لزاما علينا أن نتطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري وأطرافه ولمعرفة ذلك لابد من الرجوع إلى المصادر القانونية التي تنظم هذا العقد والتعرف على مفهومه.

### الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

هو عقد يقصد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة سفر أو بعضها.<sup>1</sup>

### أولاً: التعريف الفقهي لعقد النقل البحري

هو عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على أجر محدد<sup>2</sup>. والأصل أن تقتصر آثار العقد على طرفين وهما الشاحن والناقل إلا أنه في الغالب يقوم الشاحن بإرسال البضاعة إلى طرف آخر ثالث وهو المرسل إليه الذي يستفيد من العقد على الرغم من عدم كونه طرفاً فيه، حيث يجوز له مطالبة الناقل بالبضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول.

فعلى صعيد الاتفاقيات الدولية يمكن القول أنه من خلال اتفاقية بروكسل ينطبق عقد النقل البحري فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند لنقل

<sup>1</sup> احمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية وهو جزء من متطلبات نيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، 2017، ص7.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري "النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 115.

البضائع بحرا كذلك تنطبق على سند شحن أو أي وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن. أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ لعام 1976 نجد أن مصطلح عقد النقل البحري الوارد فيها يراد به أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجره بنقل البضائع بحرا من ميناء إلى آخر وبالتالي فإن العقد يشتمل على نقل بحري.<sup>1</sup>

### ثانيا: التعريف القانوني لعقد النقل البحري

عرفه المشرع الجزائري في القانون البحري بنصه على: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".<sup>2</sup>

الملاحظ أن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري كان تعريفا جامعا بحيث نص على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ وميناء الشحن بحرين سواء تابعين لدولة واحدة أو دولتين مختلفتين وهو ما لم تنص عليه مختلف التعريفات الفقهية.

غير أن هذا التعريف لم يرد فيه تحديد المقصود من البضائع عكس التعاريف التي أوردت في كل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ. وقد حذا المشرع العراقي حذو المشرع المصري وذلك بحسب ما ورد في قانون النقل رقم (08) السنة 1983 إذ عرف عقد النقل البحري بأنه " اتفاق يلزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة أو ما شاكلها بحرا من مكان إلى آخر لقاء أجره".

أما المشرع المصري فقد عرفه في قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة".

<sup>1</sup> د احمد فخري علي، مرجع السابق، ص 6.

<sup>2</sup> الأمر رقم 76\_80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري (ج ر 29 مؤرخة في 10 ابريل 1977) المعدل والمتمم بالقانون رقم 98\_05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998.

مما تقدم يتبين لنا أن تعريف كل من التشريع العراقي والمصري أكثر شمولاً لأنهما جاء الغرض تنظيم التجارة البحرية وليس الاقتصار على عمليات النقل البحري فحسب.

### ثالثاً: تعريف الناقل البحري في القانون الجزائري:

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفاً محدداً إلا أنه يمكن استنباطه اعتماداً على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 ( إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر إيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويمكن في حالة عدم ذكر اسم الناقل أن يعتبر " المجهز " هو الناقل والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572 قانون بحري تم تعديل المادة 571 من القانون البحري الجزائري من خلال القانون 98-05 والذي كان ترجمه لتوجه جديد فرضته الضرورات الاقتصادية ، حيث أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية ، إذ يمكن التفارقة بين مرحلة ما قبل التعديل وما بعدها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>د/قوق ام الخير، المحاضرة الاولى و الثانية في مادة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، سنة أولى ماستر قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة عمار ثليجي الأغواط، 2021.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري

إن عقد النقل البحري يمتاز بخصائص عدة وهي كالتالي:

1- عقد النقل البحري عقد رضائي: ينعقد بمجرد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين وهذا يعني ألا يتوقف انعقاد العقد على اتخاذ إجراء معين كإصدار سند شحن، أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري تمهيدا لنقلها.

2- عقد النقل البحري من عقود الإذعان: على أساس أن الناقل البحري هو الوحيد الذي يهيمن على مضمونه ألتفاقي وعلى الشاحن أن يقبل ويرضخ لما يحدده الناقل لما يتضمنه العقد من شروط وبنود، ويتمثل مركز الإذعان في الغالب في المركز الاقتصادي الواقعي القوي للطرف الذي يملي شروطه على الطرف الآخر ومما لا شك فيه هو الناقل بالنسبة للشاحن.

3- عقد النقل البحري من عقود المعاوضة: إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من النقود هو أجرة النقل والتي تعتبر من عناصر تعريف عقد النقل البحري للبضائع.

4- عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين: وهما في عقد النقل الناقل والشاحن حيث يتمثل التزام الناقل الجوهري في انجاز عملية النقل، بينما يتمثل التزام الشاحن الرئيسي في أداء أجرة النقل وكذلك تمكين الناقل من انجاز عملية النقل.

5- عقد النقل البحري من قبيل العقود التجارية بالنسبة للطرفين: وإن كان بعض الفقهاء لا يعده تجاريا بالنسبة للشاحن إلا في حال إذا كان هو تاجرا أيضا، والعلة في اعتباره عقد تجاريا كون أن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملا تجاريا، ولكن مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار شرط أساس وهو أن يكون الشخص حاملا للصفة التجارية سواء أكان طبيعيا أم معنويا.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> احمد فخري علي، المرجع السابق، ص 8.

6- عقد النقل البحري من قبيل العقود الفورية: وهي التي لا يكون فيها الزمن عنصراً جوهرياً فيكون تنفيذه فوراً ولو تراضى التنفيذ إلى أجل أو آجال متتابعة وهو ما ينطبق على عقد النقل البحري للبضائع فيعد عقداً فورياً وليس زمنياً.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لقيام المسؤولية للناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام وبذلك يمكننا حصر أركان المسؤولية في ركن الخطأ في مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول) وركن الضرر (الفرع الثاني) والعلاقة السببية (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول: ركن الخطأ

لا تختلف المسؤولية التي يسأل عنها الناقل البحري، عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة فتتركز أساساً على الخطأ، فهنا نبحت عن الأخطاء والأشخاص الذين تصدر عنهم.

#### أولاً: أخطاء النقل البحري

##### 1- الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري

قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضرراً بسبب خطأ يرتكبه الناقل طبقاً لما تقتضي به القواعد العامة في مسؤولية المرء عن أخطائه الشخصية إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين أو قد يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً أو من تابعيه.<sup>2</sup>

فمن الممكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه ضرراً بسبب خطأ الناقل شخصياً إلا أن هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، من أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة<sup>3</sup>، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر

<sup>1</sup> احمد فخري علي، المرجع السابق، ص 8.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة 1، 2001 ص 53.

<sup>3</sup> شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 133.

البحر وأن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة أو أن يكون الربان الذي وكلت إليه مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الانحراف، أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل.<sup>1</sup>

**2- خطأ التابعين :** غالبا ما يكون الضرر في رص البضاعة أو إهمال الملاحين في

العناية بها فلا يعد الناقل مسؤولا عنها، كما أن معاهدة بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق متابعي الناقل ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل ..."<sup>2</sup>

ويقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري "على السفينة والمياه" وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذ التزامات الناقل التعاقدية.

**3- خطأ الغير :** نستطيع القول أن خطأ الغير هنا لا ينسب للناقل أو لتابعيه، ونصت

المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقرتها كل على حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل وحالة وجود أي سبب آخر يكون الناقل أو من ينوبه غير مسؤولا عنه.

فجاء في المادة 803 من ق.ب.ج الفقرة ك على فعل الحادث لا ينسب للناقل فلا يبقى هنا سواء خطأ الغير وتطبيقا لذلك فإن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان الضرر تصادم راجع لخطأ ربان سفينة أخرى، ففي هذه الحالة يجب على المتضرر على مالك السفينة وتعتبر أيضا من فعل الغير الفتن والثورات وأعمال القرصنة وبالتالي هي

<sup>1</sup> نفس المرجع السابق ص 54.

<sup>2</sup> المادة 803، القانون البحري الجزائري.

أفعال تكون سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية<sup>1</sup>، كما نصت المادة 803 من ق.ب.ج في فقرتها ل على أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه وحتى يكون هذا السبب نافيا للمسؤولية أن يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصيا أو بسبب مندوبيه أنهم لم يساهموا في الخسارة أو الضرر. وجاء أيضا في اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عن حالات تنسب إلى خطأ الغير كحوادث البحر - قوة القاهرة - القضاء والقدر - الحرب - أعمال الأعداء.

### ثانيا: إثبات الخطأ

تقتضي القاعدة الفقهية المعروفة أن "البينة على من ادعى"، وإن كان الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت له هو الدائن فيقع عليه عبئ إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، غير أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية تسير عبئ الإثبات في نطاق المسؤولية العقدية، حيث لا يطلب من الدائن سوى إثبات مصدر الالتزام وهو العقد وإثبات الضرر الذي أصابه بسبب عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب وعندها يفترض خطأ المدين. وأن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية فتنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن (الشاحن أو المرسل إليه) غير إثبات عقد النقل وسند الشحن الذي بيده يفيد ذلك وعدم تنفيذ الناقل التزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.<sup>2</sup>

وجاء في القانون المدني أن إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك وتنص المادة 124

<sup>1</sup> خوافاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2016 ص 15.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 56.

من القانون المدني<sup>1</sup> " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض" فهنا يجب إثبات الخطأ لتقدير التعويض عن الضرر الناتج. كما أن يذهب بعض من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، ويختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعا لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة فحيث يكون تحقيق نتيجة فان عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن، وهي نتيجة التزم بها الناقل بتحقيقها يعني ثبوت الضرر ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة.

#### الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي وقوع الضرر لمسائلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسأل عنه أخطائهم، وإنما يجب أن يقترن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو المرسل إليه ويعرف الضرر انه "ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له" ويجب في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية.<sup>2</sup>

الأضرار التي يتعرض لها الشاحن متنوعة والتي قد يسأل عنها الناقل إلا إذا أثبت عدم مسؤوليته والأضرار هي:

#### 1- هلاك البضاعة : إن الناقل البحري يكون مسؤولا مسؤولية محدودة عن أي هلاك

يصيب البضاعة، الذي تعهد بنقلها وإيصالها سليمة إذ يستوجب الأمر لمعرفة معنى الهلاك وأنواعه.

<sup>1</sup> المادة 124 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 ديسمبر 1975 يتضمن القانون المدني.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 53.

**تعريف الهلاك:** لا الاتفاقيات الدولية ولا التقنيات الداخلية البحرية قد وضعت تعريفا للهلاك ولهذا يكون الرجوع إلى آراء الفقه ضروري للتوضيح المعني بذلك.<sup>1</sup> شكل الضرر الواضح هو ما يصيب البضاعة من هلاك وينص صدر المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك".<sup>2</sup> فتعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها فالتزام الناقل البحري هو تسليم المرسل إليه البضاعة بحالتها وكميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة (كلياً أو جزئياً) كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها.<sup>3</sup>

**أنواع الهلاك:** قد يكون هلاك البضاعة هلاك كلي أو جزئي، فيفقد الناقل كمية البضاعة كاملة أو جزء منها.

**(أ) الهلاك الكلي:** نكون أمام هلاك كلي إذا لم يكن الناقل، في مكان الوصول، جديراً بأن يسلم صاحب الحق أي جزء من البضاعة التي تكفل بها فالهلاك الكلي يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة، حيث لم يبقى منها شيء كأن تسرق أو تسقط في مياه البحر.<sup>4</sup>

ومن الهلاك الكلي أيضاً ضياع البضاعة، أو لم يتم العثور عليها ولم تقدم للمتسلم في الميعاد المحدد.

<sup>1</sup> عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2008، ص 96.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانبي، القانون البحري "السفينة - أشخاص الملاحة النقل البيوع التأمين"، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان 2003، ص 123.

<sup>3</sup> عبد الغني عقون، التحديد القانوني المسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق جامعة الجزائر، ص 12.

<sup>4</sup> لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

وإذا كان التأخير في تسليم البضائع لا يعد في الأصل هلاكاً، فإنه إذا كان التأخير في التسليم غير بسيط، بحيث لا يتقبله العقل، فإنه يعد قرينة على الهلاك الكلي، وهذا ما تقضي به المادة 05/03 من اتفاقية هامبورغ ونص المادة 228 من قانون التجارة البحرية المستوى من هذه الأخيرة، والذين قرروا بأنه إذا تراخي التسليم لمدة ستين يوماً عن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه، فإن البضائع تكون في حكم الهالكة.

فإن إثبات الهلاك الكلي يقتضي من صاحب الحق على البضاعة أن يثبت تكفل الناقل بالبضاعة، وهو إثبات<sup>1</sup>، يمكن القيام به بكل الطرق ولا يتطلب منه أبداً إثبات أنه لم يتسلم البضاعة لأنه لا يمكن على العموم فرض إثبات واقعة سلبية من الصعب كثيراً الإدلاء بها.

(ب) **الهلاك الجزئي**: نكون أمام هلاك جزئي للبضاعة إذا وصل جزء منها فقط، بحيث أصاب كمية البضاعة نقصان في عددها أو وزنها أو حجمها، ومقاسها، كما لو سلمت خمسة صناديق من بضاعة معبئة بثمانية صناديق أو أكثر،<sup>2</sup> ولا يعتبر من قبيلة الهلاك الجزئي عجز الطريق، بل العكس من ذلك فهو حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية على أن تحديد النسبة المئوية للعجز الذي لا يسأل عنه الناقل يكون استناداً إلى العادات التجارية في ميناء الوصول كما نصت عليه المادة F-1/27 من التفنين البحري الفرنسي وإن لم توجد فالسلطة التقديرية تكون للقاضي.<sup>3</sup>

ويكون اكتشاف صاحب الحق الهلاك الجزئي بمقارنة كمية البضاعة الواردة بسند الشحن، من حيث عددها أو وزنها، أو حجمها أو مقاسها بتلك التي سلمت له فعلاً أو أودعت المخزن.

<sup>1</sup> عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص 14.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

<sup>3</sup> لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 85.

2- تلف البضاعة

قد يكون الضرر الذي يسأل عنه الناقل متمثلاً في تلف البضائع، أي أن البضائع تسلم أو تصل إلى مكان التفريغ ولكنها تالفة أي ليست بالحال التي شحنت فيه، كما لو كانت البضائع من الزجاج وتكسرت أجزاء منها، أو كأن تكون أقمشة وأصابها بلل مياه البحر بحيث تصبح غير صالحة للغرض الذي تم التعاقد في الشراء لتحقيقه.

ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة وقد نصت على ذلك المادة 756 من ق ب على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة. وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".<sup>1</sup> أما إذا كان سند الشحن نظيفاً أي خالياً من التحفظات فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة.

غير أنها تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد الناقل بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ هو بشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها، غير أنه يجوز للغير التمسك بوثيقة الشحن هذه تجاه وهذا ما نصت عليه المادة 757 من ق.ب. ج.

**أنواع التلف:** قد تتلف البضاعة على شكل تلف كلي أو جزئي:

(أ) **التلف الكلي:** تكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديراً بأن يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معينة، ومثال ذلك أن تكون كل الأجهزة محطمة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المادة 756 من القانون البحري.

<sup>2</sup> عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص 16.

(ب) التلف الجزئي: تكون أمام تلف جزئي إذا تمكن الناقل من تسليم كل البضاعة التي تعهد بنقلها لصاحبها، لكن بعضها سليم وبعضها الآخر معيب، أي أن جزءا من البضاعة فقط هو الذي يكون في حالة سيئة وليس الكل.

مثال: أن يعهد الناقل بنقل ثلاثين طن من الفواكه فتصل 10 أطنان منها فاسدة والباقي سليمة.<sup>1</sup>

### 3- التأخر في التسليم

إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه وإنما عليه أيضا أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه. ويعتبر إحدى صور الضرر الذي يتعرض له الشاحن يتمثل بالتأخير في تسليم البضائع ولا يبنني على التأخير الضرر التجاري المتوقع وهو ثمن البضائع في مكان الوصول لو وصلت بتلك الكمية بحالة سليمة، إنما قد يتعداه إلى نتائج اقتصادية خطيرة تتمثل في خلق الأزمات خاصة إذا تعلق الأمر ببضائع ذات علاقة كبيرة بحياة المواطنين، ويتحدد التأخير إذا لم تسلم البضائع في الوقت المحدد في العقد.<sup>2</sup> ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحرا وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه.

لقد نصت المادة 02/05 من معاهدة هامبورغ على أنه: " يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 85.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 124.

<sup>3</sup> المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

يمكن تحديد المقصود بالتأخير بأنه مجاوزة الميعاد المتفق عليه أو المعقول. وعليه فإن التأخير في التسليم يختلف حسب حالاته.

#### حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة، إذا لم يتم الناقل بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها في حدود الوقت المتفق عليه ويشترط في الميعاد المتفق عليه، طبقا لاتفاقية هامبورغ أن يكون صريحا، أما الاتفاق الضمني فلا يعتد به للقول بوجود ميعاد متفق عليه، بل يدخل ضمن الميعاد المعقول، والذي كما سنرى يبقى خاضعا للسلطة التقديرية للقاضي.<sup>1</sup> أما بخصوص قانون التجارة البحرية والتقنين الجزائري فلا يشترط في الاتفاق أن يكون صريحا، بل يكفي الاتفاق الضمني إذا النص جاء عاما، فما يكون على صاحب الحق في البضاعة إلا إثبات وجود مثل هذا الاتفاق.

#### حالة التأخير عن الميعاد المعقول:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الحالة إذا لم يسلم الناقل البضائع، طبقا لاتفاقية هامبورغ والتقنين الجزائري في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة، أو طبقا لقانون التجارة البحرية، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة.

فالمعيار المعتمد عليه من أجل تحديد معقولية ميعاد التسليم هو معيار موضوع وليس ذاتيا أي أن يكون ثمة انحرافا عن السلوك المألوف للناقل العادي أو اليقظ إذا وجد في ظروف مماثلة، وإعمال هذا المعيار توصلنا إلى تحديد الميعاد الذي كان واجبا فيه على الناقل تسليم البضاعة، يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا.

<sup>1</sup> عبد الغني عقون، المرجع نفسه، ص 23.

إثبات التأخير في التسليم:

تكون طريقة إثبات التأخير تختلف فيما إذا كان هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة أم لا، فهو لا يشكل أي صعوبة في الفرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون وصول تسليم، يكون بذاته الخطأ العقدي، ومن ثم لا يحتاج المدى بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة.<sup>1</sup>

فتسليم الناقل البضاعة في وقت لاحق لذلك الوقت المتفق عليه بينه وبين الشاحن يقيم مسؤولية الناقل المحدودة. أما في الحالة التي لا يكون فيها ثمة ميعاد متفق عليه بين الناقل والشاحن لتسليم البضاعة، فإنه يكون على المرسل إليه من أجل إثبات تأخر الناقل في تسليمه إن يثبت أن التسليم لم يتم في الميعاد الذي يجب أن يسلمه فيه الناقل اليقظ (في اتفاقيات هامبورغ والتقنين البحري الجزائري) أو العادي (في قانون التجارة البحرية).<sup>2</sup> وبذلك يقع على المرسل إليه إثبات مثل هذا الميعاد والذي يكون صعباً لأنه مرتبط بشروط النقل وظروفه والذي ليس من السهل على صاحب البضاعة أن يحيط بها علماً. وبذلك يكون للناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه المدعي بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة.

إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه وإنما عليه أيضاً أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه. ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحراً وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميعات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> الدكتور لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع سابق، ص 94.

<sup>2</sup> عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص 25.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية، التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ص 94.

الفرع الثالث: العلاقة السببية

تمثل علاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد يوجد ركن الضرر مع عدم وجود ركن الخطأ، كما لو ترتب الضرر عن فعل أحدثه الشخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية، وعندما يكون الخطأ مفترضا يبرز ركن السببية بوضوح، لأن الخطأ الذي افترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في نفس الوقت إثباتا لرابطة السببية.<sup>1</sup>

وتتعدم الرابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون التزام المدين بتحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، فإذا انعدمت الرابطة السببية انتقت المسؤولية لانعدام ركن من أركانها. أما في المجال البحري تظهر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر خاصة إذا كان الضرر راجع للتأخير في التسليم فيكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية، وذلك عن طريق إيراد الدليل عن السبب الذي أدى إلى حصول الضرر وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد حيث يكون السبب هنا ركنا في الخطأ وليس السببية.

والمثال الذي يساق في هذا المجال لو أن الناقل تأخر في تسليم البضاعة عن الوقت المثبت في سند الشحن، أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل ولكن بإمكانه أن يثبت بأن حق الدائن (المرسل إليه) من ضرر لا يعود إلى خطاه وإنما إلى سبب آخر فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر، وتتعدم السببية أيضا إذا كان السبب الأجنبي هو السبب في الضرر.<sup>2</sup>

كما يرى البعض أن ركن السببية هو ركن مفترض مثله مثل الخطأ لهذا يمكن للمدين التخلص منه عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حصول الضرر.

<sup>1</sup> حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة نيل شهادة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014، ص 14.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، (السفينة أشخاص الملاحة الناقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 89.

بينما يرى البعض الآخر أن ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته، ولو كان غير مطالب إثبات خطأ المدين بشكل قاطع، فإن الرأي الراجح يقترب من افتراض ركن السببية فإن كانت مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة فيعتبر الناقل مسؤولاً بمجرد إلحاق الضرر بصاحب الحق في البضاعة، ولا حاجة لإثبات الخطأ الذي ارتكبه من طرف الشاحن أو المرسل إليه فإن العلاقة السببية تكون مفترضة أي أن الطرف المتضرر لا يكلف بإثباتها.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 97.

### المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

يرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل، ويسال عقديا إذا أخل بالالتزامات التي يفرضها العقد فمسؤوليته إذن عقدية تسري عليها أحكام المسؤولية التعاقدية التي ينظم أحكامها القانون المدني، وقد يسال تقصيريا تجاه الأشخاص الذين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به رابطة عقدية. وافترضت المعاهدة مسؤولية الناقل بمجرد أن يقيم المرسل له الدليل على الضرر، وذلك حتى الناقل الدليل على سبب محدد يبرئه من تلك المسؤولية وذلك طبقا لأحكام المعاهدة.

وبهذا التقديم سنعالج في هذا المبحث طبيعة المسؤولية العقدية لمسؤولية الناقل البحري ثم طبيعة المسؤولية التقصيرية.

### المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

سنتناول في هذا المطلب طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي وطبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية.

### الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي

#### أولا: مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري:

إن التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة لأنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة عن هلاك البضاعة والنقصان أو التأخير في تسليمها حيث تناولت المادة 1802<sup>1</sup> من القانون البحري حيث نصت على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفته بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه."، فحددت المسؤولية في المادة 5 بعبارة تفيدان هذا الحق يقتصر على الناقل، أضاف ثلاث مواد نقل في كل واحدة منها فقرة من فقرات المادة 43 مكرر من بروتوكول بروكسل تمدد نظام المسؤولية لناقل في حالة مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية كما مددت هذا الحق لتابعيه ووكلائه.

<sup>1</sup> المادة 802، من القانون البحري.

نصت المادة 813 من التقنين البحري على أنه: "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية"

أما المادة 814 وسعت نطاق التحديد ليشمل تابعي الناقل ووكلائه فنصت على أنه: "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد إلى هذا الفصل".

بينما تضمنت المادة 815 ما جاء في الفقرة الثالثة من المادة 4 مكرر من قواعد فيزيبي "لا يمكن أن يتعد مجموع مبالغ التعويضات التي تكون على عاتق الناقل ومندوبيه، الحدود المنصوص عليها في المادة 805".

حيث أن مقال المناولة المينائية له الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة لا باعتباره مندوبا للناقل وإنما بصفته الشخصية أن يتمسك بأحكام المسؤولية المحدودة في موجب المادة 916 التي جاء نصها: "إذا أحدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقال المناولة بإمكانه أن تحدد مسؤولية وفقا للشروط...".<sup>1</sup>

أما مقال التشوين فقد حرم من هذا الحق بموجب المادة 925 التي نصت على أنه: "لا يمكن أن تتجاوز مسؤولية المقال التعاقدية قيمة الضرر الذي ألحق فعلا بطالب الخدمات ولا يمكن في جميع الحالات أن تعزي إليه هذه المسؤولية إذا أبقيت البضائع لمدة تتعد الأجال المسموحة، إلا في حالة وجود نصوص مخالفة".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009، ص 38.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان، ص 293.

إن أحكام مسؤولية الناقل البحري تتميز بتأثرها بالاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية بروكسل لعام 1924 التي أنظمت إليها دول كثيرة فكان هدفها هو إقامة التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين أو من أجل ضمان احترامها لا بد أن تكون قواعدها أمرة.

### ثانياً: طبيعة المسؤولية الناقل البحري في القانون المدني:

لم يتحدث المشرع الجزائري عن مسؤولية الناقل البحري بصورة خاصة، لكن ذكر المسؤولية الناشئة عن الأشياء، حيث نصت المادة 138 من ق.م. ج "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء". ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

حيث نظم المشرع الجزائري عن مسؤولية الضرر الناتجة من خلال المادة 140 من ق.م. ج: "من كان حائزاً بأي وجه كان لعقار أو جزء منه، أو منقولات، حدث فيها حريق لا يكون مسؤولاً نحو الغير عن الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا أثبت أن الحريق بنسب إلى خطاه أو خطأ كل من هو مسؤول عنه". ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية فكان هذا حسب نص المادة 140 مكرر من ق.م. ج.<sup>1</sup>

ويتم التعويض عن الضرر من خلال الدولة إذا لم يكن المسؤول يد في الضرر الناتج حسب ما جاء في نص المادة 140 مكرر 1 من ق.م. ج: "إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يد فيه تتكفل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993، ص 28.

<sup>2</sup> ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 132.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

لم يعرف عقد النقل البحري مسؤولية على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل، ومن البديهي أن التشريع في أي بلد مهما كانت الفلسفة التي يقوم بها، حينما يقرر نظاما قانونيا معيناً البحري في الاتفاقيات الدولية.

أولاً: المسؤولية في اتفاقية بروكسل:

أبرمت اتفاقية بروكسل في الخامس والعشرين من شهر أوت سنة 1924، فكانت أول تشريع تضمن حكماً يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته تجاه الشاحن. حيث جاءت المادة الأولى فقرة "ب" من الاتفاقية على أن "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وكامل سند الشحن".<sup>1</sup>

كما نصت المادة (e/1) على أن: "يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها منها" ويعني هذا أن النظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية ونهاية، وأن الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير المحدودة في آن واحد، وهذا ما يتعارض وهدف التوحيد الدولي، ومع ذلك فإن تعديل الاتفاقية لسنة 1968 لم يغير شيئاً في هذا الجانب، إلى أن جاءت اتفاقية هامبورغ لتضع نظاماً واحداً نصت عليه في مادتها الرابعة.<sup>2</sup>

ثم أضافت المادة السابعة تحت عنوان "سريان الاتفاقية على الدعاوي الغير عقدية والمادة الثامنة بعنوان "سقوط الحق في تحديد المسؤولية". وجاء أيضاً: "تسري الدفع وحدود

<sup>1</sup> الفقرة ب من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1124، معاهدة بروكسل. انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم: 64-71 المؤرخ في 1964.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 130.

المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بالهلاك أو تلف البضاعة المشمولة بعقد النقل البحري وكذلك عن الأخير في التسليم، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية أم خلاف ذلك. وإذا أقيمت مثل هذه الدعوى على مستخدم أو وكيل الناقل، فإن هذا المستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنه كان يتصرف في نطاق وظيفته - يتمتع بالحق في الاحتجاج بالدفع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل على الوجوه المبينة في هذه الاتفاقية.<sup>1</sup>

وعلى خلاف ما جاء في المادة الثامنة فإن مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل أو من أي أشخاص مشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة، لا تتعدى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ونصت المادة الثامنة على أن: "لا يجوز للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السادسة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه الناقل بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار مع علمه باحتمال وقوع هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.<sup>2</sup> بالرغم من أحكام الفقرة 2 من المادة السابعة، فلا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السادسة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نجم عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكبه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار مع علمه باحتمال وقوع هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".

فمن النصوص المذكورة، نلاحظ أن اتفاقية هامبورغ جاءت أكثر وضوحاً في تنظيم المسؤولية وأقرب إلى ما يجري في واقع الحياة العملية.

