



جامعة زيان عاشور- الجلفة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الجزائري مقارنة مع الاتفاقيات الدولية

مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون الاعمال

إشراف الأستاذ:

داود منصور

إعداد الطالبين:

مراد أورداش

مسعود بوغوفالة

لجنة المناقشة

- 1- د. أحمد بن الصادق رئيساً
- 2- د. منصور داود مشرفاً
- 3- د. بن مسعود أحمد ممتحناً

قسم القانون الخاص - شعبة الحقوق - تخصص: قانون أعمال

السنة الجامعية 2022/2021

إهداء

نهدي هذا العمل المتواضع إلى أهالينا وجميع أحبائنا متمنين من الله عزّ وجل أن يطيل في عمرهم وأن يغفر لهم ويرحمهم أجمعين.

شكر وتقدير

نحمد الله ونشكره على فضله ونعمه ، وعملا بسنة نبينا محمد صلى الله عليه وسلم وتبعا لهديه فشكر الناس من شكر الله تعالى .

لهذا نتقدم بالشكر الجزيل والامتنان الخالص الى :

الأستاذ : داود منصور

على قبوله الإشراف على مذكرة تخرجنا لنيل شهادة الماستر وعلى كل ما قدمه لنا من عون والى كل أساتذتنا في كلية الحقوق والعلوم السياسية وكل من مد لنا يد العون من قريب او بعيد بالكثير او القليل .

المقدمة

1-مقدمة عامة:

1-1 تمهيد:

يستمد الناقل البحري للبضائع مسؤوليته من النصوص القانونية التي وضعها المشرع الجزائري وكذا المعاهدات و الإتفاقيات المبرمة ما بين الدول الموقعة، إذ تترتب عنها حقوق وواجبات تجعل هاته الدول مسؤولة أمام بعضها البعض .

2-1 مبررات اختيار الموضوع:

لا تخلو أي دراسة يقوم بها الطالب من مجموعة أسباب أو سبب واحد على الأقل يكون بمثابة الدافع في إنجاز المذكرة

أ- تم اختيار الموضوع بسبب أهمية النقل البحري كدعامة أساسية في اقتصاديات الدول الكبرى و المتقدمة كما أولت له مكانة خاصة في منظومتها القانونية في حين باقي الدول تتخبط في مشاكل كبيرة بسبب ضعف ترسانتها القانونية في هذا المجال.

ب- يعتبر هذا الميدان (قانون النقل البحري) مصدر الهام بالنسبة لنا كونه مجال خصب للبحث الذي يتطور يوما بعد يوم ما يدفعنا إلى التعمق و البحث في مختلف جوانبه.

3-1 أدبيات الدراسة:

هناك عدد معتبر من الدراسات التي تناولت قضايا النقل البحري بمختلف جوانبه، سواء ما تعلق بالقوانين أو المعاهدات و الإتفاقيات في العديد من البيئات العالمية و العربية، أما في البيئة الجزائرية فلا يلقى هذا الموضوع الاهتمام الكافي و فيه عدد من الدراسات التي نذكر منها:

- دراسة رشيد، عبد الواحد 2513 بعنوان " :مسؤولية الناقل البحري للبضائع 1410 رسالة ماجستير، جامعة مولود المعمري- تيزي وزو، أن أهم ما تناولته هذه الدراسة هو مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وامتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع. وتختلف الدراسة موضوع البحث عن دراسة رشيد عبد الواحد بأنها ستتطرق إلى الحالات التي تترتب عليها مسؤولية الناقل البحري مع التمييز للحالات التي يتعدد فيها الناقلين، كما

ستعمل هذه الدراسة على بيان الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية من خلال المقارنة بين قانون التجارة البحرية مع الإتفاقيات الدولية¹.

- دراسة الهولي، فيصل إبراهيم 2556 بعنوان " :مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون التجارة البحرية الكويتي ، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، تناول الباحث في هذه الدراسة القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري حسب قانون التجارة البحرية الكويتي مقارنةً مع إتفاقية هامبورغ، كما بين أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، إضافة إلى أسباب بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية وتحديد القانون للمسؤولية. تختلف الدراسة موضوع البحث عن دراسة فيصل إبراهيم الهولي بأنها ستتطرق إلى الحالات التي تترتب عليها مسؤولية الناقل البحري مع التمييز للحالات التي يتعدد فيها الناقلين، كما ستعمل هذه الدراسة على بيان الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية من خلال المقارنة بين قانون التجارة البحرية مع الاتفاقيات الدولية².

1-4 أشكالية الموضوع:

ما المسؤولية المترتبة لدى الاقل البحري في التشريع الجزائري مقارنة مع الاتفاقيات الدولية ؟

1-5 حدود المشكلة:

تكمن المشكلة في عدم وضع المشرع الجزائري لآليات حديثة تضمن التطبيق الفعال للنصوص القانونية على أرض الواقع و هذا في سبيل تطوير مجال النقل البحري الذي يعد النواة الفعلية للنهوض بالاقتصاد الوطني وتحقيق التنمية

¹ كاتيا عصام الصامدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الاردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية "دراسة مقارنة، الأردن، 2017، ص6.

² المرجع السابق، ص7.

الفصل الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع

يبدأ عقد النقل البحري للبضائع، باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن وتوثيقها في سند الشحن، وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، فعملية نقل البضائع تمر بعدة مراحل، إذ يجب على الناقل قبل بدء

الرحلة، استلام البضاعة من الشاحن في المكان والزمان المحددين، كما يتعين على الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن عند تسليمها للناقل، وتأتي العملية الثانية، وهي عملية شحن البضاعة، بعدها يقوم عمال السفينة برص البضاعة، وتنظيمها بطريقة تقيها من الأخطار المحتملة. لتنتقل بعدها الرحلة البحرية، وهي الجوهر في عقد النقل البحري، الذي يسعى الأطراف إلى تحقيقه، وعلى الناقل أن يلتزم بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول، عبر الطريق المتفق عليه في العقد، أو العادي إن لم يكن هناك اتفاق، وبالوصول إلى ميناء التفريغ يلتزم الناقل بفكها وتفريغها، وتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، والتسليم هو عمل قانوني يترتب عليه إنقضاء عقد النقل. فإذا ما أصاب البضاعة ضرر، يحق للمرسل إليه مسألة الناقل، وطلب التعويض عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضاعة.

المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد الناقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت هذه البضاعة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه فمسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه، هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل.¹

ولا يوجد هناك ما يبرر اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تقصيرية ما دام أن الناقل قد ارتبط بالشاحن بموجب عقد نقل، كما لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى ولو كان الضرر الذي تعرض له المرسل إليه ناتج عن غش الناقل أو خطئه، وعليه تبقى المسؤولية العقدية هي محور المساءلة، وذلك لكونها أخص من المسؤولية التقصيرية. بحيث أن المسؤولية العقدية تحدد المسؤول بشكل ثابت، وهو الناقل البحري، وذلك على خلاف المسؤولية التقصيرية التي تفرض واجبا عاما على الجميع عدم الإضرار بالغير، وكما تقضي القواعد العامة بتغليب الخاص على العام.²

¹ محمد قائيد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء 1 و2، القاهرة (مصر)، 2004، 2005، ص120.

² هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة مستغانم، مستغانم (الجزائر)، 2019، ص8.

حسب السنهوري، المدين مسؤول عن الضرر المباشر بأكمله حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدث بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، فإرادة الأطراف المتعاقدين هي التي تحدد مداها، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، وذا و المقدار الذي يفترض افتراضا معقولاً أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدرا المسؤولية بقصرها في مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلا في حالتي غش المدين وخطئه الجسيم أصبح المدين في هتين الحالتين ملزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعا كان أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية.¹ كما أنه ليس هناك أساس لما قاله البعض، يكون الناقل يسأل تقصيريا عن خطئه الشخصي، وذلك في حالة السماح للسفينة بالإبحار، وهي في حالة غير صالحة للملاحة لأن هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ الالتزامات التي فرضها العقد فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية.²

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر المشرع الجزائري

حسب المادة 802 من القانون البحري الجزائري، يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية.³ وعليه فإن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية، تنشأ نتيجة إخلال النقل بالتزامه، والمتمثل في إيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، كما نجد أن المادة 739 من القانون البحري قد حددت نطاق النقل، ويبدأ منذ أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وبالنظر إلى نص المادتين 773 و 770 نجد أنهما قد أكدتا على أن التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية، وهو ضمان وصول البضاعة سالمة، ولا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثبات أنه قد بذل فعلا العناية اللازمة . والالتزام بإيصال البضاعة، هو التزام بتحقيق نتيجة، وللتخلص من الخطأ على الناقل، أن يردّه إلى خطأ الغير أو إلى السبب الأجنبي أو القوة القاهرة.⁴

¹الواحد رشيد، مسؤولية النقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة تيزي وزو، تيزي وزو (الجزائر)، 2013، ص 15.

²لطيف كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، ط1، عمان (الأردن)، 2001، ص 23.

³الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري

⁴هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 10.

وعليه يمكن اعتبار مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية، مصدرها عقد النقل، وأحكام مسؤولية الناقل البحري هي عبارة عن قواعد آمرة لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، وذلك بحكم أنها تتعلق بالنظام العام، بحيث أن المادة 811 من القانون البحري جعلت من كل شرط تعاقدى يكون أثره المباشر وغير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والتي حددت بموجب المواد : 802، 780، 773، 770، 804، 803، كأنه لم يكن.¹

غير أن المادة 812 خرجت عن الأصل، ونصت على إمكانية الاتفاق على تحديد المسؤولية في المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل والبدء بتحميلها وحتى نهاية تفريغها وتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء الوصول.²

كما أن القضاء الجزائري قد أكد على عقدية مسؤولية الناقل البحري في عدة قرارات قضائية، صادرة عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، ومنها القرار الصادر بتاريخ 08-04-1997، حيث أجازت للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الخسائر على أساس أن الأضرار وقعت أثناء التفريغ، وأن عقد النقل ينتهي عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، كما يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات.³

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية

أولاً: موقف اتفاقية بروكسل 1924

قامت الاتفاقية بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، وجاء ذلك في مادتها الثالثة، كما أضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والتي بلغت سبع عشر حالة، متأثرة

¹ المادة 812 من الأمر رقم 76-80.

² القرار رقم 27-1496 المؤرخ في 18-04-1997.

³ هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 11.

بذلك بالنزعة الأنجلوساكسونية ، وعلى هذا يجب الوقوف على ما إذا كانت اتفاقية بروكسل قد اعتمدت في هذا الصدد على اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أم تقصيرية¹.

حسب المادة 02 و 03 من الاتفاقية على الناقل قبل الرحلة، وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيأ السفينة ويجهزها ويموئها، وأن يجعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضائع وحفظها، والقيام بدقة ووفقا لأصول تحميل البضاعة المنقولة، وتنسيقها ونقلها وحراستها، وتفريغها بما يلزم من عناية ودقة.² ولا تسري أحكام اتفاقية بروكسل إلا على اتفاقيات النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة، وعليه يفهم من هذا أن مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقدي يتضمنه عقد النقل.³

ثانيا: موقف معاهدة هامبورغ 1978

إن عدم التوازن بين مصالح أصحاب السفن والشاحن بحاجة إلى تصحيح ، وأدى ذلك إلى التفاوض في عام 1978 على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عن طريق البحر قواعد هامبورغ وبدلا من مجرد تعديل قواعد لاهاي ، ولكن اعتمدت قواعد هامبورغ علي نهجا جديدا للمسؤولية عن البضائع المشحونة ، وتحت قواعد هامبورغ يتحمل الناقل مسؤولية فقدان أو تلف البضائع أثناء وجودها في عهدتهم ، إلا إذا كانت تستطيع أن تثبت أن جميع التدابير المعقودة تتجنب ضرر أو خسارة تم اتخاذها ، وتمتد مسؤولية الناقل لتعكس فئات مختلفة من البضائع المنقولة الآن ، والتكنولوجيا التي تأخذ أساليب جديدة ، والمشاكل العملية الأخرى التي تكبدتها شركات الشحن مثل الخسائر التي تكبدتها خلال التأخير في التسليم.

واعتمدت قواعد هامبورغ يوم 31 مارس عام 1978 ، في مؤتمر دبلوماسي عقد في هامبورغ ، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992 عندما انضم عدد من الدول مسبقا كانت مطلوبة للاتفاقية ، ومع ذلك ، فإن أيا من الدول التجارية الكبرى في العالم قد انضمت إلى قواعد هامبورغ ، حيث

¹ المرجع السابق، نفس الصفحة.

² لطيف كومان، مرجع سبق ذكره، ص 34.

³ هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 12.

أن أحكامه أدرجت على نطاق واسع في التشريعات الوطنية ، والتي تعكس وجهة نظر عامة بأن قواعد هامبورغ تعمل على تعويض جهودها ال ا رمية إلى تصحيح الخلل الواضح في قواعد لاهاي لصالح مالكي السفن.

جاءت المادة 6 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لمعالجة الغموض والصعوبات التي لم تعالجها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والذي عالج بعض هذه الصعوبات بروتوكول بروكسل لسنة 1968 . حيث تنص المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على ما يلي:

أ. تحدد مسؤولية الناقل وفقاً للحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هالك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2 ، 5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر ؛

ب. تحدد مسؤولية الناقل وفقاً للاحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع؛

ج. ان لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين أ و ب من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية أمن هذه الفقرة بالنسبة للهالك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة 1 أ من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

أ. في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المتعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خالف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة؛

ب. فبحالة هالك أداة النقل ذاتها أو تلفها، وتعد أداة النقل المذكورة، عندما ال تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة ؛

ج. يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26 ؛

د. يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1 ؛ وبالرجوع للبند أ من الفقرة 1 ف من هذه التفافية يمكن القول أن هذا نص "الوحدة" بأنها وحدة شحن والتي كانت موضوع خالف في اتفاقية بروكسل وأضافت إلى ذلك مبلغ لكل كيلوغرام من وزن البضاعة .ووفقاً للبند ب من الفقرة 1 من هذه المادة قد حددت مقدار التعويض بما يعادل مثلي ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة، ويمكن القول أن لتحقيق هذا الشرط يجب أن يكون جزء من البضاعة تأخرت وال تحقق هذه الحالة إلا إذا كانت عملية النقل على دفعات، وفي حال إذا تم تسليم جزء من البضاعة في مكان غير مكان التسليم أو لغير المرسل إليه وهذا يرتب تأخير تسليم البضاعة في ميناء المتفق عليه وللمرسل إليه أأن البحث عن البضاعة المسلمة في المكان غير صحيح والشخص الخطأ يتطلب وقت، لذا نصت المادة 6 من هذه التفافية ألا يتجاوز مقدار التعويض عن مقدار أجرة البضاعة كاملة وفي حالة إذا تأخر في تسليم البضاعة بأكملها فيكون مقدار التعويض بمقدار الأجرة أي الحد الأعلى للتعويض¹

وفيما يتعلق بتعويض الشاحن من قبل الناقل عن هالك البضائع وتأخير في تسليم البضاعة يجب أن ال يزيد مقدار التعويض عن الحدود المنصوص عليها في البند أ من الفقرة 1 من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ.²

المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري

تنشأ أساس مسؤولية الناقل البحري من عقد النقل الذي يلتزم من خلاله الناقل بنقل البضاعة المحددة، في المدة المحددة، إلى الميناء المحدد. وعليه فمسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية؛ تستند إلى عقد النقل، وتثبت بمجرد إخلاله بأي بند من بنود العقد، ولا يلزم الشاحن بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وإنما يكفي بإثبات الضرر؛ وذلك بإبراز سند الشحن في حال الهلاك، أو بمحاضر إثبات حالة البضاعة

¹ يحيى سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع في البحر لعام 1978، قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية

(مصر)، ص 5

² البند ج من الفقرة 1 من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ سنة 1978.

وشهادات النقص التي تصدرها إدارة الجمرک في ميناء الوصول في حال التلف أو الفقد، أو بإثبات تأخر الوصول الفعلي ومقدار تأخره عن التاريخ المتفق عليه أو المعتاد في حال التأخر¹.

فالشاحنون يرغبون في مطالبة الناقل بتحقيق نتيجة؛ وهي إيصال الشحنة إلى وجهتها سليمة في الوقت المحدد؛ وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن كل تقصير في تحقيق هذه النتيجة مهما كان السبب؛ بينما يرغب الناقلون في أن تكون مسؤوليتهم في حدود لا يسألون إلا عن الضرر الناتج عن تقصيرهم في العناية التي يجب عليهم بذلها؛ فلا يبدل العناية اللازمة. وبين رغبة الشاحنين ورغبة الناقلين تراوحت آراء فقهاء القانون، وتفاوتت مواد الاتفاقيات والقوانين، فقد اتجهت التشريعات القائمة على في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال المدرسة اللاتينية بتحقيق نتيجة، بينما اتجهت التشريعات القائمة على المدرسة الأنجلو سكسونية في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال ببذل عناية والقوانين التي جعلت مسؤولية الناقل قائمة على الالتزام بتحقيق نتيجة؛ جعلت الناقل مسؤولاً بشكل افتراضي عن كل ضرر يصيب البضاعة، فلا يعفى إلا إذا أثبت أن الضرر إنما وقع نتيجة لخطأ أجنبي، أو بسبب خارجي لا يد له فيه، وبهذا، حيث جعلت الناقل البحري مسؤولاً عن كل المبدأ أخذت معاهدة بروكسل ضرر يلحق بالبضاعة ولا يعفى عن المسؤولية إلا في حالات محصورة في سبعة عشر².

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر المشرع الجزائري

بما أن مسؤولية الناقل البحري عقدية، فإن ما تقضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية هو اعتماد الخطأ أساساً لقيامها، والخطأ العقدي هو عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه التعاقدية، أو التأخير في تنفيذه الإخلال بتنفيذ الالتزام العقدي³. حسب المادة 802 من القانون البحري الجزائري، نجد أن التزام الناقل البحري، هو إيصال البضاعة سالمة ويحالتها التي وصفت بما عندما تسلمها من الشاحن، وفي الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، وفي حالة عدم تحقق النتيجة، يعد الناقل مخطئاً وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل

¹ قاسي هشام وطيار نوفل، مسؤولية الناقل البحري وفقاً للقانون الجزائري، مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة جيجل، جيجل (الجزائر)، 2021، ص 17.