ولقد جاء في آخر اتفاقية هامبورغ إجماع تبناه مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنقل البضائع بحراً والذي مفاده "من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 241.

<sup>2</sup> ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 97.

تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدي ذلك كقاعدة عامة أن يقع على الناقل عبئ الإثبات إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة في بعض الحالات".

يتضح من خلال نص هذا الإجماع أنه مقسم إلى مقطعين، تضمن المقطع الأول منه الإشارة إلى أن أساس مسؤولية الناقل البحري يقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض والمقطع الثاني منه أشار إلى وجود حالات أين يعدل فيها أساس المسؤولية.<sup>1</sup>

### ثانياً: المسؤولية في معاهدة هامبورغ:

أبرمت اتفاقية هامبورغ في 31 مارس 1978 وأهم ما استحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، جاء في المرفق الثاني من الاتفاقية: بأنه من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجبها تقوم على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة ولكنها خرجت عنها في حالات أخرى فميزت الاتفاقية بين الأضرار وتبعاً لهذا التمييز، يختلف أساس المسؤولية، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير تقوم مسؤوليتها على أساس الخطأ المفترض<sup>2</sup>، فخطأ الناقل كقاعدة عامة، مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحدث فنصت المادة الخامسة من الاتفاقية على أن يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدور الأحداث التي تسببها الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل".<sup>3</sup>

وحددت مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام بهلاك أو بتلف من الوزن الإجمالي للبضاعة.

<sup>1</sup> عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص 34.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 130.

<sup>3</sup> خوفاش نوهة كواش وحيد، مرجع سابق، ص 26.

وتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام المادة 5 بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، ولكنها لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري.<sup>1</sup>

وحددت مسؤولية الناقل، يجب تفقد كل مستلزمات السفينة قبل انطلاقها في الرحلة فجاء في مادتها الثالثة في فقرتها الأولى أنه: "على الناقل قبل قيام الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها، وأن يجعل غرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستعان هذه البضائع وحفظها ثم تفسر المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية معنى المادة الأولى فتقول "لا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطها إيجار السفن، إنما صدرت سندات الشحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية".<sup>2</sup>

إذ أن لم تتفق الآراء حول الأساس الذي تقيم عليه اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهذا بسبب التعقيدات والتناقضات التي تضمنتها، إذ من جهة تفرض على الناقل البحري في مادتها الثالثة القيام بعدة التزامات إذ أهملها انعقدت مسؤوليته، ومن جهة أخرى تمنع الناقل البحري في مادتها الرابعة قائمة طويلة من حالات الإعفاء من المسؤولية، بحيث يمكنه أن لم يوف بالتزاماته أن يقيم الدليل على وجود حالة من حالات الإعفاء لرفع المسؤولية عنه.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 106.

<sup>2</sup> ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، 72.

<sup>3</sup> عبد الغني عقون، مرجع سابق، 53.

المبحث الثالث: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في إيصالها وذلك إذا كانت هذه الأخطاء ناتجة عن أخطاء الناقل الشخصية كعدم صلاحية السفينة للملاحة أو خطأ تابعيه البحريين أو البريين، كأن يكون العجز أو التلف ناشئ عن إهمال الربان أو سرقة الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء تستيف البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون سبب التأخير إتباع الربان طريق أطول من الطريق المتفق عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار راجع إلى سبب لا يد للناقل البحري فيها تنفي مسؤولية الناقل البحري وذلك وفقا للقواعد العامة وقواعد القانون البحري.<sup>1</sup>

والتشريع البحري الجزائري يعبر عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن وهو نفس تعبير أحكام معاهدة سندات الشحن لسنة 1924، حيث تضمن كل من التشريع الجزائري والمعاهدة تحديدا لالتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري ونصا على بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسؤولية الناقل البحري عند مخالفة هذه الالتزامات.

**المطلب الأول: الاتفاق على اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية أو التخفيف منها**

إن إبطال التشريعات البحرية لشروط الإعفاء من المسؤولية، بعد أن كانت هذه الشروط مباحة اعتمادا على مبررات، هي توفير المزيد من الحماية للشاحنين واستنادا إلى القاعدة القانونية "العقد شريعة المتعاقدين". ومنها إباحة هذه الشروط ضمن مفهوم القضاء والقدر إلا أن هذه التشريعات قررت جواز الاتفاق على عدم مسؤولية الناقل البحري في حالات معينة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح التجارة البحرية، القاهرة، 2004-2005، ص 124-125.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 99.

الفرع الأول: الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري

كما سبق وكأصل عام يقع باطلا أي شرط في عقد النقل يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها، وهذا ما نصت عليه المادة 811 قانون بحري جزائري على أنه:

((يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

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

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

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع)

غير أن المشرع الجزائري في مقابل حرمان الناقل البحري بموجب أحكام المادة 811 من القانون البحري، وذلك بإدراج شروط إعفائه من المسؤولية، فقد سمح له في حالات معينة أن يشترط شروطا تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي فرضها القانون عليه، فنصت المادة 812 على ما يلي: ((خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

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

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة<sup>1</sup> وعليه فإن المشرع قد أجاز للناقل اشتراط إعفائه من الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وذلك خلال المدة الممتدة بين استلام الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية البدء في تحميلها على ظهر

<sup>1</sup> المادتين 812، 811 من الأمر 76-80. المرجع السابق

السفينة، أو خلال الفترة الممتدة بين التفريغ ووضع البضاعة على الرصيف، أو الى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، كما أجاز اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات الحية.

### الفرع الثاني: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل

منعت اتفاقية بروكسل شروط الإعفاء من المسؤولية بأي شكل كانت عليه تلك الشروط، ما يعفي الناقل من المسؤولية أو يخففها، حيث أبطلت شروط الإعفاء غير الناشئة عن التأمين إلى الناقل، وقد أوضحت المادة الثالثة ثانيا منها حالات البطلان لشروط الإعفاء من المسؤولية حيث جاء نصها كالآتي: ((كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة، يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه أثرها، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل عن المسؤولية...))<sup>1</sup>

إلا أن المادة بقيت صامته بشأن الاتفاق عن التأخير وذلك يعود لعدم معالجة الاتفاقية لهذه المسؤولية بشكل عام، فهل يمكن القول بأن الاتفاقية تبيح هذا الاتفاق؟

للإجابة على هذا السؤال يقتضي التفريق بين حالتين: الحالة الأولى هي اقتران التأخير بهلاك أو تلف البضاعة ففيها يبطل الاتفاق استنادا لنص المادة السابقة، أما الحالة الثانية وهي عندما لا يقترن التأخير بهلاك أو تلف البضاعة،

فيمكن القول أن الاتفاقية لا تمنع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية لا صراحة ولا ضمنا، فيكون الاتفاق صحيحا. وإذا كانت الاتفاقية قد حرمت شروط الإعفاء من المسؤولية فإنها استثنت بعض الشروط وذلك راجع لنوع البضاعة المنقولة أو لمكان رصها أو للرحلة التي

<sup>1</sup> نقلا عن لطيف جبر كوماني. المرجع السابق. ص 102-103.

تسلكها السفينة، أو لكون سريان النصوص يقتصر على مرحلة معينة من النقل، وبالتالي يمكن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات هي:

### أولاً: نقل الحيوانات

حيث تقضي الاتفاقية على عدم سريان نصوصها على نقل الحيوانات الحية وعلى البضائع التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على سطح السفينة والمادة تتضمن استثناءين:

1- **نقل الحيوانات الحية:** لا يخضع نقل الحيوانات الحية للأحكام التي قررتها اتفاقية بروكسل وبالتالي يحق للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بها، ويستمد هذا الاستثناء أصوله من الطرق القديمة للنقل، حيث أن الشاحن يصاحب بضاعته التي تشحن في السفينة ويكون مسؤولاً عنها، وبالرغم من تطور النقل حيث لم يعد الشاحنون يرافقون بضائعهم دائماً. إذ تخصصت سفن في نقل الحيوانات الحية إلا أن هذا النوع من النقل بقي خاضعاً للتصور القديم فاستبعد نقل الحيوانات الحية من نطاق الاتفاقية.

2- **البضائع التي تنقل على السطح:** وسبب الاستثناء يعود إلى ما تتعرض له هذه البضائع من خطورة غير عادية، ومثل هذا النقل يخرج البضائع المنقولة بهذا الشكل من نطاق اتفاقية بروكسل، وبالتالي يسمح الاتفاق بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تتعرض لها البضائع.<sup>1</sup>

### ثانياً: استثناء بعض الحالات المتفرقات

استثنت المادة السادسة من اتفاقية بروكسل 1924 بعض حالات النقل وتعود أسباب الاستثناء إلى طبيعة البضائع أو حالتها أو إلى الظروف والمواعيد والشروط التي يتم فيها النقل، كأن تنقل البضائع في ظروف الحرب أو المطلوب إيصالها في وقت أقصر من الوقت المألوف، أو قابلية البضائع للتلف بسرعة وعلى هذا يمكن للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية.

<sup>1</sup> لطيف جبر كوماني، المرجع نفسه، ص 104.

**المطلب الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري للبضائع من المسؤولية**

إن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة هي إيصال البضاعة سالمة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه إلى المرسل إليه، وبذلك يكون الناقل البحري مسؤولاً عن التعويض إذا لم تتحقق النتيجة بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات الخطأ الذي وقع من طرف الناقل، وإذا أراد هذا الأخير دفع المسؤولية عنه وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، الذي لا يد له فيه ولا لتابعيه. وبالتالي فإن الناقل لا يكون دوماً مسؤولاً عن الخسائر والأضرار.<sup>1</sup>

**الفرع الأول: الإعفاءات القانونية من المسؤولية في القانون البحري الجزائري**

إن نص المادة 802 من القانون البحري يؤكد على مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع وهذا الحكم هو تطبيق للقواعد العامة العقدية التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد. والمادة 803 من القانون البحري الجزائري ذكرت الحالات التي يعفي فيها الناقل من المسؤولية وهذه الحالات هي:

أ- حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المتدربون البحريون الآخرون عن الناقل.

ج- الحريق إلا إذا كان مسبباً عن فعل أو خطأ الناقل.

د- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

هـ- القوة القاهرة.

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

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 2002، الإسكندرية، ص 273.

- ي- عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.
- ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.
- خ- عيب خفي لم يظهر على السفينة بالرغم من الاهتمام الكافي.
- ط- إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو لمحاولة في ذلك.
- ظ- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
- ع- أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.<sup>1</sup> وعلى هذا يمكن تصنيف الإعفاءات القانونية للناقل البحري في القانون الجزائري إلى أسباب عامة وخاصة.

#### أولاً: الأسباب العامة:

إن السبب العام للإعفاء من المسؤولية في التقنين الجزائري يكون بإثبات السبب الأجنبي حيث أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية وهذه الأسباب العامة تتمثل فيما يلي:

- عدم صلاحية السفينة للملاحة: ويقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة، وحتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بدل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بداية الرحلة، وثانياً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة.<sup>2</sup>
- الأخطاء الملاحية وهي الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المادة 803 من الأمر 76-80، المرجع السابق.

<sup>2</sup> بسعيد مراد. المرجع السابق. ص 276-277.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثانية، 2012، الأردن، ص 179.

- العيوب الخفية: ويقصد بها العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل.<sup>1</sup> وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803 قانون البحري الجزائري الخاصة بالعيوب الخفي في السفينة.
- خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها: إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف كان بخطأ الشاحن نفسه كعيب في التغليف أو التحزيم أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها فلا مسؤولية علي
- القوة القاهرة: وهي حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه وليس للناقل دخل ومن أمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة.<sup>2</sup>
- إنقاذ الأرواح والأموال: إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض. كما إذا تأخر الربان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ سفينته من الغرق، فلا مسؤولية عليه.<sup>3</sup>

#### ثانيا: الأسباب الخاصة

ويقصد بها تلك الأسباب التي يمكن للناقل على إثرها أن يطلب دفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، وذلك بإثبات أنه قد اتخذها شخصا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير التجنب من الحادث وتبعاته. وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

المسؤولية النسبية: نصت المادة 804 القانون البحري الجزائري على ((في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولا نسبيا عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي يساعد على هذه الأخطاء. ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار))

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 281

<sup>2</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 125.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، الإسكندرية، ص334

- 1- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن: في حالة ما إذا ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة فإن الناقل يعفى من المسؤولية وذلك طبقا للمادة 805 من القانون البحري.
- 2- التصريح الكاذب للشاحن: نصت المادة 810 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما تعدد الشاحن تصريحا كاذبا بشأن نوع وقيمة البضائع.
- 3- نقل البضائع على السطح: الأصل أنه لا يجوز نقل البضائع على السفن، والقيام بالشحن بهذه الكيفية يسأل الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة واستثناء. يمكن عدم مساءلة الناقل إذا حدث بينه وبين الشاحن اتفاقا بالشحن على سطح السفينة، وذلك طبقا لنص المادة 774 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.
- 4- نقل الحيوانات الحية: إن القانون البحري الجزائري لم يتعرض إلى هذا السبب، ولكن بالنظر إلى شروط سند الشحن نجد أن الشرط رقم 21 قد تضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الحيوانات الحية وما يلحقها من ضرر.<sup>1</sup>

#### الفرع الثاني: الإعفاءات القانونية من المسؤولية في اتفاقية بروكسل

لقد أوردت اتفاقية بروكسل قائمة طويلة في حالات الإعفاء وتضمنتها المادة الرابعة الفقرة الثانية، وجاء إدراج هذه الحالات من غير إتباع أساس في ترتيبها، كما تضمنت المادة الرابعة أيضا حالات إعفاء غير تلك المقررة في الفقرة ثانيا وعليه يمكن تقسيم الإعفاءات القانونية في اتفاقية بروكسل إلى إعفاءات بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة والإعفاءات التي ترجع إلى الأخطاء الملاحية للربان والبحارة وهناك حالات أخرى ذكرتها.