² أحمد عبد الله المقران، أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقهاء الإسلامي، مجلة الجامعة الطبية، العدد 24، المملكة العربية السعودية، 1442، ص 534، 535.

³ هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 12.

البحري هو الخطأ المفترض، أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر، والشاحن لا يقع عليه عبء إثبات خطأ الناقل بحيث يكفي لقيام المسؤولية على عاتق الناقل، تعرض البضاعة المنقولة للضرر.¹

اعتبرت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في القرار رقم 62163 في 14 جانفي 1990، أن سريان الآجال المحددة لمسؤولية النقل البحري، تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون سواه، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقاً للقانون، ولما كان ثابتاً أن قضاة الموضوع قد أخلطوا بين عملية التفريغ والتسليم، بكون عمال التفريغ يؤدون خدمات مصلحيه للناقل والتفريغ لا يعتبر تسليمًا للبضاعة إلى المرسل إليه.²

المادة 803 من القانون البحري نصت على اثني عشر حالة على إثرها يمكن للناقل البحري أن يتخلص من المسؤولية، وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.³

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية

أولاً: موقف اتفاقية بروكسل 1924

نصت المعاهدة على أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة هي إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء التفريغ، ولذلك يكون الناقل مسؤولاً إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب الهلاك أو التلف أو تأخر وصولها ودون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، وإذا أورد الناقل دفع المسؤولية وجب عليه أن يثبت السبب الأجنبي، وحسب المادة الرابعة من الاتفاقية لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس الخطأ الشخصي ولا تفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صفة بالهلاك أو التلف. فالنص رسم حدود مسؤولية الناقل وقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه، فإن أراد الناقل دفع المسؤولية عنه يتعين عليه رد هذا الضرر إلى السبب الحقيقي، بمعنى أنه بمجرد وقوع الضرر تقوم مسؤولية الناقل، إلا

¹الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 23.

²القرار القضائي رقم 62163 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، العدد 2، 1996، ص 188.

³المادة 803 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

إذا أثبت أن الضرر يعود إلى السبب الأجنبي، ويمكن رد الضرر إلى خطأ الشاحن أو الغير والعيب الخاص بالبضاعة والقوة القاهرة. وعليه فإن معاهدة بروكسل قد أسست مسؤولية الناقل البحري للبضائع على الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس.¹

ثانياً: موقف اتفاقية هامبورغ

وفيما يتعلق باتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فقد أخذت بمبدأ الخطأ المفترض بشكل صريح لكن ميزت بين الأضرار ليختلف أساس مسؤولية الناقل، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة تقوم على أساس مبدأ خطأ المفترض، وتختلف عن إتفاقية بروكسل في أن الأولى أخذت بأن وقوع الضرر على البضاعة أثناء السفر وأثبت الناقل أنه بذل عناية معقولة أثناء الرحلة يعفى الناقل من المسؤولية واذ بقي السبب مجهولاً². أما بالنسبة إلى حالة الحريق أو الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية، فتقوم مسؤولية الناقل بإثبات الخطأ الذي ارتكبه هو أو أحد تابعيه، ولا تقوم مسؤولية الناقل هنا على مبدأ الخطأ المفترض، استناداً لنص المادة 5/4 و 5 من إتفاقية هامبورغ³.

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع

وبالنظر إلى القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع قد جعل لهذه المسؤولية نطاق، فحدد النطاق الزمني بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه بعملية تسليمها في ميناء التفريغ إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، إذ يلتزم الناقل بكافة العمليات التي تقع خلال تلك المدة؛ إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك. بحيث نصت المادة 739 من القانون البحري الجزائري يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.⁴ ومن الملاحظ أن المشرع قد استبعد النقل بمقتضى إيجار السفينة إلا إذا قد صدر سند الشحن تنفيذاً لعقد إيجار السفينة، وبالتالي لا يخضع للمسؤولية إلا إذا تم العقد بموجب إيجار السفينة.⁵

¹الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 26.

²الشرقاوي سمير، ص 454.

³كاتيا الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الإتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الأردن، 2017، ص 27.

⁴المادة 738 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري.

⁵محمد كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع فيقانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة 1990، 1995، الإسكندرية (مصر)، ص 15.

المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان

الفرع الأول: موقف المشرع الجزائري

إن مسؤولية الناقل البحري بناء على ما سبق ذكره - لها نطاق زمني حددته المادة 802 من القانون البحري، ويتمثل في المدة الزمنية الممتدة بين تكفل الناقل البحري بالبضائع في ميناء الشحن وبين تسليمها في ميناء التفريغ لصاحب الحق فيها. ويقصد بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري المدة بين استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وهذا ما نصت عليه المادة 739 من القانون البحري بقولها يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.¹

كما نصت المادة 802 ، على أن الناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة، من لحظة تكفله بها، إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني. فمن خلال ما سبق، نجد أن المشرع قد أعتد نظام وحدة عقد النقل، وذلك راجع إلى تأثيره بالإصلاحات التي عرفها القانون الفرنسي لسنة 1966 ، والى تضمنه لبعض أحكام معاهدة بروكسل.²

كما أكدت المحكمة العليا على ذلك، بإصدار عدة قرارات جاءت مجسدة للمادتين السابقتين، مؤكداً بأن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ومن هذه القرارات، القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المؤرخ في 26 ماي 1998 ، الذي تطرقت فيه إلى مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ البضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداع قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن طبقاً للمادة 802.³ كما أكدت

¹ هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 24.

² سعيد مراد، عقد النقل البحري وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة تلمسان، تلمسان (الجزائر)، 2014، ص 254.

³ قرار رقم 168786، الغرفة التجارية والبحرية.

في القرار رقم 153230 ، على أن مهمة الناقل البحري تنتهي بالتسليم القانونية والتفريغ لا يعني التسليم.¹

كما قضت المحكمة العليا في القرار المؤرخ في 13 فيفري 2001 ، بأن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من طرف المرسل إليه، لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة، حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة، وأن النقص الموجود في البضاعة من مسؤولية النقل البحري، منذ استلام البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهو ما لم يثبت وجود ممثل قانوني، كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدلا عنه². والنقل البحري يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل، بدءا من مرحلة التحميل بميناء الشحن وخلال المسافة التي تقطعها السفينة وصولا إلى ميناء التفريغ (وهذا ما أكدت عليه المادتين 773 و 780 من القانون البحري) إلى تفريغ البضاعة في الميناء، وتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وطبقا لنص المادة 802 لا تنتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بعد التسليم الفعلي للبضاعة.³

بناء على ما سبق فإن البضائع تمر بعدة مراحل أولها الشحن والتحميل، ثم رصها وتنظيمها، ثم الرحلة البحرية، وحسب المادة 773 من القانون البحري الجزائري يقوم الناقل البحري بالعناية التامة على تحميل وحص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها، كما حثت المادة 775 من القانون البحري على ملك الناقل للطريق المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده يسلك الطريق المعتاد. ونصت المادة 776 على أن الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ العقد، وعند وصول الناقل إلى ميناء التفريغ يقوم بفك البضاعة وتفريغها من السفينة وتسليمها أخير إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.⁴

الفرع الثاني: موقف الاتفاقيات الدولية

أولا: اتفاقية بروكسل 1924

¹القرار رقم 153230 المؤرخ في 22 جويلية 1997، المجلة القضائية.

²قرار رقم 422808 المؤرخ في 13 فيفري 2001، عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد 1، 2001.

³هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 26.

⁴المرجع السابق، ص 27.

حسب المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1924 يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة² ، إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها، وهناك موقف يرى بأن العمليتين لا تدخلان ضمن المرحلة البحرية، وعارض موقف آخر يرى بأن العمليتين من ضمنها، وفي كل الأحوال لا يمتد التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بموجب نص الاتفاقية والتشريعات التي تجارها في الحكم إلى المرحلتين السابقتين للشحن، واللاحقة للتفريغ إلا باتفاق خاص¹.

ثانياً: موقف اتفاقية هامبورغ 1978

طورت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 مفهوم الإطار الزمني للمسؤولية بأن الناقل مسؤول عن تلف البضاعة أو هلاكها في الفترة التي تكون فيها البضاعة بحوزته أي منذ اللحظة التي تم تسليمه البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليم البضائع في ميناء التفريغ أي من الميناء إلى الميناء².

نصت المادة 4 من إتفاقية هامبورغ على أن:

أ. مسؤولية الناقل عن البضائع، بموجب هذه الإتفاقية، تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في " عهدة

الناقل، سواء في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ؛

ب. لإغراض الفقرة 1 من هذه المادة تُعدُّ البضائع في عهدة الناقل:

1. اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من:

- الشاحن، أو شخص ينوب عنه؛

- سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له

لغرض الشحن.

2. وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع، وذلك:

- بتسليمها إلى المرسل إليه؛

- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وفقاً للعقد والقانون، أو العرف المتبع في التجارة المعينة في ميناء

التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل.

¹ المرجع السابق، نفس الصفحة.

² طه مصطفى، ص 330.

ج. في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل، أو المرسل إليه، أو مستخدموه، أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

يتضح من خلال نص المادة السابقة، أن الناقل البحري أو تابعه يتحمل المسؤولية طالما البضاعة بعهدته وحراسته سواء في ميناء الشحن، أو أثناء النقل، أو في ميناء التفريغ، ومن الواجب أن تكون البضاعة تحت حراسة الناقل من وقت استلامها لحين تسليمها للمرسل إليه، أما الفقرة الأولى من المادة 4 من إتفاقية هامبورغ فتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وشروط انعقادها، بينما بينت الفقرة الثانية من هذه المادة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل البحري بدخول البضائع تحت حراسته¹، والوقت الذي تنتهي فيه حراسته بتسليم البضائع للمرسل إليه، كما بينت الفقرة الثانية الأشخاص يجوز للناقل التعامل معهم عند دخول البضائع تحت حراسة الناقل أو خروجه منها، أما الفقرة الثالثة من نفس المادة تحدد المقصود بمصطلح الناقل والمرسل إليه المشار إليهما في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة.

بينما تنص الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه إذا استلم الناقل البحري البضائع في بلاد خارج ميناء الشحن ونقلها إلى ميناء الشحن عن طريق النهر أو البر أو سكة الحديد لا تنطبق عليه أحكام هذه الإتفاقية إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن.² وبهذا تشمل مسؤولية الناقل البحري كافة العمليات، والتي تبدأ من استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، ويعني ذلك التزام الناقل البحري بشحن البضائع على السفينة ورصها ونقلها وتفريغها وتسليمها للمرسل إليه، وهذا الالتزام يعد من النظام العام، أي لا يجوز للناقل البحري الاتفاق مع الشاحن على القيام بشحن البضائع وحصها، أو الإتفاق مع المرسل إليه على القيام بتفريغ البضائع وتفريغها.³ والدليل على ذلك من إتفاقية هامبورغ والذي يعد باطلاً أي اتفاق أو شرط في سند الشحن أو \ نص المادة 23 عقد النقل أو أي وثيقة أخرى إذ كان مخالفاً لأحكام إتفاقية هامبورغ.

أما الفقرة الثانية من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ فتشير إلى وقت دخول البضائع في عهدة الناقل ووقت انتهاء مسؤوليته، كذلك تشير إلى الأشخاص الذين يجوز للناقل التعامل معهم في عملي

¹المرجع السابق، ص 361.

²العطير عبد القادر، ص 304.

³محمد قايد، مرجع سبق ذكره، ص 34.

استلام وتسليم البضاعة، إذ يجوز للناقل استلام البضائع من الشاحن أو من من ينوب عنه، أو سلطة، أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، وبالتالي تنتهي مسؤولية الناقل في الوقت الذي يسلم فيه البضائع للمرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد، أو القانون، أو العرف، أو العادات التجارية المعتبرة في ميناء التفريغ ووفقاً لهذه الفقرة. ففي ظل ذلك، يرى بعض الفقه أن تسليم الناقل للبضائع حسب ما نصت عليه فقرة الثانية من المادة الرابعة ينطوي على قدر كبير من الغموض، إذ أن الناقل يبأر ذمته من المسؤولية وذلك عند تسليم البضائع لأشخاص مثل السلطات الجمركية أو سلطة الموانئ دون التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه.¹

المطلب الثاني: النطاق المادي لمسئولية الناقل البحري

لما كان التزام الناقل البحري، التزام بتحقيق نتيجة، وذلك حسب ما جاء في المادة 738 من القانون البحري الجزائري، ويتمثل في إيصال البضائع إلى ميناء الوصول ويكون الناقل قد أخل بالتزاماته إذا لم تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، كما لو هلكت كلياً أو جزئياً أو تلفت أو وصلت متأخرة.² ومنه فإن مسؤولية الناقل البحري، تقوم في حالة تحقق الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم. وعليه فإن النطاق المادي لمسئولية الناقل البحري، يشمل صور ثلاث للضرر الذي قد يلحق بالبضاعة والمرسل إليه أي ما نصت عليه المواد 802 و805 من القانون البحري الجزائري.³

الفرع الأول: هلاك البضاعة

والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً، ويقصد بهلاك البضاعة زوالها أو تلاشيها مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك الكلي يتحقق عند عدم وصول البضائع بأكملها الجهة الوصول بسبب ضياعها أو فقائها في البحر من أجل انقراض بقية الشحنة أو السفينة أو بيعها أثناء الطريق لتمويل السفينة، وقد يكون الهلاك جزئياً، وسببه ضياع بعض الطرود مثلاً أو سرقتها، وتتحقق في هذا الفرض مسؤولية الناقل

¹ محمد حمدي، مرجع سبق ذكره، ص 56

² علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، الاسكندرية (مصر)، 2003، ص 211.

³ هاشمي عثمان، مرجع سبق ذكره، ص 28.

البحري عن الخسارة الجزئية للبضائع، فالهلاك الجزئي ينصب على كمية البضاعة المنقولة، وذلك خلافا للضرر المادي الذي ينصب أساسا على نوعيتها.¹

يفترض هلاك البضاعة كليا إذا مضت ستون يوما على ميعاد تسليمها المتفق عليه، أو الذي يفترض فيه التسليم من طرف الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يكن هناك اتفاق والتزام الناقل هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالتها، وبنفس الكمية التي تسلمها من الشاحن، والناقل يسأل عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا، إذ يسأل في حال ما نقصت في الوزن أو العدد.²

والفرق بين الهلاك والنقص الموجود في البضاعة هو أن في هذه الأخيرة تقوم مسؤولية الناقل البحري؛ غير أن العرف البحري قد جرى على التساهل في حالة الهلاك اليسير الذي قد يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب عجز الطريق، ويقصد بعجز الطريق ما تتعرض له البضاعة من نقص ناجم عن عوامل الطبيعة.³

وهذا النقص يختلف بحسب طبيعة البضاعة ذاتها، فإذا كانت مائلا فمن الجائز أن يتبخر جزء منها، وإذا كانت حبوب فمن الجائز أن ينقص قدر ضئيل منها وذلك بسبب عمليتي الشحن والتفريغ. وقد استهدف المشرع بذلك تبسيط التعامل التجاري، ومراعاة لطبيعة البضاعة. وتختلف النتائج التي تترتب عن الأخذ بالمعيارين فيما لو جاوز مقدار النقص الحد المسموح به، فوفقا للمعيار الأول يعفى الناقل عن القدر المسموح به، ويسأل في ما ازد على ذلك. أما المعيار الثاني فإن زيادة الضرر عن القدر المسموح به يكشف عن خطأ الناقل، وعليه يسأل عن مقدار العجز كله، والترجيح هنا يكون بالمعيار الثاني؛ لأنه في حالة الهلاك الكلي لا يخصم من قيمة البضاعة ما يقابل النقص المتسامح فيه، وإنما يكون الضرر عن البضاعة كاملة.⁴

الفرع الثاني: تلف البضاعة

¹ محمد فايد، مرجع سبق ذكره، ص 121.

² لطيف كوماني، مرجع سبق ذكره، ص 84.

³ محمد فايد، مرجع سبق ذكره، ص 122.

⁴ لطيف كوماني، مرجع سبق ذكره، ص 89.

ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، فتكون بذلك غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له، ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كاملة أو في جز منها،¹ ويعرف التلف على أنه العطب في مادة الشيء أو سوء حالته، يعني كونه لم يعد صالحة للاستخدام الذي أعدله، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف.²

وقع عيب إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائنا بالبضائع، ولأن التلف صورة من صور الضرر ولسند الشحن أهمية في عملية الإثبات، فحيث يكون سند الشحن نظيفا فإن إثبات التلف يكون أيسر، لأن الناقل ملزما بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن. فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف ذلك فإن على المسلم أن يثبت تحفظاته عن البضاعة على وصل التسليم أو على مستند الشحن ذاته، وذلك ببيان ما أصابها من النقص أو التلف بشكل محدد. ويقوم المستلم بتبليغ الناقل أو ممثله القانوني. وفي حالة تسليم الناقل لسند الشحن نظيف وتلفت البضاعة لا يمكنه إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن. غير أنه إذا كان التلف الذي أصاب البضائع قد حصل بسبب عيب ذاتي فيها؛ فيحق للناقل إثبات ما يخالف بيانات مسند الشحن حتى بمواجهة الغير، وذلك لأن هذه الحالة تعتبر قانونية تعفي الناقل من المسؤولية.³

أما إذا كان الناقل قد ضمن مسند الشحن العيب الذي عليه البضاعة بموجب تحفظات يديها، وهذا ما تضمنته المادة 756 من القانون البحري الجزائري، حيث يمكن للناقل أن يدرج في سند الشحن البيانات المتعلقة بحالة البضاعة، وبذلك لا يسأل عن العيب الذي يجده متسلم البضاعة. إلا إذا أثبت الشاحن أن ما أصاب البضاعة من تلف يخرج عن حدود التحفظات التي دونها الناقل في سند الشحن.⁴

الفرع الثالث: التأخير في وصول البضاعة

ويقصد به عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل أو في الميعاد الذي يفترض أن يسلمها فيه إذا كان الميعاد غير محدد وقد نصت المادة 775 على وجوب وصول البضاعة في

¹ محمد حمدي، مرجع سبق ذكره، ص 72.

² لطيف كوماتي، مرجع سبق ذكره، ص 91.

³ المرجع السابق، ص 92.