#### أولا: الإعفاءات بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة

قررت اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عدم صلاحية السفينة للملاحة سببا للإعفاء من المسؤولية، واشترطت أن يكون الناقل قد بدل الهمة الكافية. والسبب في هذا الإعفاء أن

<sup>1</sup> الشرط رقم 21 من سند الشحن: "إن الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية، ولا يسألون عن الأمراض أو الحوادث، ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة، ومهما كانت الأسباب، وليسوا ملزمين بإعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا شيء آخر إلا في حدود المعقول"

النصوص اعتبرت عدم صلاحية السفينة للملاحة مع بدل الهمة الكافية قوة قاهرة لا يمكن مقاومتها نظرا لما تتصف به السفينة من تعقيد.<sup>1</sup>

ويجب على الناقل طبقا للاتفاقية أن يثبت بدل الهمة الكافية، وتشبث الناقل بالهمة الكافية أو خفاء العيب لا يجدي نفعا في التحرر من المسؤولية إلا إذا ارتبط الضرر بذلك، وبإمكان الشاحن قطع العلاقة بإثبات السبب الحقيقي للضرر.<sup>2</sup>

### ثانيا: الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التابعين

هناك نوعين من الأخطاء، الأولى تدعى الملاحية، وهي التي يعفى الناقل من المسؤولية عنها قانونا بغير حاجة للاتفاق على الإعفاء منها أما الثانية فتدعى الأخطاء التجارية ويسأل الناقل عنها ولا يجوز له اشتراط الإعفاء منها<sup>3</sup>. وأساس الإعفاء يستند على افتراض أن أخطاء التابعين تحدث بغير إشراف من الناقل لأن الأخطاء تقع والسفينة بعيدة عنه والأشخاص الذين تقع منهم الأخطاء ويعفى عنها الناقل من المسؤولية هم الربان والملاحون والمرشدون وكل الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في السفينة، وكون الخطأ ملاحيا أو تجاريا مسألة تقدرها المحاكم المختصة، وتخضع لرقابة المحاكم العليا لأنها مسألة قانونية.

### ثالثا: حالات الإعفاء الأخرى

إن هذه الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية غالبيتها ترجع إلى القواعد العامة. ومن هذه الحالات نذكر:

1- الإعفاء الذي يرجع إلى مخاطر البحر: ويعد البحر أحسن صديق للناقل، وذلك يعود إلى كون مخاطره من المواضيع التي يصعب تحديدها فهي مسألة عملية أكثر منها قانونية.

<sup>1</sup> دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تحت إشراف الاستاد قادة شهيدة، جامعة أبي بكر بلقايد - كلية الحقوق والعلوم السياسية السنة الجامعية، 2010-2011. ص 19.

<sup>2</sup> كمال حمدي. القانون البحري. الطبعة الثانية. 2000. الاسكندرية. ص 643.

<sup>3</sup> دمانة محمد، المرجع السابق، ص 30 ، 32.

2- ما يعتبر من الحوادث الفجائية: إذ يمكن رد عدد من الحالات التي وردت في اتفاقية بروكسل، إلى مفهوم الحادث الفجائي كما هو معروف في القواعد العامة.

3- الحالات التي تعتبر بمثابة خطأ المضرور: حيث أشارت الاتفاقية إلى سهو عمل أو سهو من الشاحن أو مالك البضاعة وإلى عدم كفاية تغليف وعدم إتقان العلامات وكلها صور يقع فيها الشاحن أو من يمثله. وأساس الإعفاء هنا هو قاعدة رومانية تقضي بأن لا يسمح للمضرور المطالبة بالتعويض عن أضرار هو المتسبب فيها.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، نص القانون على مبالغ مالية معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه، عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وتشكل هذه المبالغ الحدود القصوى لمسؤولية الناقل البحري، ولا يمكن الحكم عليه بأكثر منها مهما بلغ الضرر الذي أصاب المضرور. والهدف من التحديد القانوني للمسؤولية، هو تحقيق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن معا، فمصلحة الناقل هي في دفع تعويض معقول لا ينفره من مخاطر الاستثمار البحري، ومصلحة الشاحن هي الحصول على حقوقه عند إخلال الناقل بالتزاماته دون إجحاف من الناقل.<sup>2</sup>

### الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري

جاءت المادة 811 من القانون البحري الجزائري تؤكد على حرمان الناقل من إدراج الشروط التي تعفيه من المسؤولية، في وثيقة الشحن أي كانت صورها، وذلك كأصل عام بما فيها شروط تحديد المسؤولية. غير أن المشرع ومراعاة منه للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري والتي قد تؤدي إلى هلاك الأرواح والأموال، لم يشأ أن يحمل الناقل مسؤولية عدم

<sup>1</sup> كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 644-646.

<sup>2</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 136.

تنفيذ العقد كاملة، ومن ثم قرر تحديد مسؤولية الناقل قانونا عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضا وسطا عن الضرر الذي لحق بالشاحن.<sup>1</sup>

ونصت المادة 805 من القانون البحري على:

((إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أية وثيقة أخرى 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 طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل 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 حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.))<sup>2</sup>

فبناء على ما جاء في نص المادة فإن المشرع قد وضع شروط معينة، إذا تحققت تحدد مسؤولية الناقل البحري وهذا التحديد يختلف حسب نوع الضرر الذي لحق بالبضاعة، كما يختلف في حالة استخدام الحاوية.

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 293.

<sup>2</sup> المادة 805 من الأمر 76-80، المرجع السابق.

### أولاً: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

وضع المشرع شروط محددة حتى يستفيد الناقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة، وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أية وثيقة أخرى مماثلة، حيث إن المشرع لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني بصورة مطلقة، بل وضع شروط وضوابط في حالة تحققها نكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني.<sup>1</sup>

### ثانياً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية،<sup>2</sup> عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

### ثالثاً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

لقد حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار ما يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل.<sup>3</sup>

### رابعاً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

في حالة استخدام الحاوية فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بما يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة

<sup>1</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 87.

<sup>2</sup> الوحدة الحسابية كما حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري الجزائري هي 65,5 ميلي غرام من الذهب قابلة للتحويل إلى العملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

<sup>3</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 300.

النقل نفسها ولم تكن مملوكة للشاحن، تعتبر وحدة شحن أخرى. غير أن المادة 809 نصت على حرمان الناقل البحري الاستفادة من التحديد إذا كان هذا الأخير سيئ النية، ويعني هذا أنه إذا كان الضرر ناتج عن إهمال أو عمل الناقل يعد هذا الأخير مسؤولاً عن تعويض جميع الأضرار أو الخسارة اللاحقة بالبضائع وذلك بغير حدود وحسب قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن وعليه تكون هناك مسؤولية الناقل البحري غير محدودة.<sup>1</sup>

#### الفرع الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل

نصت المادة 4 الفقرة 5 من معاهدة بروكسل 1924 لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في سند الشحن. ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة، يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه اقل من المبلغ السابق ذكره. لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن<sup>2</sup>

ويقصد طبقاً للمادة التاسعة من المعاهدة بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية، ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي، ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً للسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ. ويلاحظ طابع معاهدة سندات الشحن

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 302.

<sup>2</sup> المادة الرابعة، خامساً، من معاهدة بروكسل.

كانت اتفاقية دولية مالها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض، فقد أخذت بالقيمة الذهبية لأكثر العملات قوة في ذلك الوقت، وهي الجنيه الإسترليني، وعينت الحد الأقصى للتعويض بمائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة، غير أن الاتفاقية لا تلزم الدول بأداء التعويض ذهباً وذلك نظراً لفرض الدول السعر الإلزامي لعملاتها الوطنية، وعلى ذلك يتعين على القاضي ترجمة قيمة التعويض، مقوماً بالجنيه الإسترليني الذهب إلى عدد من وحدات العملة الوطنية وإلزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة. وتكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

إلى حين جاء بروتوكول 1968 المعدل للأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض بالجنيه الإسترليني الذهب إلى الفرنك الذهب وهو الفرنك بوان كاريه، وتحدد قيمة الفرنك بوان كارية على أساس خمسة وستين ميلي غرام من الذهب من عيار تسعمائة في الألف. ويتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به مرة على أساس عدد الطرود ومرة على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر بينهما وبالتالي لم تعد العبرة في تحويل القيمة بالذهب إلى العملة الوطنية بتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإنما يحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام

إن التعويض هو إعطاء مقابل للمضروب عما أصابه من خسارة، وينشأ الحق فيه من يوم نشوء الضرر أو من يوم اكتمال عناصر المسؤولية، وكون صدور الحكم كاشفاً للحق لا منشأ له.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013 ص 93-94.

<sup>2</sup> علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 1994، ص 197

فعندما يلجأ أطراف عقد النقل للمحاكم أو للتحكم، فإن المدعي يأمل في الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به، ونظراً لثقل المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل فقد قرر له المشرع حداً أقصى للتعويض، لئلا يتحمل الناقل بأدائه إذا ما تحققت مسؤوليته.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك عدة مصطلحات تستخدم وهي التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية وتارة أخرى اصطلاح الحد الأقصى للتعويض، وكلهم يؤدون نفس المعنى لكن الأجدد استعمال مصطلح الحد الأقصى للتعويض بدلاً من التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية، وذلك لأن المسؤولية لا يرد عليها التحديد فالناقل إما أن يكون مسؤولاً أو لا يكون ولكن التحديد يدفعه على مقدار التعويض الذي دفعه الناقل فيكون بذلك للتعويض حداً يلزم بأدائه الناقل في حالة إصابة البضائع بضرر ما. 126

ومراعاة منه للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري لم تشأ التشريعات البحرية أن تحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة، ومن ثم قررت تحديد مسؤولية الناقل قانوناً عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضاً وسطاً عن الضرر الذي لحق الشاحن.

ونطاق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو الضرر الذي يحصل خلال قيام مسؤوليته عن تنفيذ عقد النقل الذي يبدأ منذ تكفله بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

#### أ. الحد الأقصى للتعويض.

فاقت اتفاقية روتردام الاتفاقيات السابقة لها من حيث تحديد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بواجباته المسببة لتلويح أو هلاك البضائع، وذلك عن كل طرد أو وحدة شحن أو عن كيلو غرام أيهما أكبر، وكذلك في الحد الأقصى للتعويض بشأن الخسارة الناجمة عن التأخير في تسليم البضائع.

فلقد تناول الفصل الثاني عشر من اتفاقية روتردام بيان حدود مسؤولية الناقل البحري، و فرقت المادتين 59 و 60 منها بين المسؤولية عن الهلاك والتلف من جهة، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى.

## ب. الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن التأخير:

إن حد المسؤولية ف حالة التأخير فقد جعلته الاتفاقية الجديدة معادل لمثلى ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة بشرط أن لا يجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل كما يعينها عقد النقل البحري.<sup>1</sup>

فاتفاقية روتردام لسنة 2008 جاءت بمعيار جديد ومنطقي، مفاده أن المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير تكون محدودة بملغ يعادل ضعف ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد المقرر في حالة الهلاك الكل للبضائع.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمود بهي الدين ، عرض مجمل لقواعد روتردام 2008 ، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري ،

المنظمة البحرية الدولية العدد مارس 2009 ، ص 2

<sup>2</sup> محمود بهي الدين، المرجع السابق، ص 17

## خلاصة الفصل:

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



# المفصل الثاني

اثر قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع



## تمهيد:

إن التزام الناقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة في عقد النقل البحري للبضائع هي إيصال البضاعة سالمة إلى صاحب الحق فيها، كما وصفت في سند الشحن وفي حالة عدم تحقق هذه النتيجة تقوم مسؤولية الناقل البحري، ويستحق المضرور التعويض عن الخسائر التي لحقت، وحتى يقتص صاحب الحق في البضاعة حقه، عليه أن يتبع إجراءات معينة سطرها المشرع الجزائري الذي سار بذلك على نهج التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية.

والكلام عن أثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع يقتضي منا بيان الطريقة التي بموجبها يقتص المضرور حقه، "

## المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وفقا لأحكام القانون، يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة معينة، هي إيصال البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، بنفس الحالة التي سلمت له في ميناء الشحن وفي الموعد المحدد، فإذا لم تتحقق تلك النتيجة عندها تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة صاحب الحق فيها.

وفي حالة ما إذا قامت مسؤولية الناقل البحري، يقوم المضرور برفع دعوى على المتسبب في الضرر وذلك طبقا للقواعد الإجرائية المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الذي تم الإحالة إليه بموجب التقنين البحري وذلك بموجب عريضة افتتاحية المنصوص عليها في المادة 13 عن قانونا لإجراءات المدنية والإدارية، أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا ونوعيا قبل سقوط الحق في رفع الدعوى بالتقادم بعد استيفاء الشروط الشكلية المقررة قانونا.<sup>1</sup>

## المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يبرم عقد النقل البحري بين شخصين هما الناقل البحري والشاحن، إلا أن تنفيذ العقد قد يتدخل فيه طرف ثالث وهو المرسل إليه، وهنا يطرح التساؤل: أي من الشاحن والمرسل إليه له الحق في رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري؟ وما مدى جواز رجوع الغير بالمسؤولية على الناقل؟ وعلى العموم تشمل أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع كل مدع أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله المصلحة في التقاضي وذلك وفقا للقواعد العامة في القانون.

<sup>1</sup> المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الصادر بموجب القانون رقم 09-18 المؤرخ في 18 صفر 1439 هـ

الموافق ل 25 فبراير 2008

الفرع الأول: المدعى بمسؤولية الناقل البحري: وهو الطرف الذي أصابه ضرراً نتيجة خطأ الناقل، وهو صاحب الحق في البضاعة التي أصابها ضرر بسبب هلاكها أو تأخرها ومن ثم يمكن أن يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير.<sup>1</sup>

### أولاً: الشاحن chargeur

وهو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام العقد معه، وهو صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حالة حصول أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري، ورجوع الشاحن على الناقل أساسه المسؤولية التعاقدية ان تقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية المتضمن نقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه أو المعقول.

وللشاحن الرجوع على الأقل بالمسؤولية العقدية، سواء كان من المقرر أن الشاحن هو من يتسلم البضاعة أو شخص آخر وبغض النظر عما إذا كان قد تم تعيينه أو كان قابلاً للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.

ومما يجب الإشارة إليه أنه إذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه، إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري لأن صاحب الصفة في النزاع ليس بالضرورة هو صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه فتنقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي تسلمها عند وصولها إلى الميناء، وإذا أصابها ضرر تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة

بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سالمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمره.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 146

<sup>2</sup> أنظر المادة 749 من الأمر 76-80 .