⁴ المادة 756 من القانون البحري الجزائري

الوقت المتفق عليه، وذلك بنقلها عبر طريق يتفق عليه الطرفين، وإذا لم يتفقا فتنقل عبر الطريق العادي. غير أنه يمكن أن يعفى الناقل من تحمل المسؤولية عن التأخير إذا كان سببه راجع لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، وبما أن التأخير يعتبر ضارا بالنسبة للمرسل إليه حتى ولو وصلت البضاعة سالمة، لأنه قد تتعرض البضاعة إلى الكساده وبالتالي انخفاض أسعارها بعكس إذا وصلت في ميعادها المحدد، كما أن التأخير يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليمها في الميعاد المقرر، الأمر الذي يلحق ضرارا بالبائع (الشاحن) نتيجة مطالبة المشتري (المرسل إليه) بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع. ويقع عبه اثبات التأخير على عاتق المرسل إليه، فإذا كان سند الشحن قد تضمن الميعاد المتفق عليه، فإنه لا يثير أي أشكالية، فبمجرد عدم وصول البضاعة في ذلك الميعاد، تقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير. غير أنه في الحالة التي لا يوجد فيها إتفاق محدد، يجب على المرسل إليه أن يثبت الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضاعة في نفس الظروف المماثلة¹.

المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص

يحدث أن يعهد الناقل المتعاقد إلى ناقل آخر بتنفيذ العقد كله أو جزء منه، كما قد يحدث أن تصل البضاعة إلى المرسل إليه عن طريق التابع؛ وذلك كان يعين في العقد اسم ناقل أو ناقلين آخرين يتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل؛ أي من ناقل إلى ناقل حتى تصل البضاعة إلى المرسل إليه. وعليه يمكن أن نفرق بين ثلاثة أشخاص قد تقوم عليهم المسؤولية أثناء نقل البضاعة.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الفعلي

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم العقد مع الشاحن ويتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها، وللناقل المتعاقد الحق في أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل آخر أو بعملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي وللناقل المتعاقد هذه الصلاحية، دون الرجوع أو الحاجة إلى موافقة الشاحن أو إجازته، غير أنه لا يجوز الناقل المتعاقد، أن يلجأ إلى الاستعانة بناقل آخر إذا أتفقا على ذلك في عقد النقل البحري.²

¹ حلو عبد الرحمان، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8، ص 107.

² محمد حمدي، مرجع سبق ذكره، ص 78.

وفي حالة مسؤولية الناقل الفعلي، نكون أمام ناقلين، ناقل متعاقد وناقل فعلي، فيبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً عن عملية النقل بكاملها، كما يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عن عملية النقل التي نفذها، وعلى هذا يعتبر كل من الناقلين مسؤولان بالتضامن عن سلامة البضاعة، وتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة التي أسلمها الناقل المتعاقد من الشاحن. ففي القانون البحري الجزائري، تكلم المشرع عن حالة واحدة وهي توقف الرحلة لسبب ما، وفيها يجب على الأقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع¹، ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر في العقد. وفي حالة توقف الرحلة لسبب ما، ومساقنة البضائع من سفينة إلى سفينة أخرى تكون مصاريف السافلة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء عملية نقل البضائع على عاتق الناقل؛ إلا إذا أثبت الناقل أن لا يد له في هذا التوقف، وذلك حسب المادة 776 من القانون البحري.²

الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة

و في الأصل أن الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء نقلها حتى وصولها إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه، وللتعرف على الناقل يتم الرجوع إلى وثيقة الشحن، غير أنه قد لا يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غامض ففي هذه الحالة وطبقاً للمادة 754 مجهز السفينة هو الناقل.³

و مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر، ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي التعرف على اسم السفينة وذلك للتعرف على مالكيها وهو الناقل البحري⁴. أما في حالة استئجار السفينة فلم رسل إليه عليه الرجوع إلى وثيقة الشحن حتى يتعرف على الناقل وذلك ضمن ثلاث فروض هي.

أولاً: الفرض الأول

في حالة استئجار السفينة لمدة معينة المستأجر تكون له صفة الناقل وليس المالك لأن هذا الأخير بصفته المؤجر يلتزم بأن يضع السفينة في يد وتصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليها، وأن تكون

¹بهاء شكري، التأمين البحري، ط1، عمان (الأردن)، 2009، ص428.

²المادة 776 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

³المادة 754 من القانون البحري الجزائري

⁴كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، الاسكندرية (مصر)، 2004، ص7.

السفينة بحالة جيدة للملاحة ومجهزة بكافة الوثائق والتأمينات ودفعت رواتب الطاقم ، ولا يكون المؤجر مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية الناتجة عن الريان أو مندوبيه.¹

ثانياً: الفرض الثاني

في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة : تكون للمؤجر صفة الناقل لأنه يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، حيث جاء في المادة 651 من القانون البحري الجزائري " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة للرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة وتطبيقاً لأحكام عقد الإيجار فالمؤجر هذا هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي تسلمها ريان السفينة.²

ثالثاً: الفرض الثالث

في حالة استئجار السفينة بملكها: المستأجر هو الناقل البحري، ويتمتع بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة مقابل تعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بملكها، بان يضع السفينة بدون تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد.

الفرع الثالث: المسؤولية في حالة النقل المتتابع

يكون النقل بوثيقة مباشرة عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة بمعونة ناقلين آخرين، وفيها يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى نقل البضاعة إلى نقطة معينة، ثم تسليم البضاعة إلى ناقل ثاني بنقلها إلى نقطة أخرى، إلى الثالث وهكذا حتى تصل إلى صاحب الحق فيها. و يترتب على ذلك أن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول مصدر وثيقة الشحن المباشرة، بالرغم أنه لم يستلم البضاعة من الناقل الأول، وإنما من الأخير، كما أن شروط وثيقة الشحن تحكم عمليات النقل في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن والمرسل إليه.³

وقد جاء في المادة 764 من القانون البحري على أنه إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتتمة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه

¹ المادة 698 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

² المادة 651 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

³ يسعد مرد، مرجع سبق ذكره، 265.

الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين.¹

كما نصت المادة 765 على أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة النقل المباشرة يلزم التنفيذ الملائم للالتزامات المترية على الاقل في كل المسافة التي تشير عليها وثيقة الشحن حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، و يسأل كل التلقين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة.²

نستنتج أن المشرع الجزائري قد قام بوضع أحكام النقل المتتابع مع مراعاته التوفيق بين مصلحة وحقوق صاحب الحق في البضاعة من جهة، وبين التزامات الناقلين الأول والمتتابعين من جهة أخرى، فأجازت هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت بحقه والمتمثل في البضاعة.

فهنا ينوب هذا الناقل المتتابع عن باقي الناقلين، على أن يقوم هذا الناقل بالرجوع على باقي الناقلين الآخرين، بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، غير أن المادة 766 من القانون البحري الجزائري، نصت على أنه لا يمكن الرجوع على الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي تكفل فيها بنقل البضاعة.³

وحسب اتفاقية هامبورغ في مادتها 11 على إمكانية النص في عقد النقل البحري على إعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الذي يقع خلال تنفيذ الناقل الفعلي للجزء المكلف به من النقل المشمول بالعقد، بعبارة أخرى أجازت الرجوع على الناقل الفعلي وحده عما لحق بالبضاعة من ضرر أثناء وجودها في حارسته، إلا أنها علقت هذا الحق على ما يلي:

- أن يكون الناقل الفعلي مسمى في العقد؛
- أن يرد نص صريح في عقد النقل البحري يعفى الناقل المتعاقد من المسؤولية عن الضرر الذي يحدث أثناء قيام الناقل الفعلي بتنفيذ المرحلة الخاصة به.؛

¹المادة 764 من القانون البحري الجزائري.

²المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

³المادة 766 من القانون البحري الجزائري.

- على الناقل الفعلي المتعاقد عبء إثبات وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل الفعلي؛
- ألا يتعذر على الشاحن إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرتين الأولى والثانية من المادة 21 من الاتفاقية.

خلاصة

نستنتج 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 اجتبي، كما سمح المشرع للناقل البحري بالاستفادة من إعفاءات قانونية وأخرى اتفاقية، للتخلص من المسؤولية التقليل منها أو تحديدها قانونياً.

الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري عن نقل

البضائع

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 مسند الشحن، وفي حالة عدم تحقق هذه النتيجة تقوم مسؤولية الناقل البحري، ويستحق المتضرر التعويض عن الخسائر التي لحقت، وحتى يقتص صاحب الحق في البضاعة حقه، عليه أن يتبع إجراءات معينة سطرها المشرع الجزائري الذي سائرًا بذلك على نهج التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية.

المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع (حالات الإعفاء) (الخاصة، العامة)، (التعويض)

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في إيصالها و ذلك 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 الريان أو سرقة الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء

تستيف البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون سبب التأخير إتباع الریان طریق أطول من الطريق المتفق عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار راجع إلى سبب لا يد للناقل البحري فيها تقتفي مسؤولية الناقل البحري وذلك وفقا للقواعد العامة وقواعد القانون البحري.¹

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 و المعاهدة تحديدا للالتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري ونصا على بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسؤولية النقل البحري عند مخالفة هذه الالتزامات.

المطلب الأول: الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري من المسؤولية

إن إبطال التشريعات البحرية الشروط الإعفاء من المسؤولية، بعد أن كانت هذه الشروط مباحة اعتمادا على مبرارت، 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.²

الفرع الأول: الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري حسب المشرع الجزائري

كما سبق وكأصل عام يقع باطلا أي شرط في عقد النقل يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها، وحسب المادة 811 من القانون البحري جزائري يعد باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:³

- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري الجزائري؛

¹ محمد قايد، مرجع سبق ذكره، ص 124.

² لطيف كومانى، مرجع سبق ذكره، ص 99.

³ المادتين 811، 812 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

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

- 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 تفريغها و لغاية تسليمها؛

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

الفرع الثاني: الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري حسب الاتفاقيات الدولية

أولاً: موقف اتفاقية بروكسل 1924

منعت اتفاقية بروكسل شروط الإعفاء من المسؤولية بأي شكل كانت عليه تلك الشروط، ما يعني الناقل من المسؤولية أو يخففها، حيث أبطلت شروط الإعفاء غير المباشرة التي يشترطها الناقلون عن طريق الاتفاق على تنازل المرسل إليه عن حقوقه الناشئة عن التأمين إلى الناقل، وقد أوضحت المادة الثالثة ثانيا منها حالات البطلان لشروط الإعفاء من المسؤولية والتي نصت على أن كل شرط أو تعاقداً 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 باطلاً مطلقاً، 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 المسؤولية¹.

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 اقتار التأخير بهلاك أو تلف البضاعة ففيها يبطل الاتفاق استنادا لنص المادة السابقة، أما الحالة الثانية وهي عندما لا يقترن التأخير بهلاك أو تلف البضاعة² 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 المكان رصها أو للرحلة التي تسلكها السفينة، أو لكون سريان النصوص يقتصر على مرحلة معينة من النقل، وبالتالي يمكن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات هي:

أ. نقل الحيوانات:

حيث تقضي الاتفاقية على عدم سريان نص وصها علي نقل الحيوانات الحية و على البضائع التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على سطح السفينة و المادة تتضمن استثناءين:

- **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، و يستمد هذا الاستثناء أصوله من الطرق القديمة للنقل ، حيث أن الشاحن يصاحب بضاعته التي تشحن في السفينة ويكون مسؤولا عنها، وبالرغم من تطور النقل حيث لم يعد الشاحنون يرافقون بضائعهم دائما. إذ تخصصت سفن في نقل الحيوانات الحية إلا أن هذا النوع من النقل بقي خاضعا للتصور القديم فاستبعد نقل الحيوانات الحية من نطاق الاتفاقية؛

¹ لطيف كومان، مردع سبق ذكره، ص102.

² المرجع السابق، نفس الصفحة.

- 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 يسمع الاتفاق بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تتعرض لها البضائع.

ب. 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، كان تنقل البضائع في ظروف الحرب أو المطلوب إيصالها في وقت أقصر من الوقت المألوف، أو قابلية البضائع التلف بسرعة وعلى هذا يمكن للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية.¹

ثانياً: موقف اتفاقية هامبورغ 1978

أشارت اتفاقية هامبورغ في مادتها 6/5 إلى أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة نتيجة لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر. أو التأخر في تسليم البضاعة خلال الوقت المتفق عليه أو خلال الوقت المعقول، وتتسم قواعد هامبورغ بالمرونة وذلك لعدم معاقبة الناقل تعسفياً.²

المطلب الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري 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 أورد هذا الأخير دفع المسؤولية عنه وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، الذي لا يدل عليه ولا لتابعيه . وبالتالي فإن الناقل لا يكون دوماً مسؤولاً عن الخسائر والأضرار.³

¹لطيف كرماني، مرجع سبق ذكره، ص 104، 105.

²كاتيا الصمادي، مرجع سبق ذكره، ص 22.

³هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الاسكندرية (مصر)، 2002، ص 273.

الفرع الأول: الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية وفق المشرع 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 يعفى فيها الناقل من المسؤولية وهذه الحالات هي¹:

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

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

- الحريق إلا إذا كان مسببا عن فعل أو خطأ الناقل؛

- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة؛

- القوة القاهرة؛

- الإضرابات واغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب؛

- عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر؛

- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع؛

- عيب خفي لم يظهر على السفينة بالرغم من الاهتمام الكافي؛

- إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو لمحاولة في ذلك؛

- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل؛

- أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن يسببه شخصياً أو مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

بناء على ما سبق، يمكن تصنيف الإعفاءات القانونية للنقل البحري في القانون الجزائري إلى أسباب

عامة وخاصة.

¹المادة 803 من الأمر 76-80.

أولاً: الأسباب العامة

أن السبب العام للإعفاء من المسؤولية في التقنين الجزائري يكون بإثبات السبب الأجنبي، حيث أن هذا الأخير هو الذي يقطع ال اربطة السببية في عناصر المسؤولية وهذه الأسباب العامة تتمثل فيما يلي:¹

أ. **عدم صلاحية السفينة للملاحة:** و يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة فيل 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 ؛

ب. **الأخطاء الملاحية:** وهي الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة؛

ج. **العيوب الخفية:** ويقصد بها العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803 قانون البحري الجزائري الخاصة بالعيوب الخفي في السفينة؛

د. **خطا 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 بما فلا مسؤولية عليه؛

هـ. **القوة القاهرة:** وهي حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه وليس للناقل دخل ومن أمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة ؛

و. **إنقاذ الأرواح والأموال:** إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، كما إذا تأخر الريان لإنقاذ أرواح بشرية أو الإنقاذ سفينته من الغرق، فلا مسؤولية عليه.

ثانياً: الأسباب الخاصة

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

¹ طالب سوسى، القانون البحري، ط2، عمان (الأردن)، 2012، ص179.

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

ب. 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؛

ج.التصريح الكاذب للشاحنة نصت المادة 810 على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما تعمد الشاحن تصريحا كاذبا بشأن نوع وقيمة البضائع؛

د. 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 مسالة الناقل إذا حدث بينه وبين الشاحن اتفاقا بالشحن على سطح السفينة، وذلك طبقا لنص المادة 774 من القانون البحري الجزائري؛

هـ.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.¹

الفرع الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية وفق الاتفاقيات الدولية

أولا: موقف اتفاقية بروكسل 1924

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.

¹الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية، ولا يسألون من الأم ارض 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.

أ. إعفاءات لعدم صلاحية السفينة للملاحة:

قررت اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عدم صلاحية السفينة للملاحة سبباً للإعفاء من المسؤولية، واشترطت أن يكون الناقل قد بدل الهمة الكافية. والسبب في هذا الإعفاء أن النصوص اعتبرت عدم صلاحية السفينة للملاحة مع بدل الهمة الكافية قوة قاهرة لا يمكن مقاومتها نظراً لما تتصف به السفينة من تعقيد.¹ ويجب على الناقل طبقاً للاتفاقية أن يثبت بدل الهمة الكافية، وتثبت الناقل بالهمة الكافية أو خفاء العيب لا يجدي نفعاً في التحرر من المسؤولية إلا إذا ارتبط الضرر بذلك، وبإمكان الشاحن قطع العلاقة بإثبات السبب الحقيقي للضرر.²

ب. إعفاءات لأخطاء التابعين للملاحة:

هناك نوعين من الأخطاء الأولى تدعى الملاحة، وهي التي يعني الناقل من المسؤولية عنها قانوناً بغير حاجة للاتفاق على الإعفاء منها أما الثانية فتدعى الأخطاء التجارية ويسأل الناقل عليها ولا يجوز له اشتراط الإعفاء منها. وأساس الإعفاء يستند على افتراض أن أخطاء التابعين تحدث بغير إشراف من الناقل لأن الأخطاء تقع والسفينة بعيدة عنه³. والأشخاص الذين تقع منهم الأخطاء ويعفى عنها الناقل من المسؤولية هم الريان والملاحون والمرشدون وكل الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في السفينة، وكون الخطأ ملاحياً أو تجارياً مسألة تقدرها المحاكم المختصة، وتخضع لرقابة المحاكم العليا لأنها مسألة قانونية.

ج. إعفاءات أخرى:

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

- 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، كما يعتبر من الحوادث

¹ دمانة محمج، المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة تلمسان، تلمسان (الجزائر)، 2011، ص 19.

² كمال حمدي، مرجع سبق ذكره، ص 43.

³ دمانة محمد، مرجع سبق ذكره، ص 30.

الفجائية: إذ يمكن رد عدد من الحالات التي وردت في اتفاقية بروكسل، إلى مفهوم الحادث الفجائي كما هو معروف في القواعد العامة؛

- **الحالات التي تعتبر بمثابة خطأ المتضرر** : حيث أشارت الاتفاقية إلى سهو عمل أو سهو من الشاحن أو مالك البضاعة والى 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.¹

المطلب الثالث: تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري

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 المتضرر. والهدف من التحديد القانوني للمسؤولية، هو تحقيق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن معا، فمصلحة الناقل هي في دفع تعويض معقول لا ينفرد من مخاطر الاستثمار البحري، ومصلحة الشاحن هي الحصول على حقوقه عند إخلال الناقل بالتزاماته دون إجحاف من الناقل.²

الفرع الأول: التحديد القانوني لسقف مسؤولية الناقل البحري وفق المشرع 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 تنفيذ العقد كاملة، ومن ثم قرر تحديد مسؤولية الناقل قانونا عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضا وسطا عن الضرر الذي لحق بالشاحن ونصت المادة 805 من القانون البحري.³

¹كمال حمدي، مرجع سبق ذكره، ص 46.