## ثانياً: المرسل إليه Destinataire

وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع أو الطرف الذي يعتمد الناقل البحري بناء على اتفاقه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه وبالتالي هو طرف أجنبي أبرم العقد لفائدته ويؤدي التعاقد لمصلحة المرسل إليه إلى نشوء حق شخصي ومباشر تجاه الناقل يخول له بموجبه الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

وفي الغالب يكون المرسل إليه هو المدعي مطالباً بتعويضه عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها<sup>1</sup>. و صدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1996/12/17

ملف رقم 145015 قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية التأمينات النقل وكذا شركة سوناطراك، والرامية إلى تعويض الخسائر، وذلك لكونهما لم يبرزا صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن<sup>2</sup>.

وتكون وثيقة الشحن اسمية فيعين المرسل إليه فيها، وإذا كانت لأمر يذكر اسم الشخص الذي تكون لأمره، وفي حالة التحويل تكون لأخر مظهر لها، ولما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة، ويوجب القانون التحقق والتأكد من المرسل إليه بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن<sup>3</sup>، وذلك ما جاء في نص المادة 787

<sup>2</sup> عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، 2002، ص 283  
<sup>1</sup> يؤكد القرار الصادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية تحت رقم 140515 المؤرخ في 17 ديسمبر 1996، على تقديم التبرير على صفة المرسل إليه بتقديم وثيقة الشحن للمطالبة بالتعويض عن الخسائر البضاعة المنقولة، والذي يعتبر وثيقة الشحن سندا لحيازة البضائع وأستلامها من الناقل  
<sup>2</sup> حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، مثل منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العلي، سنة 1999، ص 13 نقلا عن سعيد مراد، المرجع السابق، ص 308  
<sup>3</sup> - سعيد مراد، المرجع نفسه، ص 308

قانون بحري: ((يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن)).

وإذا رفعت الدعوى من قبل المرسل إليه لا يجوز للشاحن أن يرفعها مرة أخرى حول نفس الطلبات، وعليه فإن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمدة من اشتراكه في عقد النقل كما أن حق المطالبة بالبضاعة وحق الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل متضمن في سند الشحن نفسه ومرسله، والحائز الشرعي لهذا السند له وحده الصفة باستلام البضاعة، وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه<sup>1</sup>، غير أنه قد يتم نقل لبضائع بدون إصدار سند الشحن وفي هذا الصدد نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري، على أنه يتعين على الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه أو لممثله القانوني في المكان المتفق عليه هذا الأخير الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة صحيحة.

وعليه فإن المرسل إليه هو صاحب الحق في الدعوى؛ سواء بموجب سند الشحن أو وثيقة صحيحة، ونظرا للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة فإن المرسل إليه غالبا ما يكتب عقد تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته ولذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه<sup>2</sup>.

### ثالثا: الغير (المؤمن)

على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي أبرم عقد النقل لفائدته فإنه يمكن للغير الذي لا يرتبط بأي علاقة تعاقدية مع الناقل البحري إلا لكونه تضرر من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري وأساسه في ذلك قواعد المسؤولية التقصيرية، وحتى يتمكن من الرجوع بالمسؤولية على الناقل

<sup>1</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 133

<sup>2</sup> سعيد مرد، المرجع السابق، ص 309

يجب عليه إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر والعلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر الذي لحق البضاعة، غير أنه إذا كان رجوع الغير يستند على المسؤولية التقصيرية. إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير، وهذا ما نصت عليه المادة 813 قانون بحري<sup>1</sup>.

والغير هنا يحل محل المرسل إليه أو بجانبه، ويطلق عليها بدعوى الحلول، ونصت عليه المادة 118 من قانون التأمينات وجاء فيها مايلي:

((يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له. يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة<sup>2</sup>)).

ويشترط أن تتوفر في الغير (المؤمن) الصفة في دعوى الرجوع، إذ لا يمكنه أن يرفع دعواه إلا بعد إثباته تسديد التعويض المستحق للمؤمن له، وهذا ما جاء في المادة 144 من قانون التأمينات التي نصت على:

((تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة المؤمن عليها.))

وحتى يرفع المؤمن دعوى الحلول عليه أن يحترم شروط معينة قامت بإيضاحها المحكمة العليا وهي :

1\_تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى، موقعا عليه من طرف المؤمن له وشركة التأمين وعليه قيمة الخسائر المعرضة للمرسل إليه , ففي قرار صادر عن الغرفة البحرية والتجارية

<sup>1</sup> تنص المادة 813 من القانون البحري الجزائري على تطبيق التحليلات والاعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل

دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية

<sup>2</sup> الأمر رقم 95-97 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات

في 27 فيفري 1996 تحت رقم 138267، نصت بان الحكم الصادر بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقا لما جاء في المادة 144 من قانون التأمينات، وذلك لأن الشركة المدعية لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها أن تحل محل شركة سيدار<sup>1</sup> وتجدر الإشارة إلى أن المحكمة العليا كانت في البداية تجيز حلول شركة التأمين محل المؤمن وذلك بمجرد تقديم عقد الحلول بما يفيد شركة التأمين مبلغ التأمين للمؤمن له ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء، إلا أنها تراجع بعد ذلك بموجب اجتهاد لاحق مضمونه رفض دعوى شركة التأمين لأنها قدمت عقد حلول لا يتضمن تاريخ تحريره.<sup>2</sup>

2- أن ترفع هذه الدعوى ضمن مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فلا تكون مقبولة شكلا، إلا إذا رفعت في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به، عملا بأحكام المادة 744 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني: المدعى عليه في المسؤولية

وهو الطرف الذي ترفع ضده دعوى مسؤولية الناقل البحري، إذ تقوم مسؤوليته إذا نتج عنه خطأ وكان هذا الخطأ هو سبب الضرر الذي لحق بالبضاعة، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة.<sup>3</sup> وبالتالي قد

<sup>1</sup> قرار رقم 138267 المؤرخ في 27 فيفري 1996 نقلا عن بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 311

<sup>2</sup> القرار رقم (151326) المؤرخ في دماي 1997 حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عند حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن التاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداءا من ذلك التاريخ، وأن حقوق الأطراف تقدر بوم رفع الدعوى، وبما أن عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع

<sup>3</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 135

ترفع ضد الناقل البحري سواء كان متعاقدًا أو ناقلًا فعليًا كما يجوز للمدعي الرجوع على أحد تابعي الناقل البحري وكذلك مجهز السفينة.<sup>1</sup>

### أولاً: الناقل المتعاقد

وهو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري وتعهّد بتنفيذه وبالتالي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها حتى وصولها إلى صاحب الحق فيها، وهذا ما نصت عليه المادة 765 ق بحري جزائري، وعليه يحق للمدعي الحصول على التعويض في الحالة التي تلحق بالبضاعة أضراراً، وأن يرجع على الناقل المتعاقد، وذلك بغض النظر عما إذا كان الناقل المتعاقد هو من قام بنقل البضائع أو قام بتكليف ناقل أو ناقلين بحريين آخرين بنقل البضائع.

ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد هو من قام بالتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية، فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل. ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه تنفيذ مرحلة النقل الأولى مع ضمان استمرار تنفيذ مرحلته بواسطة ناقلين آخرين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذاً لعقد النقل.

وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل، بواسطة وثيقة شحن مباشرة، في نص المادة 764 من القانون البحري على أنه لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتهم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يمكن الاحتجاج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 147

المتعاقدين، فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن ملزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل أو إلى ممثله القانوني، وهذا ما أكدته المادة 765 قانون بحري.

فمن خلال المواد المذكورة أعلاه يجوز للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع الناقل الذي دفع التعويض على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه.<sup>1</sup>

### ثانياً: الناقل الفعلي

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

### ثالثاً: مجهز السفينة

قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح. ففي هذه الحالة نصت المادة 754 من القانون البحري على أن مجهز السفينة التي تحمل البضاعة هو الناقل وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، والغاية من جعل مجهز السفينة<sup>2</sup> وهو الناقل هي حماية الشاحن ورفع العبء عنه في بحثه عن الناقل أو الربان. ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة لا يطرح هنا أي إشكال في معرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام على أسم صاحبها لدى مصالح التسجيل البحري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 314-315

<sup>2</sup> - قرار رقم 39957، منشور بالمجلة القضائية، 1991، العدد الأول ص 71، نقلاً عن بسعيد مراد، المرجع نفسه، ص 317

<sup>3</sup> - أنظر المادة 35 من القانون البحري .

أما في حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن التعرف على الناقل وهناك ثلاثة فروض هي:

1- في حالة استئجار السفينة لمدة معينة يكون للمستأجر صفة الناقل لا المالك، وهذا ما نصت عليه المادة 701 من القانون البحري.

2 - في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة المستأجرة لها فنصت المادة 651 من القانون البحري على احتفاظ المؤجر بالتسيير التجاري وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري.<sup>1</sup>

3 - أما في حالة استئجار السفينة بهيكلها فقد نصت المادة 730 من القانون البحري على أنه يتمتع المستأجر بالتسيير التجاري، ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه الأضرار اللاحقة بالبضاعة. وعليه في حالة استئجار السفينة قد يكون المدعى عليه المؤسسة المؤجرة وقد يكون المؤسسة المستأجرة.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تنص المادة 32 الفقرة السادسة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه:

((تختص الأقطاب المتخصصة المعتمدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولي، 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 كفاءات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> على عوض حسن، التحكيم الاختباري في المنازعات المدنية والتجارية، 2004، الإسكندرية، ص 27-31

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 318

<sup>3</sup> فوزي محمد سامي، التحكيم التجاري الدولي، المجلد الخامس، 1997، الأردن، ص 19-20

هذا ويمكن للأطراف اللجوء إلى التحكيم إذا كان مسند الشحن قد تضمن شرطا لإحالة المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم للفصل فيها.<sup>1</sup>

### الفرع الأول: المحكمة المختصة في فصل دعوى مسؤولية الناقل البحري :

من نص المادة 745 قانون بحري يظهر أنه متاح أمام رافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختيارين اثنين:

**أولاً:** حسب قواعد القانون العام ترفع أمام الجهات المختصة إقليميا أي موطن المدعى عليه وذلك طبقا للمادة 73 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه:

(يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة التي يقع 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.)

كما نصت المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على أن ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية أمام الجهات القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو التسليم أو أمام الجهات القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرتها.

**ثانياً:** ترفع أمام الجهات القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة الواقع في دائرتها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني و ذلك طبقا للمادة 745 قانون بحري<sup>2</sup>، وعليه فإن هذه القاعدة من جهة توسع للمدعي اختيار المحكمة المختصة ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - سعيد مراد، المرجع السابق، ص 319

<sup>2</sup> تنص المادة 745 من القانون البحري ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام

<sup>3</sup> - سعيد مراد، المرجع السابق ، ص 321

والمشرع لم ينص على مدى شرعية اتفاق أطراف النزاع على جهة معينة دون الجهات المحددة قانوناً أو الاتفاق على جهة خارجة عنها، سواء قبل وقوع النزاع أو بعده. فالاتفاق على اختصاص محكمة إبرام العقد بين الطرفين ممكن، فعدم تقييد الأطراف يفيد حريتهم في ذلك.<sup>1</sup>

كما يمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن وكيل الناقل باعتباره ممثلاً له في الموانئ التي يتردد عليها الناقل أثناء مباشرة نشاطاته التجارية ويدافع عنه باسمه ولحسابه، وذلك حسب الوكالة المبرمة بينهما.<sup>2</sup> كما جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 16 ديسمبر 1997 عن الغرفة التجارية والبحرية، مفاده أن لرافع الدعوى الحرية في اختيار الجهة المختصة محلياً في حدود ما يقره القانون، وذلك في قضية بين شركة التأمين من جهة والشركة الجزائرية من جهة أخرى، حيث قرر مجلس قضاء تلمسان بعدم الاختصاص الإقليمي لمحكمة الغزوات، وذلك لكونها ليست محكمة مقر إقامة المدعى فمقر الشركة هو الجزائر العاصمة، فنقضت المحكمة العليا القرار وأبطلته وأعتبرته مخطئاً في تطبيق نص المادة 745 من القانون البحري، وأعتبرت محكمة الغزوات مختصة لأنها محكمة ميناء التفريغ.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري

يقصد بالتحكيم في الاصطلاح القانوني اتفاق طرفين في نزاع معين على إحالته إلى شخص ثالث أو أكثر لحسمه دون الجوء إلى القضاء قبل نشوء النزاع أو بعده، فإذا كان قبل النزاع سمي ذلك شرط التحكيم، وإذا كان بعده سمي اتفاق التحكيم أو مشاركة التحكيم.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 164

<sup>2</sup> المادة 613 من القانون البحري على يجوز لوكيل السفينة أن يدعى أو يدافع عن المجهر أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق.

<sup>3</sup> - قرار المحكمة العليا بتاريخ 16 ديسمبر 1997 تحت رقم 62697، نقلاً عن الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 164

<sup>4</sup> - أفرح عبد الكريم خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 14، السنة 16، بتاريخ 22 مارس 2010

ومن أبرز مبررات اللجوء إلى التحكيم الحجة المتمثلة في رغبة أطراف العلاقة القانونية تقاضي طرح منازعاتهم على القضاء، مع ما تتسم به إجراءات التقاضي من بطء وتعقيد، علاوة على احتمال استطالة أمد النزاع بسبب تعدد درجات التقاضي وإمكانية الطعن في الحكم. كما أن التحكيم هو نتيجة عمل جماعي يشارك فيه الأطراف والمحكمون.