²محمج قائد، مرجع سبق ذكره، ص 136.

³سعيد مراح، مرجع سبق ذكره، ص 293.

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 مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام بصاب 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 العبرة 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 ميليغرام 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.¹ فبناء على ما جاء في نص المادة فإن المشرع قد وضع شروط معينة، إذا تحققت تحدد مسؤولية النقل البحري وهذا التحديد يختلف حسب نوع الضرر الذي لحق بالبضاعة كما يختلف في حالة استخدام الحاوية

أولاً: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

وضع المشرع شروط محددة حتى يستفيد النقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة، وتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أي وثيقة أخرى مماثلة، حيث إن المشرع لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني بصورة مطلقة، بوضع شروط وضوابط في حالة تحققها نكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني.²

¹ المادة 805 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

² الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 87.

ثانيا: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية، عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة الحد الأدنى المطبق.¹

ثالثا: الحد الأعلى للمسؤولية في حال التأخير في التسليم

لقد حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار ما يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل.²

رابعا: الحد الأعلى للمسؤولية في حال 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 20000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة 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.³

¹ المادة 805، من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

² سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 300.

³ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 302.

الفرع الثاني: التحديد القانوني لسقف مسؤولية الناقل البحري وفق الاتفاقيات الدولية

أولاً: موقف اتفاقية بروكسل

حسب المادة 4 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 إنجليزي 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 ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا لا 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.¹

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.

ولاحظ طابع معاهدة سندات الشحن كاتفاقية دولية مالها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض، فقد أخذت بالقيمة الذهبية الأكثر 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 لعملائها الوطنية، وعلى ذلك يتعين على القاضي ترجمة قيمة التعويض، مقوماً بالجنيه الإسترليني الذهب إلى عدد من وحدات العملة الوطنية والزم الناقل بأداء التعويض بهذه العملة. وتكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

¹ المادة 4 من اتفاقية بروكسل.

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 عبار 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.¹

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع (المحكمة المختصة، التقادم)

وفقاً 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 المتضرر برفع دعوى على المتسبب في الضرر وذلك طبقاً للقواعد الإجرائية المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الذي تم الإحالة إليه بموجب التقنين البحري وذلك بموجب عريضة افتتاحية المنصوص عليها في المادة 13 من قانونا لإجراءات المدنية والإدارية، أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً ونوعياً قبل سقوط الحق في رفع الدعوى بالتقادم بعد استيفاء الشروط الشكلية المقررة قانوناً.²

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يرم 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

¹الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 94.

²المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الصادر بموجب القانون 9-38 المؤرخ في 25 فبراير 2008.

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.

الفرع الأول: المدعى بمسؤولية الناقل البحري

وهو الطرف الذي أصابه ضرار 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.¹

أولاً: الشاحن

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 عهد الناقل البحري، ورجوع الشاحن على الناقل أساسه المسؤولية التعاقدية بان 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 شكلها². 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 فتنتقل 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.³

¹ محمد قايد، مرجع سبق ذكره، ص 146.

² الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 131.

³ المادة 749 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

ثانيا: المرسل إليه

وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع أو الطرف الذي يعتمد الناقل البحري بناء على اتفاه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه وبالتالي هر طرف أجنبي أبرم العقد لفائدته ويؤدي التعاقد لمصلحة المرسل إليه إلى نشوء حق شخصي ومباشر تجاه الناقل يخول له بم وجبه الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.¹

وفي الغالب يكون المرسل إليه هو المدعي مطالبا بتعويضه عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير أن يقدم وثيق الشحن التي تعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها.² وصدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015 قضي برفض دعوى الشركة الجزائرية التأمينات النقل وكذا شركة سوناطراك، والرامية إلى تعويض الخسائر، وذلك لكونهما لم يبراز صفتهم كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن.³

وتكون وثيقة الشحن اسمية فيعين المرسل إليه فيها، وإذا كانت لأمر يذكر اسم الشخص الذي تكون لأمره، وفي حالة التحويل تكون لآخر 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، وذلك ما جاء في نص المادة 787 من القانون البحري، 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، غير أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن وفي هذا الصدد نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعين على الأقل تسليم البضاعة للمرسل إليه أو لممثله القانوني في المكان المتفق عليه هذا

¹ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، 2002، ص 283.

² القرار الصادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية 145015 المؤرخ في 1996/12/17.

³ حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية للمحكمة العليا، 1999.

الأخير الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة صحيحة.¹

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.²

ثالثا: الغير

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 الاقل 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 التقصيرية³، إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير، وهذا ما نصت عليه المادة 813 قانون بحري. والغير هنا يحل محل المرسل إليه أو بجانبه، ويطلق عليها بدعوى الحلول، وحسب عليه المادة 118 من قانون التأمينات 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 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 أن تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة المؤمن عليها.⁴

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

¹الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 133.

²سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 309.

³المادة 813 من القانون البحري الجزائري.

⁴الأمر رقم 195-07 المؤرخ في 1995/01/25 والمتعلق بالتأمينات

- 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 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.¹

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 تراجعت بعدها وذلك بموجب اجتهاد لاحق مضمونه رفض دعوى شركة التأمين لأنها قدمت عقد حلول لا يتضمن تاريخ تحريره.

- 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 اذا رفعت في القرار رقم 151326 المؤرخ في ماي 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 ابتداء من ذلك التاريخ، وأن حقوق الأطراف تقدر بوم رفع الدعوى، وبما أن عدد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التمديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع 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 البضاعة، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل

¹القرار رقم 138267 المؤرخ في 27/1996.

المسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة¹ وبالتالي قد ترفع ضد النقل البحري سواء كان متعاقدا أو ناقلا فعليا كما يجوز للمدعي الرجوع على أحد تابعي الناقل البحري وكذلك مجهز السفينة.²

أولا: الناقل المتعاقد

وهو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري وتعهده بتنفيذه وبالتالي يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها حتى وصولها إلى صاحب الحق فيها، وهذا ما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري، وعليه يحق للمدعي الحصول على التعويض في الحالة التي تلحق بالبضاعة أضرار، 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 استمرارية تنفيذ مراحلها 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 تنفيذا 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 المتتابعين إصدار وثائق شحن منفصلة لمساقات النقل المتمم 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 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 من القانون البحري الجزائري.

¹الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 135.

²محمد قايد، مرجع سبق ذكره، ص 147.

من 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.¹

ثانيا: 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.²

ثالثا: 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،³ ولغاية من جعل مجهز السفينة هو 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 اسم صاحبها لدى مصالح التسجيل البحري.⁴

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

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

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 314.

² المرجع السابق، ص 315.

³ القرار رقم 57-39، المجلة القضائية، العدد 1، 1991.

⁴ المادة 35 من القانون البحري الجزائري

- 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؛
- أما في حالة استئجار السفينة بأكملها 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.¹

الفرع الثالث: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تنص المادة 32 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 مقار 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. هذا ويمكن للأطراف اللجوء إلى التحكيم إذا كان عند الشحن قد تضمن شرطاً لإحالة المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم الفصل فيها.²

أولاً: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية

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

أ. حسب قواعد القانون العام ترفع أمام الجهات المختصة إقليمياً أي موطن المدعى عليه وذلك طبقاً 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

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 318.

² سعيد مراد/ مرجع سبق ذكره، ص 319.

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.

ثانيا: ترفع أمام الجهات القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة الواقع في دائرتها ميناء التفريغ الكائن بالرب الوطني وذلك طبقا للمادة 745 قانون بحري، وعليه فإن هذه القاعدة من جهة توسع للمدعي اختيار المحكمة المختصة ومن جهة أخرى تقر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.¹

والمرجع لم ينص على مدى شرعية اتفاق أطراف النزاع على جهة معينة دون الجهات المحددة قانونا 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.² كما يمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن وكيل الناقل باعتباره ممثلا له في الموانئ التي يتردد عليها الناقل أثناء مباشرة نشاطاته التجارية ويدافع عنه باسمه ولحسابه، وذلك حسب الوكالة المبرمة بينهما.³ كما جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 16 ديسمبر 1997 عن الغرفة التجارية والبحرية، مفاده أن لرافع الدعوى الحرية في اختيار الجهة المختصة محليا في حدود ما يقره القانون، وذلك في قضية بين شركة التأمين من جهة والشركة الجزائرية من جهة أخرى، حيث قرر مجلس قضاء تلمسان بعدم الإختصاص.⁴ الإقليمي لمحكمة الغزوات، وذلك لكونها ليست محكمة مقر إقامة المدعى فمقر الشركة هو الجزائر العاصمة، فنقضت المحكمة العليا القرار وأبطلته وأعتبرته مخطئا في تطبيق نص المادة 745 من القانون البحري، وأعتبرت محكمة الغزوات مختصة لأنها محكمة ميناء.⁵

ثانيا: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري

¹ المادة 745 من القانون البحري الجزائري.

² سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 321.

³ الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 164.