كما أن التحكيم لا تحكمه اعتبارات الخصومة ورغبة كل طرف في الانتصار لنفسه كما هو الشأن أمام القاضي، فالتحكيم يغلق كل أبواب التلاعب والمماطلة، إذ هناك مواعيد يحددها الأطراف لكي يتم إصدار الحكم، والمحكمون هم من يهيمن على الإجراءات بعد تحديدها بواسطة الأطراف، أو وفقاً للقوانين المعمول بها في إحدى هيئات التحكيم الدائمة. كغرفة التجارة الدولية بباريس أو وفقاً لقواعد اليونسترال، كما أن الأطراف هم الذين يختارون القانون الذي يحكم النزاع، وعليه فإن التحكيم هو الوسيلة الملائمة لفض النزاعات أو الخلافات التي قد تثور بمناسبة تنفيذ العقود الناجمة عن عملية التنمية الاقتصادية.<sup>1</sup>

وينقسم التحكيم من حيث المحكمون إلى نوعين، فقد يكون التحكيم لدى هيئة أو مؤسسة دائمة وهي ما تسمى بالتحكيم المؤسسي ونذكر منها غرفة التحكيم البحري بباريس، أما النوع الثاني فهو الذي يقوم فيه أطراف النزاع بتنظيم إدارة التحكيم بأنفسهم وهو ما يطلق عليه بالتحكيم الحر.<sup>2</sup>

ومن حيث نوع التحكيم ينقسم إلى تحكيم وطني وتحكيم دولي أو أجنبي، فأما التحكيم الوطني فهو يتعلق بنزاع وطني أو داخلي في جميع عناصره ويتعين له محكمين وطنيين يصدرون حكمهم داخل الدولة وفقاً لإجراءات وطنية مع تطبيق القانون الوطني. والتحكيم الوطني لا يثير أية صعوبة لأنه يخضع للقانون الوطني ولا ينفذ خارج الدولة ولا يجوز

<sup>1</sup> - عبد الحميد الأحمد، التحكيم، أحكامه ومصادره، الجزء الأول، لبنان، ص 20.

<sup>2</sup> - محمود السيد عمر التحري، التحكيم الحر و التحكيم الدولي، 2001، الإسكندرية ص 91.

للقاضي أن يتصدى لموضوع النزاع بل يقتصر دوره على البحث في مدى توفر الشروط اللازمة للتنفيذ.

أما التحكيم الدولي فهو الذي ينتمي بعناصره المختلفة لأكثر من دولة و يثير عدة صعوبات من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق على اتفاق التحكيم وإجراءاته وموضوع النزاع ومكان التحديد والمحكمين، وقد اتخذ المشرع الجزائري قراره في المادة 1006 و 1009 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية. ونص على المعيار الاقتصادي شريطة أن يكون بين دولتين على الأقل، أما التحكيم الأجنبي فهو الذي ينتمي فيه التحكيم بأحد أو بعض عناصره لدولة أخرى، ولا يعد كل تحكيم أجنبي تحكيما دوليا، بحيث أن التحكيم الدولي قد يكون كذلك مع جريانه في الداخل، إلا أنه يجوز الجمع بين الأجنبية والدولية للتحكيم إن كان يتعلق بمنازعة دولية<sup>1</sup>.

وقد قام المشرع الجزائري بتخصيص المواد من 1006 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وذلك بقانون رقم 09-08 المؤرخ في 25/02/2008<sup>2</sup>

### أولا: تنظيم التحكيم

كما سبق وذكرنا أن اتفاق التحكيم هو اتفاق على لجوء الطرفين إلى التحكيم لتسوية خلافات نشأت أو يحتمل أن تثور بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية أو غير عقدية، وعليه يمكن أن يكون الاتفاق سابق للنزاع كما يمكن أن يكون لاحقا له.<sup>3</sup>

وحتى يكون الاتفاق صحيحا يجب أن تتوافر فيه شروط موضوعية وشكلية، فأما الموضوعية فهي ضرورة توافر التراضي صحيحا و أن يرد هذا التراضي على محل ممكن و

<sup>1</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 326

<sup>2</sup> - قانون الإجراءات المدنية والإدارية الصادر بموجب القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير، الجزائر 2008-2009.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

مشروع و أن يستند إلى سبب مشروع. أما الشروط الشكلية فقد نص المشرع على أن يكون اتفاق التحكيم وتحت طائلة البطلان مكتوبا ويكون كذلك إذا ورد في محرر وقعه الطرفان أو إذا ورد فيما تبادله هؤلاء من رسائل وبرقيات أو غيرها من وسائل الاتصال وهذا ما نصت عليه المواد 1008 و 1012 و 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

ويعرض النزاع على هيئة تحكيم يتم تشكيلها باتفاق الطرفين، غير أنه في حالات معينة القضاء هو من يقوم بعملية التعيين، ويظهر لنا من خلال المادة 1041 أن الأصل في تعيين المحكمين هو الرجوع إلى اتفاق الأطراف وتعيين المحكمين يكون وفقا لما جاء في المادتين 1041 و 1017 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وعلى خلاف النظام القضائي فإنه في مجال التحكيم الدولي يعطي للأطراف حرية تامة في اختيار وتحديد الإجراءات والقواعد التحكيمية وذلك يرجع لسببين اثنين هما عدم ارتباط التحكيم الدولي بنظام قانوني معين و السبب الثاني يكمن في الأساس القانوني الذي يقوم عليه التحكيم وهو تغليب إرادة الأطراف، وفي حالة غياب التحديد من طرف الأطراف تتكفل محكمة التحكيم بهذا العمل.

ونفس الشيء بالنسبة لتحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فإن لإرادة الأطراف دورها الكامل في هذا المجال وهذا ما جاء في المادة 1050، ومتى غابت إرادة الأطراف فإن محكمة التحكيم هي التي تحدد القانون الواجب التطبيق.<sup>1</sup>

وإذا رفع أمام قضاء الدولة نزاع اتصلت به محكمة تحكيم بمقتضى اتفاق التحكيم، فيجب أن تعلن هذه المحكمة عدم اختصاصها طالما أن اتفاق التحكيم ليس واضحا بطلانه ، وهذا ما

<sup>1</sup> - المادة 1043 من القانون 09-08، المرجع السابق.

يطلق عليه بالأثر المانع، ونصت على ذلك المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.<sup>1</sup>

### ثانيا: الحكم التحكيمي:

تحكم مهمة محكمة التحكيم في الفصل في النزاع، وذلك عن طريق إصدار حكم بالأغلبية، على أن يتم إدراج رأي المخالفين في قرار التحكيم، ويشترط في حكم التحكيم أن يكون مكتوبا وأن يكون مرفقا من طرف المحكم أو المحكمين الذين قاموا بإصداره كما يجب أن يتضمن تاريخ النطق، وهذا ما نصت عليه المادة 1029 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وتنفيذ حكم التحكيم الدولي يحتوي على نوع من المساس بالسيادة الوطنية، حيث يتم صدوره في دولة أخرى ويطبق قانون غير القانون الوطني. ولذلك اهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بوضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي واشترط إجراءات يجب اتباعها وهي على من يريد تنفيذ الحكم أو الاعتراف به أن يتقدم بطلب، مع ضرورة توفر شرطين أساسيين.

الأول يتمثل في الوجود المادي لحكم التحكيم والشرط الثاني أشارت إليه المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية هو عدم التعارض مع النظام العام، إلى رئيس المحكمة للجهة القضائية المختصة في الطلب، فإذا كان مقر محكمة التحكيم في الجزائر هنا الاختصاص يؤول إلى المحكمة التي صدر حكم التحكيم في دائرتها، أما إذا كان مقر التحكيم في الخارج فالاختصاص يؤول إلى المحكمة محل التنفيذ.

<sup>1</sup> - بسعيد مرد، المرجع السابق، ص 326، 335

## ثالثا: الطعن في أحكام التحكيم الدولي

وعلى عكس حكم التحكيم الداخلي فإنه لا يجوز الطعن في حكم التحكيم الدولي لأن المشرع قد أجاز الطعن في الأوامر التي تقضي بالاعتراف به أو تنفيذه<sup>1</sup>، وذلك عن طريق الطعن بالاستئناف أو الطعن بالنقض. فالأول تسمح به نصوص القانون في مسألة الاعتراف بحكم تحكيمي دولي أو تنفيذه ويشترط لذلك أن يكون التحكيم قد تم خارج الجزائر وأن تتوفر حالة من الحالات التي حددتها المادة **1066** من قانون الإجراءات المدنية والادارية.

كما يمكن استئناف الأوامر التي تقضي برفض الاعتراف أو تنفيذ حكم التحكيم وذلك طبقا للمادة **1055** قانون الإجراءات المدنية والادارية. أما الثاني ونقصد به الطعن بالنقض وخلافا للاستئناف لا توجد في إطار التحكيم التجاري الدولي نصوص تتعلق بحالة الطعن بالنقض ضد الأوامر أو القرار القاضي بالاعتراف والتنفيذ أو رفضه، وهذا يعني أنه يمكن دائما الطعن بالنقض ضد القرار أو الأمر القاضي برفض أو قبول الاعتراف أو التنفيذ، وذلك بالرجوع إلى القواعد العامة المقررة في قانون الإجراءات المدنية وهي الواردة في المواد من **349** إلى **379** وقد حدد المشرع مهل للاستئناف والطعن بالنقض وذلك حسب كل حالة، ففي الحالة التي يتم فيها التبليغ الرسمي للحكم المطعون فيه الشخص نفسه فتكون المهلة عندئذ هي شهرين من تاريخ التبليغ، وفي الحالة التي يتم فيها التبليغ في الموطن الحقيقي أو المختار وهنا تكون المهلة هي ثلاثة أشهر من تاريخ التبليغ، وتكون هذه المهلة سارية المفعول سواء كان الخصوم مقيمين بالجزائر أو خارجها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 342، 344.

<sup>2</sup> التحكيم التجاري، [www. Djelfa.info](http://www.Djelfa.info)

### المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كما سبق وذكرنا، تقع المسؤولية على الناقل البحري في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وقد أعطى المشرع للناقل إمكانية دفعها بالطرق المقررة قانوناً.

#### المطلب الأول: إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل البحري

نص المشرع على إجراءات معينة يستوجب على الناقل اتباعها واتخاذها خلال مواعيد محددة، والهدف الذي يقصده المشرع هو وضع حد للمنازعات التي تنشأ عن عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة.<sup>1</sup>

وتتمثل هذه الإجراءات التي نص عليها القانون البحري لقبول سماع دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خطية إليه في مواعيد قصيرة ابتداء من التسليم، وذلك حتى يتسنى له التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب، فما هي هذه التحفظات، ومن يتحمل عبء الإثبات، وكيف يثبت؟

#### الفرع الأول: التحفظات ومواعيدها

على المضرور قبل أن يطالب الناقل بالتعويض، إخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في استلامها، ليعلم بما حدث ويتخذ قراره، وذلك بفض النزاع ودياً وإما رفض ادعاءات المضرور ومنه الدخول معه في خصومة قضائية وعلى ذلك نص المشرع في المادة 790 من القانون البحري على ضرورة تبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، وإذا لم يتم المرسل إليه بهذا الإجراء قبل أو في وقت التسليم تعتبر البضاعة مسلمة حسب الحالة التي وصفت بها في وثيقة الشحن ولغاية ثبوت العكس، وإذا كانت الأضرار غير ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام اعتباراً من يوم

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص153

التسليم، وإذا كانت البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها فلا جدوى من التبليغ الكتابي، كما نص على بطلان الشروط التعاقدية التي تنص على تكاليف زائدة بالنسبة للمرسل إليه على الشروط المبينة.<sup>1</sup>

### أولا: التحفظات و مواعيدها

تقضي القواعد على من ادعى مسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي تعرضت له البضاعة كان بسبب الناقل، وكما أشرنا سابقا فالناقل لا يكون مسؤولا إلا إذا تعرضت البضاعة للضرر وهي تحت يده.

وحماية للناقل نص المشرع على ضرورة توجيه تحفظات خطية إليه أو إلى ممثله حيث كما هو موضح في المادة أعلاه، فمن خلالها يظهر أن المشرع قد فرق بين الأضرار والخسائر الظاهرة وغير الظاهرة وذلك من خلال إعطاء مدة ثلاثة أيام الإبلاغ الناقل كتابيا في حالة الخسائر الغير الظاهرة على خلاف الحالة التي تكون فيها الأضرار ظاهرة إذ يستوجب أن يكون التبليغ في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة، وعليه يظهر لنا من المادة أن التسليم يشكل عنصرا هاما في عقد النقل البحري.<sup>2</sup> وتحدد مرحلة التسليم الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضاعة من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بحيث تبدأ من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي بانتهاء آخر جزء منها، والإخطار بالتحفظات يكون عند آخر جزء منها، أما إذا كانت البضاعة تنزل على دفعات فإن الإخطار يكون عند نهاية كل دفعة أو جزء.

وجاء في قرارات المحكمة العليا أن أجل تقديم التحفظات تكون العبرة فيها بالتسليم وليس بالتفريغ، ففي قرار صادر بتاريخ 1997/07/22 تحت رقم 153252 نقضت المحكمة

<sup>1</sup> - المادة 790 من المر رقم 76-80 المرجع السابق

<sup>2</sup> - التسليم عرفته المادة 739 على أنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة الى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع أيداء قوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن.

العليا القرار الصادر عن مجلس قضاء مستغانم القاضي برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أن البضائع أفرغت من 25 ماي إلى 01 جوان 1983 وأن تقرير الخبير المتعلق بالخسائر حرر في 12/02/1984. وعليه اعتبرت المحكمة العليا أن قضاة المجلس لم يطبقوا المادة 790 من القانون البحري ولم يميزوا بين عملية التفريغ كعملية مادية وعملية التسليم بالمعنى القانوني.<sup>1</sup>

### ثانيا: آثار انتفاء التحفظات

نصت المادة 790 من القانون البحري على أنه تعتبر البضاعة المسلمة على الحالة التي وصفت بها في وثيقة الشحن. إلا إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك ويثبت أن الخسائر والأضرار كانت بسبب خطأ الناقل وذلك بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير معين من طرف القضاء كما أكدت ذلك المحكمة العليا في العديد من قراراتها، ومنها القرار الذي قضى بأن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الأجل المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، وأكدت على بقاء حقوقه قائمة وذلك حسب المادة 743 من القانون البحري الجزائري، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل، وعليه يبقى حق المرسل إليه في التحفظات قائم لنفسه بدءا من تاريخ التسليم.<sup>2</sup>

والمادة 790 في فقرتها الثالثة اعتبرت أنه لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلام البضائع، ففي حالة إجراء معاينة مشتركة بين المرسل إليه والناقل البحري فالمرسل إليه غير ملزم بتوجيه التحفظات إلى الناقل.

<sup>1</sup> - قرار القضائي رقم 153252، العدد الخاص سنة، 2001 ص 230.

<sup>2</sup> - بوبكر سخري، القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا، طبع في 2005، دار هومة، الجزائر، ص 179

الفرع الثاني: الإثبات و قرينة المسؤولية

نصت المادة 323 من القانون المدني أنه على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه، وعلى هذا الأساس فالذي يطالب بالتعويض عليه إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، وكما سبق وذكرنا أن الخطأ في مسؤولية الناقل البحري مفترضا، والمرسل إليه هو من يتحمل عبء الإثبات.

ويختلف المدعي في مجال الإثبات والمدعي في مجال دعوى المسؤولية ففي هذه الأخيرة، المدعي هو من يرفع الدعوى وقد يكون المرسل إليه أو الشاحن أو الغير، بينما المدعي في مجال الإثبات هو من يدعي خلاف الأصل. وهناك قرينة يستفيد منها الناقل مفادها أن التسليم تم بشكل موافق لما ذكر في سند الشحن، وعلى المرسل إليه إذا أراد أن ينفي هذه القرينة أن يثبت عكسها ويترتب على هذه القرينة لمصلحة الناقل أن ينتقل عبء الإثبات إلى المرسل إليه أو نائبه.<sup>1</sup>

أولا: طرق الإثبات:

لما كان محل الإثبات هو وقائع مادية فإنه يجوز إثباتها بكافة الطرق، فالحالة التي هي عليها البضاعة عند التسليم يمكن إثباتها بسهولة، وحجية وثيقة الشحن تختلف حسب ما إذا كانت بين طرفيه، الناقل والشاحن من ناحية وبالنسبة للغير من ناحية أخرى، حيث تنص المادة 761 قانون بحري على أنه (( تعد وثيقة الموضوعه طبقا لأحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكيفية المبينة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك ، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية.))<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 351

<sup>2</sup> المادة 761 من الامر رقم 76-80 المرجع السابق

فمن المادة نلاحظ أن وثيقة الشحن ليست مطلقة إذ يمكن إثبات عكسها بنقض ما ورد فيها، وعلى هذا يستطيع الربان أن يثبت أن البضائع سلمت له على خلاف ما ورد في سند الشحن، وعملية الإثبات هنا تختلف ما إذا كان هلاك كلي أو تلف أو لعب البضاعة.

1- الإثبات في حالة الهلاك الكلي: ففي هذه الحالة يجب إثبات واقعتين، الواقعة الأولى هي أن الناقل قد استلم البضائع وتثبت بتقديم سند الشحن، وذلك حسب المادة 749 من القانون البحري والواقعة الثانية هي عدم تسليم الناقل للبضائع، ويجوز إثباتها بكافة الطرق وفي الواقعة الأخيرة ينقلب عبء الإثبات إذ يتحول إلى الناقل الذي إذا أراد أن يتخلص من المسؤولية عليه إثبات أنه سلم البضاعة للمرسل إليه القانوني، فتسليمها إلى غير ذي صفة يعد بمثابة عدم التسليم تماما.<sup>1</sup>

2 - الإثبات في حالة الهلاك الجزئي أو التعيب: و هنا تكون عملية الإثبات بالقيام بعملية مطابقة بين ما ورد في مسند الشحن وبين الواقع الفعلي للبضاعة، مع مراعاة أن الناقل يمكنه إثبات أنه لم يستلم إلا ما هو موجود ويمكنه الاعتماد على التحفظات التي دونها في وثيقة الشحن وبالتالي التخلص من مطالبة المدعي.

### ثانياً: الاتفاق على تعديل قواعد الإثبات:

القواعد الإجرائية للإثبات هي قواعد تتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، أما بالنسبة للقواعد الموضوعية للإثبات فهي لا تعد من قبيل النظام العام، وعليه يجوز الاتفاق على مخالفتها كما يجوز التنازل عنها صراحة أو ضمناً أثناء نظر الدعوى، كما يمكن الاتفاق على تعديل عبء الإثبات. غير أنه في قواعد مسؤولية الناقل البحري لا

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 194

يجوز الاتفاق على تعديل عبء الإثبات، بحيث أن في هذا الاتفاق تخفيف على الناقل، وهذا لا يجوز طبقاً لنص المادة 811 من القانون البحري.

### ثالثاً: قرينة المسؤولية في حق الناقل:

نصت المادة 802 من القانون البحري على أن الناقل مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمها إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها، وعليه بمجرد ادعاء صاحب الحق في البضاعة أن بضاعته أصابها ضرر قام افتراض بجانبه وهو أن الناقل من تسبب بخطئه في هذه الأضرار. فبإثبات أن الضرر قد حصل بين تسلم البضاعة إلى حين تسليمها يكون الناقل مسؤولاً، ومسؤوليته هنا مفترضة وليست مؤسسة على قرينة الخطأ.

وتجدر الإشارة إلى أن تعبير قرينة المسؤولية هو تعبير مفترض إذ أن القرينة افتراض والمسؤولية لا يصح أن تفترض، بحيث أن النتائج القانونية لا تفترض ولكنها تستنتج من الوقائع التي يحددها القانون، كما هو الحال بالنسبة للقرائن القانونية. فالمسؤولية إما أن تقوم أو لا تقوم. ولذلك فالمنطق يقتضي أن نقول أن المشرع وحتى يجنب الشاحن عبء إثبات خط الناقل أو أحد تابعيه، قام بافتراض مفاده أن البضاعة ما كانت لتتلف لولا خطأ الناقل، وعلى هذا الأخير إن أراد التخلص من هذا الافتراض أن يقوم ويثبت عكسه. فطبيعة هذه القرينة حسب الأصل العام قرينة بسيطة، ونطاق هذه القرينة محدد بجانبين؛ كما يلي:

**1\_ من حيث النطاق الزمني:** وتشمل عقد النقل من استلام البضائع إلى تسليمها، وهو ما جاء في المادة 802، وعليه فإن الناقل يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة خلال جميع مراحل النقل بما في ذلك مرحلة التحميل بميناء الشحن؛ إذ أن الناقل هو الذي يقوم بتحميل البضاعة ورسوها وتثبيتها.<sup>1</sup> وخلال المسافة بين ميناء التحميل وميناء الوصول

<sup>1</sup> - المادة 773 من الأمر رقم 76-80 المرجع السابق.

ومرحلة التفريغ بهذا الأخير للناقل المسؤولية الكاملة على سلامة البضاعة حتى أثناء عملية التفريغ التي يجب أن تتم بعناية تامة.<sup>1</sup>

وأخيراً تسليمها لصاحب الحق فيها وهو المرسل إليه. وفي حالة غيابه يضعها الناقل بمؤسسات التخزين، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بالتسليم الفعلي، والتسليم الفعلي لا يكون إلا للمرسل إليه أو ممثله القانوني وليس إلى مؤسسة الميناء. وتجدر الإشارة إلى أن إثبات تاريخ التسليم يكون على عاتق الناقل، فإذا أراد الناقل أن يعفى من المسؤولية فعليه أن يثبت أن ضياع البضاعة أو خسرانها تم بعد تسليمها للمرسل إليه أو لممثله القانوني.<sup>2</sup>

**2\_ من حيث الأضرار التي تقوم عليها القرينة:** يظهر لنا من خلال نص المادة 802 من القانون البحري أنه يشتمل على صورتين من صور الأضرار وهي الهلاك الكلي والتلف، وهو ما جاء في قرار المحكمة العليا رقم 119292 المؤرخ في 11 أبريل 1995، حيث جاء في هذا القرار مبدأ قانوني وهو ((عندما يكون الضرر ناتج عن نقص البضاعة يكفي إثبات طلب التعويض بشهادة عدم التفريغ عكس طلب التعويض عن الخسائر التي تتطلب إثبات ذلك بتقرير الخبرة)).

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

<sup>1</sup> - المادة 780 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 356

وكذلك الحال إذا لم يكن هناك اتفاق محدد في وثيقة الشحن فإن الميعاد الذي يكون واجبا هو الوقت المعقول، إذ يطلب من الناقل المكلف الحرص على تسليم البضائع فيه، بما أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فما على المرسل إليه إلا إثبات أن النتيجة لم تتحقق.

### المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وضع المشرع الجزائري أحكاما خاصة بتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع، بما فيها حكم التقادم على دعوى مسؤولية الناقل البحري في الفصل الأول من الباب الثالث، الخاص بالقواعد العامة.

### الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم

نص المشرع الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في المواد **742، 743، 744** من القانون البحري الجزائري وجعله تقادما قصيرا. وقسمها إلى ثلاثة أنواع هي:

- الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري تتقادم بمرور سنتين اثنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه، وهو ما تضمنته المادة **742** / ق ب ج؛ حيث جاء نصها كما يلي " مع التحفظات الأحكام المادتين **743** و **744** المذكورتين أدناه تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه". فالمادة حددت مدة التقادم بسنتين على بعض الدعاوى، كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن لمساهمة في المسؤولية مثلا، أو التي يرفعها ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 169

- الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن، وترفع من طرف المرسل إليه أو الشاحن وجعل لها تقادم بمرور سنة واحدة ، وتضمنتها المادة 743 من القانون البحري وفيها أجاز المشرع للأطراف الاتفاق على تمديد أجل الدعوى إلى سنتين من تاريخ وقوع الضرر.<sup>1</sup>

- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن، وترفع خلال سنة ويجوز أن ترفع حتى بعد انقضاء الأجل، على أن ترفع خلال الثلاثة أشهر الموالية لتاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة، حيث جاء نص المادة 744 من القانون البحري " يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى"<sup>2</sup>

### أولاً: أساس التقادم

من نص المادتين 743 و 744، يتضح أن المشرع قد أخضع دعوى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة، وذلك رغبة منه في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن، فمن جهة حماية للناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، ومن جهة أخرى حماية للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تكفيه لتحضير دعواه. والمدة المقررة في نص المادتين هي للتقادم المسقط وليست مقررة للسقوط، بحيث أن مواعيد السقوط لا يرد عليها الوقف والانتقطاع كما لا يجوز الاتفاق على إطالتها بخلاف مدة التقادم.

<sup>1</sup> - تنص المادة 743 من القانون البحري الجزائري تقادم كل دعوى ضد الأقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام وأحد بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين بإتفاق ميرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.

<sup>2</sup> - المادة 744 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق

ومدة التقادم المحددة في المادتين ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفقا على تعديلها إطالة أو تقصيرا، فهي من النظام العام لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن في مثل هذا الاتفاق تخفيفا لمسؤولية الناقل، وهذا مخالف للمادة 811 من القانون البحري وعليه فهو اتفاق باطل.

إلا أن المشرع قد أورد استثناءات على القاعدة السالفة الذكر، فأجاز لطرفي العقد إطالة أو تمديد مدة التقادم في الحالة التي تفقد فيها البضاعة أو تلحق بها أضرار، وأن تكون هذه البضاعة منقولة بموجب سند شحن على أن لا تتجاوز هذه المدة سنتين بعد وقوع الحادث الذي تترتب عليه رفع الدعوى، كما أن هناك استثناء آخر ويتمثل في دعوى الرجوع حيث أجاز المشرع للمؤمن أن يرفعها حتى بعد انقضاء الأجل على أن لا تتعدى المهلة على ثلاثة أشهر.

هذا ولا يجوز لمن تقرر لمصلحته التقادم، أن ينزل عنه صراحة أو ضمنا بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف فيه. وإذا كانت مدة التقادم من النظام العام، إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك، فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، ونصت المادة 321 من القانون المدني الجزائري "لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا، بل يجب أن يكون بناء على طلب المدين أو أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به".<sup>1</sup>

ويجوز التمسك بالدفع بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية وهذا ما جاء في الفقرة الثانية من المادة أعلاه، إلا أن التمسك بالتقادم لأول مرة أمام المحكمة العليا لا يجوز وهذا ما جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 1982/03/31<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - المادة 321 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 7-5 مؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية عدد 3 صادر 13 ماي 2007.

<sup>2</sup> - قرار المحكمة العليا بتاريخ 31 مارس 1982، تحت رقم 19229، نشرة القضاء عدد خاص سنة 1982 ص 109

ثانيا: نطاق التقادم

من خلال المادتين 743 و 744 من القانون البحري يسري التقادم على دعاوى المسؤولية التي تخص هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها والتي ترفع ضد الناقل البحري وعليه يشمل التقادم الدعاوى التالية:

الدعاوى التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وحدد المشرع التقادم السنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم.

-دعوى رجوع المؤمن لتحصيل حقوقه المتمثلة في المبلغ الذي دفع تعويضا للمؤمن له عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة حيث يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الأطراف المسؤولة عن الأضرار التي لحقت بالمؤمن له، و يشترط في ذلك أن يقدم المؤمن عقد الحلول يوم رفع الدعوى وأن تكون هذه الدعوى خلال المهلة المحددة في المادة 743 من القانون البحري.

غير أنه يمكن أن ترفع الدعوى حتى بعد المهلة المحددة في المادة السابقة وذلك عندما تقام في مدة الثلاثة أشهر الموالية لتسديد المبلغ المطالب به من طرف المؤمن له. وقد أصدرت المحكمة العليا قرارها الصادر بتاريخ 06 ماي 1997 تحت رقم 151318 بخص تقادم دعوى الرجوع أكدت فيه أن مدة التقادم هي سنة واحدة، ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة كما يمكن أن ترفع حتى بعد انقضاء الجل عملا بالمادة 747 من القانون البحري.

أما الدعاوى التي نصت عليها المادة 742 من القانون البحري نلاحظ أن المشرع قد جعل مدة التقادم سنتين ويخص بذلك كل الدعاوى التي قد تنشأ عن عقد النقل البحري ما عدا الدعاوى التي نصت عليها المادتين 743 ، 744 من القانون البحري، وعلى هذا الأساس فإن الدعاوى التي تتقادم بمرور سنتين، حسب المادة 742 من القانون البحري هي:

1- دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل، ونصت عليها المادة 797.

2- الدعوى التي ترفع ضد الشاحن بسبب الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء خطئه أو خطأ تابعيه ونصت عليها المادة 779.

3- الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه بسبب تأخر هذا الأخير في استلام البضاعة بدون تبرير، ونصت عليها المادة 794.

4- لدعوى التي يرفعها الناقل ضد الناقلين الآخرين، في حالة ما إذا كان النقل بوثيقة مباشرة ودفع تعويضا لصاحب الحق في البضاعة عن الخسائر التي لحقت بها، ونصت عليها المادة 766.<sup>1</sup>

#### الفرع الثاني: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم

حدد المشرع الجزائري مهلة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري بسنة واحدة، وسمح للطرفين بتمديدتها إلى سنتين على شرط أن يتم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.<sup>2</sup>

#### أولاً: بداية سريان التقادم

أمام عدم وجود نصوص خاصة تتعلق بحساب مواعيد التقادم في القانون البحري، فإنه يتطلب الرجوع إلى القواعد العامة في أحكام القانون المدني.

ففي هذا الصدد تنص المادة 314 من القانون المدني الجزائري على: ((تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيها))<sup>1</sup>

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 362

<sup>2</sup> المادة 743 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق

والمشرع في نص المادة 743 من القانون البحري لم يحدد بداية سريان المهلة ما إذا كانت من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء تفريغ البضائع أو تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه. فحسب المادة 742 من القانون البحري تبدأ مدة التقادم من يوم تسليم البضاعة أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه، وعلى هذا الأساس فإن حساب أجل التقادم يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع، وعليه فإن بدء سريان التقادم يختلف بحسب ما إذا حصل التسليم أو لم يحصل.

1- في حالة حصول التسليم: تحسب مدة التقادم من تاريخ التسليم، ويختلف الأمر في ما إذا كان التسليم قد حصل دفعة واحدة، فإذا كان التسليم على دفعات تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي انتهى فيه من وضع البضاعة كاملة في يد المرسل إليه، والمقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي أو المادي للبضائع؛ بحيث تنتقل حيازتها صاحب الحق فيها، فيتمكن من فحصها والتأكد من حالتها وله أن يبدي تحفظاته. وعلى هذا لا يعتبر تسليم البضائع تسلم المرسل إليه وثيقة الشحن من الناقل ولا يسري التقادم من تاريخ تسليم الوثيقة وإنما من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع، كما أنه لا يعتبر تسليمها فعلياً تسليم البضائع لمصلحة الجمارك، إذ أن هذه الأخيرة لا تعتبر ذائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما الجمارك تستلم البضاعة بناء على حق مخول لها قانوناً.<sup>2</sup>

وعليه يبدأ سريان التقادم الخاص بدعوى مسؤولية الناقل البحري في حالة حصول التسليم من تاريخ التسليم النهائي والفعلي للبضائع.

2- في حالة عدم حصول التسليم: تحسب مدة التقادم من التاريخ المتفق عليه أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه، وفي الحالة التي يكون فيها الميعاد غير موثق، فيكون

<sup>1</sup> المادة 314 من الأمر 75-58 المرجع السابق

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 365

الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة، ومن ثم فإن الناقل مطالب بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبداية السريان التقادم.

وحالة عدم حصول التسليم تضعنا أمام فرضيتين هما:

**الفرضية الأولى:** وهو عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة، وهنا يختلف الأمر فيما إذا كان المرسل إليه يعلم بتاريخ وصول السفينة من عدمه، فإذا كان تاريخ وصل السفينة معلن عنه في وثيقة الشحن أو معلوم للمرسل إليه على وجه اليقين، فتبدأ مدة التقادم من ذلك التاريخ. أما إذا كان المرسل إليه لا يعلم بتاريخ وصول السفينة فإنه يجب على الناقل أن يعلم المرسل بتاريخ وصول السفينة، وإذا لم يتم بذلك فإن بدء سريان التقادم يكون من تاريخ إعلام المرسل إليه، بأن بضاعته قد أودعت في المستودع.<sup>1</sup>

**الفرضية الثانية:** وهو حضور المرسل إليه وعدم استلامه للبضاعة وقد يكون بامتناعه عن ذلك أو رفض الناقل تسليمه إياها ويعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه دفع مستحقات الأجرة أو المساهمة في الخسائر وهو ما تضمنته المادة 792 من القانون البحري.

ففي الحالة التي يمتنع المرسل إليه استلام البضاعة، يعد امتناعه بمثابة الاستلام ومنه يبدأ سريان التقادم. غير أن المحكمة العليا دائماً تأخذ بعملية التسليم، سواء في التقادم أو إبداء، التحفظات وعليه يبقى الناقل مسؤولاً عن البضاعة حتى تسليمها فعلياً للمرسل إليه طبقاً للمادة 802 من القانون البحري. أما في الحالة التي يرفض فيها الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه، فيبقى الناقل مسؤولاً عن البضاعة حتى تسليمها فعلياً للمرسل إليه.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 366

<sup>2</sup> - المادة 802 من الأمر رقم 76 - 80 المرجع السابق.

### ثانيا: وقف وانقطاع التقادم

بما أن المشرع لم يتكلم في القانون البحري عن وقف وانقطاع التقادم، فإنه يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني، والتي تتعلق بوقف وانقطاع التقادم، إذ نصت المادة 316 من القانون المدني في فقرتها الأولى على أن التقادم لا يسري كلما وجد مانعا مبررا، وفي هذه الحالة يكون رفع الدعوى مستحيلا استحالة مطلقة، والوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها، وبزوال الوقف يعود التقادم إلى السريان من جديد وتضم المدة السابقة للوقف إلى المدة اللاحقة له. أما الانقطاع فهو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه، بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن، ويبدأ حساب سريان التقادم من جديد. وبينت المادتين الأسباب التي تؤدي إلى انقطاع التقادم<sup>1</sup> وهي:

- 1- المطالبة القضائية: فرغ المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض عن الخسائر التي لحقت ببضاعته، سبب من أسباب انقطاع التقادم، حتى وإن رفعت هذه الدعوى أمام محكمة غير مختصة.
  - 2- الحجز: والحجز هو وضع أموال المدين تحت الرقابة القضائية، وهناك حجز تحفظي وحجز تنفيذي.
  - 3- إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا.
- فهذه الأسباب السابقة تؤدي بالتقادم إلى الانقطاع، ويترتب عن انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر، وتكون مدته هي مدة التقادم الأول.

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 367-369

خلاصة الفصل:

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



# المخاتمة



## خاتمة:

في موضوع دراستنا عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع نقول أنها مسؤولية مدنية لا تقوم الا إذا توافرت الأركان الخاصة بها ففي حالة حصول ضرر للبضاعة في الفترة الممتدة بين قيام الناقل بتسلمها من يد الشاحن الى غاية تسليمها إلى المرسل اليه او ممثله القانوني تقوم المسؤولية، وهي ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام تنشأ عن عقد النقل البحري، وتقوم على اساس الخطأ المفترض، فالخطأ يفترض في جانب الناقل البحري بمجرد تعرض البضاعة للضرر، وذلك راجع الى الالتزام الذي هو على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في ايصال البضاعة الى ميناء الوصول سالمة.

غير انه يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية، وذلك برد الضرر الحاصل الى السبب الأجنبي الذي لا بد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية وبالخصوص إذا نظرنا إلى الظروف التي تتم فيها عملية نقل.

ونظرا لقيمة التعويضات الهائلة التي قد تؤدي الى العمل على افلاس الناقل البحري ومن خلال اهمية النقل البحري في المجال الاقتصادي عمل المشرع الجزائري إلى تشجيع الاستثمار في هذا المجال، وذلك بسن قوانين تعطي للناقل البحري وهو الطرف الاقتصادي الأقوى، امتيازات تمكنه من الاستفادة من الاعفاء الكلي من المسؤولية، وهي التي جاء ذكرها في المادة **803** من القانون البحري والظاهر ان المشرع قد اكثر من الاعفاءات بالرغم من أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة، وقد يرجع ذلك إلى تأثير المشرع بأحكام اتفاقية بروكسل، كما عمد الى تغليب مصلحة الناقلين وذلك من خلال المادة **812** من القانون البحري، والتي اجازت للناقل تحديد مسؤوليته قبل وقوع الضرر وخارج مرحلة تنفيذ العقد.

وحماية للشاحن والمرسل اليه اللذان يمثلان الحلقة الأضعف في العلاقة العقدية، لجأ المشرع الى وضع قواعد اجرائية والمتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري، هذه الأخيرة التي تظهر لنا امتدادات مسؤولية الناقل البحري، إذ أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين اثنين هما الشاحن والمرسل اليه، لكن عند قيام مسؤولية الناقل البحري، يظهر لنا المرسل اليه بصفته المستفيد من العقد.

## النتائج والتوصيات:

من خلال دراستنا لموضوع مسؤولية الناقل البحري نتوصل الى أن ضرورة نقل السلع وتبادلها بين الدول أدت الى ظهور مسؤوليات لناقلي هذه السلع والبضائع ومنها ظهر مصطلح مسؤولية الناقل، ومن أبرز هذه التنقلات النقل البحري الذي وفر الأمان للسلع وتكمن هذه الاخيرة في الحرص على سلامة السلع ووصولها في أمان وفق قوانين تضبط تلك المسؤوليات.

والمشعر الجزائري شرع العديد من القوانين لضبط مسؤولية الناقل البحري ومن بين تلك القوانين المادة **812** من القانون البحري الجزائري والتي أجازت للناقل تحديد مسؤوليته قبل وقوع الضرر وخارج مرحلة تنفيذ العقد بمعنى على الناقل البحري إمضاء عقدا مع الدولة الجزائرية لضبط مسؤولياته اتجاه السلع والبضائع وما يتم نقله.

إذا من الأسباب التي أدت بالمشعر الجزائري لضبط قوانين مسؤولية الناقل البحري هو حماية السلع والبضائع والمستهلك الجزائري ورأس المال وحماية الشاحن والمرسل اليه اللذان يمثلان الحلقة الأكبر في العلاقة العقدية.

وقد يواجه الناقل البحري عدة عراقيل من شأنها أن تجعله يخل ببند من بنود العقد مثل تعرض الى القوى القاهرة كالقرصنة والعواصف البحرية وتلف السلع هنا فإن المشعر الجزائري أعطى عدة إعفاءات كما نصت المادة **803** من القانون البحري الجزائري لذا المشعر الجزائري سطر العديد من الإعفاءات حسب الظروف القاهرة التي قد يتعرض اليها الناقل.

نظم المشعر الجزائري مسؤولية الناقل البحري للبضائع باعتماده على أحكام عدة اتفاقيات مثل اتفاقية بروكسل وذلك لحماية السلع والبضائع والناقل لحد ذاته والشاحن والمرسل اليه.



قائمة المراجع

والمصادر



قائمة المراجع والمصادر:

• كتب:

1. ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009.
2. شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005
3. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007
4. عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة وأشخاص الملاحة الناقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
5. عبد الحميد الأحذب، التحكيم، أحكامه ومصادره، الجزء الأول، لبنان.
6. على عوض حسن، التحكيم الاختباري في المنازعات المدنية والتجارية، 2004، الإسكندرية.
7. فوزي محمد سامي، التحكيم التجاري الدولي، المجلد الخامس، 1997، الأردن،
8. كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثانية، 2000، الإسكندرية.
9. لطيف جبر كوماني، القانون البحري" السفينة وأشخاص الملاحة النقل البيوع التأمين"، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان 2003
10. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة 1، 2001.
11. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993.
12. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري" النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
13. محمود السيد عمر التحري، التحكيم الحر و التحكيم الدولي، 2001، الإسكندرية

14. مصطفى كمال طه، القانون البحري، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر.
15. هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، د،س،ن.

• **المذكرات:**

1. احمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية وهو جزء من متطلبات نيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، 2017.
2. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان.
3. حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة نيل شهادة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014،
4. خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016.
5. دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تحت إشراف الاستاذ قادة شهيدة، جامعة أبي بكر بلقايد - كلية الحقوق والعلوم السياسية السنة الجامعية، 2010-2011.
6. عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2008.
7. عبد الغني عقون، التحديد القانوني المسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق جامعة الجزائر.

**المحاضرات:**

1. قوق ام الخير، المحاضرة الاولى و الثانية في مادة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، سنة أولى ماستر قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة عمار ثليجي الأغواط، 2021.

• **القوانين:**

2. القانون البحري 76، المعدل في 2010، ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام.

3. القانون البحري الجزائري على تطبيق التحليلات والاعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية.

4. قانون الإجراءات المدنية والادارية الصادر بموجب القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1439 هـ الموافق ل 25 فبراير 2008، المعدل في 2010.

5. قانون الإجراءات المدنية والادارية الصادر بموجب القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير، الجزائر 2008-2009.

6. القانون المدني، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية عدد 3 صادر 13 ماي 2007.

• **الأمر:**

1. الأمر رقم 76\_80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري (ج ر 29 مؤرخة في 10 ابريل 1977) المعدل والمتمم بالقانون رقم 98\_05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998.

2. الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

• **المواقع الالكترونية:**

1. التحكيم التجاري . [www. Djelfa.in](http://www.Djelfa.in)



# قائمة المحتويات



الصفحة	العنوان
	كلمة الشكر
	الاهداء
	فهرس المحتويات
1	مقدمة
	الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
6	المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري
6	المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
6	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري
9	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري
10	المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	الفرع الأول: ركن الخطأ
13	الفرع الثاني: ركن الضرر
20	الفرع الثالث: العلاقة السببية
22	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
22	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري
22	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي
25	الفرع الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية
29	المبحث الثالث: الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها
29	المطلب الأول: الاتفاق على اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية او التخف
30	الفرع الاول: الاعفاء الاتفاقي من المسؤولية وفقا لاحكام القانون البحري الجزائري
31	الفرع الثاني: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل
33	المطلب الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري للبضائع من المسؤولية
32	الفرع الأول: الإعفاءات القانونية من المسؤولية في القانون البحري الجزائري
35	الفرع الثاني: الإعفاءات القانونية من المسؤولية في اتفاقية بروكسل

قائمة المحتويات

37	المطلب الثالث: تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع
37	الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري
40	الفرع الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل
41	الفرع الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام
44	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: اثار قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع	
46	تمهيد
47	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
47	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
47	الفرع الأول: المدعى بمسؤولية الناقل البحري
52	الفرع الثاني: المدعى عليه في المسؤولية
55	المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
56	الفرع الأول: المحكمة المختصة في فصل دعوى مسؤولية الناقل البحري
57	الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري
63	المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
63	المطلب الأول: إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل البحري
63	الفرع الأول: التحفظات ومواعيدها
66	الفرع الثاني: الإثبات و قرينة المسؤولية
70	المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
70	الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم
74	الفرع الثاني: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم
78	خلاصة الفصل
81	خاتمة
82	نتائج والتوصيات

## قائمة المحتويات

---

قائمة المراجع