⁴ المادة 613 من القانون البحري الجزائري.

⁵ قرار المحكمة العليا المؤرخ في 16/12/1997 رقم 2697.

يقصد بالتحكيم في الاصطلاح القانوني اتفاق طرفين في نزاع معين على إحالته إلى شخص ثالث أو أكثر لحسمه دون اللجوء إلى القضاء قبل نشوء النزاع أو بعده، فإذا كان قبل النزاع سمي ذلك شرط التحكيم، وإذا كان بعده سمي اتفاق التحكيم أو مشاركة التحكيم¹. ومن أبرز مبررات اللجوء إلى التحكيم الحجة المتمثلة في رغبة أطراف العلاقة القانونية تفادي 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 وفقا للقوانين المعمول بها في إحدى هيئات التحكيم الدائمة. كغرفة التجارة الدولية بباريس أو وفقا 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 الاقتصادية².

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 الحر³. 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 وفقا لإجراءات وطنية مع تطبيق القانون الوطني.

¹ أفراح خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 14، العدد 16، 2010.

² عبد الحميد الأحمد، التحكيم: أحكامه ومصدره، ج 1، بيروت (لبنان)، ص 20.

³ محمود النحيوي، التحكيم الحر والتحكيم الدولي، الإسكندرية (مصر)، 2001، ص 191.

والتحكيم الوطني لا يثير أية صعوبة أنه يخضع للقانون الوطني ولا ينفذ خارج الدولة ولا يجوز للقاضي أن يتصدى موضوع 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 و1009 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 بعد 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.¹ وقد قام المشرع الجزائري بتخصيص المواد من 1006 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وذلك بقانون رقم 09-08 المؤرخ في 25/08/2008.²

أ. تنظيم التحكيم:

كما سبق وذكرنا أن اتفاق التحكيم هو اتفاق على لجوء الطرفين إلى التحكيم التسوية خلافات نشأت أو يحتل أن تثور بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية أو غير عقدية، وعليه يمكن أن يكون الاتفاق سابق للنزاع كما يمكن أن يكون لاحقا له.³ 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 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 وقع الطرفان أو إذا ورد فيما تبادلته 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.

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 326.

² قانون الإجراءات المدنية والإدارية الصادر بموجب القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25/02/2008.

³ المادة 40 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وبعرض 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.¹

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 الإرادة 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.² وإذا رفع أمام قضاء الدولة نازع اتصلت به محكمة تحكيم بمقتضى اتفاق التحكيم، فيجب أن تعلن هذه المحكمة عدم اختصاصها طالما أن اتفاق التحكيم ليس واضحا بطلائه، وهذا ما يطلق عليه بالأثر المانع، ونصت على ذلك المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ب. الحكم التحكيمي:

تحكم مهمة محكمة التحكيم في الفصل في النزاع، وذلك عن طريق إصدار حكم بالأغلبية، على أن يتم إدراج أري 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.³

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

¹ التحكيم التجاري . www . Djelfa . info

² المادة 1043 من القانون 19-18، مرجع سبق ذكره.

³ المادة 1029 من 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، إل رئيس المحكمة للجهة القضائية المختصة في الطلب، فإذا كان مقر محكمة التحكيم ف 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.¹

ج. 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، 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 حدتها المادة 1066 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

كما يمكن استئناف الأوامر التي تقضي برفض الاعتراف أو تنفيذ حكم التحكيم وذلك طبقا للمادة 1055 قانون الإجراءات المدنية والإدارية. 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 المهل سارية المفعول سواء كان الخصوم مقيمين بالجزائر أو خارجها.

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 326.

المطلب 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 قانونا.

الفرع الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري

نص المشرع على إجراءات معينة يستوجب على الناقل اتباعها و اتخاذها 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 سرعة¹. 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 يثبت².

أولاً: التحفظات ومواعيدها

على المتضرر قبل أن يطالب الناقل بالتعويض، إخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في استلامها، ليعلم بما حدث ويتخذ قراره، وذلك بفض النزاع وديا واما رفض ادعاءات المتضرر ومنه الدخول معه في خصومة قضائية وعلى ذلك نص المشرع في المادة 790 من القانون البحري على ضرورة تبليغ الناقل أو ممثله كتابيا 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 اعتبارا من يوم 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 المرسل إليه على الشروط المبينة.³

¹التحكيم التجاري، www . Djelfa . info

²محمد قايد، مرجع سبق ذكره، 153.

³المادة 790 من الأمر رقم 76-80، مرجع سبق ذكره.

تفضي القواعد على من ادعى مسؤولية النقل 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 لإبلاغ 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. 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

1 .

وجاء في قرارات المحكمة العليا أن أجال تقديم التحفظات تكون العبرة فيها بالتسليم وليس بالتفريغ، ففي قرار صادر بتاريخ 1997/07/22 تحت رقم 153252 نقضت المحكمة 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 12/08/1984 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.²

نصت المادة 790 من القانون البحري على أنه تعتبر البضاعة المستلمة 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 وأكدت ذلك المحكمة العليا في العديد من قراراتها، ومنها القرار الذي قضى بأن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، وأكدت على بقاء حقوقه قائمة

¹ راجع المادة 1369 حول تعريف التسليم

² القرار رقم 153252، العدد الخاص، 2001، ص 230.

وذلك حسب المادة 743 من القانون البحري الجزائري، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل، وعليه يبقى حق المرسل إليه في التحفظات قائم لنفسه بدءاً من تاريخ التسليم.¹

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

ثانياً: الإثبات وقرينة 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 مفترضه 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 مسند الشحن، وعلى المرسل إليه إذا أورد أن ينفي هذه القرينة أن يثبت عكسها ويترتب على هذه القرينة لمصلحة الناقل أن ينتقل عبء الإثبات إلى المرسل إليه أو نائبه.²

أ. 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

¹القرار رقم 143090 المؤرخ 1996/07/19، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص.

²سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 351.

وثيقة الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكيفية المبينة في الوثيقة، إلا غدا ثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة الحامل من الغير بحسن نية¹.

فمن المادة نلاحظ أن وثيقة الشحن ليست مطلقة إذ يمكن إثبات عكسها بنقض ما ورد فيها، وعلى هذا يستطيع الريان أن يثبت أن البضائع سلمت له على خلاف ما ورد في سند الشحن، وعملية الإثبات هذا تختلف ما إذا كان هلاك كلي أو تلف أو لعب البضاعة.²

- 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 أورد أن يتخلص من المسؤولية عليه إثبات أنه سلم البضاعة للمرسل إليه القانوني، فتسليمها إلى غير ذي صفة يعد بمثابة عدم التسليم تماماً.

- الإثبات في حالة الهلاك الجزئي أو النقص:

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.

ب. 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

¹ المادة 761 من الأمر رقم 76-80، مرجع سبق ذكره.

² محمد حمدي، مرجع سبق ذكره، ص 194.

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

ج. قرينة المسؤولية في حق الناقل:

نصت المادة 802 من القانون البحري على أن الناقل مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضاعة مند 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.¹

وتجدر الإشارة إلى أن تعبير قرينة المسؤولية هو تعبير منتقد 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 للقانونية. فالمسؤولية إما أن تقوم أو لا تقوم. ولذلك فالمنطق يقتضي أن نقول أن المشرع وحتى يجنب الشاحن عبء إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه، قام بافتراض مفاده أن البضاعة ما كانت لتلف 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 ورصها وترتيبها. وخلال المسافة بين ميناء التحميل وميناء الوصول وم رحلة التفريغ بهذا الأخير للناقل المسؤولية الكاملة على سلامة البضاعة حتى أثناء عملية التفريغ التي يجب أن تتم بعناية تامة.²

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

¹ المادة 773 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

² المادة 780 من الأمر رقم 76-80، مرجع سبق ذكره.

القانوني وليس إلى مؤسسة الميناء. وتجدد الإشارة إلى أن إثبات تاريخ التسليم يكون على عاتق الناقل، فإذا أراد الناقل أن يعفى من المسؤولية فعليه أن يثبت أن ضياع البضاعة أو خسرتها تم بعد تسليمها للمرسل إليه أو لممثله القانوني¹.

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 تسليما، 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 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.

الفرع 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

أولا: 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:

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 356.

-الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري وتتقدم بمرور سنتين اثنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه، وهو ما تضمنته المادة 742 من القانون البحري الجزائري به حيث جاء نصها كما يلي مع لتحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 تتقدم 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 النقل¹.

-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.²

-دعوى الرجوع التي تخص المؤمن، وترفع خلال سنة ويجوز أن ترفع حتى بعد القضاء 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 دعاوى 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 الدعوى³.

أ. 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 الثقل باشتراط مدة تقادم لا تكفيه لتحضير دعواه . والمدة المقررة في نص المادتين هي للتقادم المسقط وليست مقررة للسقوط، بحيث أن مواعيد السقوط لا يرد

¹الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص169.

²المادة 743 من الأمر رقم 76-80، مرجع سبق ذكره.

³المادة 744 من الأمر 76-80، مرجع سبق ذكره.

عليها الوقف والانقطاع كما لا يجوز الاتفاق على إطالتها بخلاف مدة التقادم ومدة التقادم المحددة في المادتين ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفقا على تعديلها إطالة أو تقصي ا ر، 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 ترتب 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 ص ا رحة 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 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.¹

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 1982/07/31.²

ب. 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:

¹المادة 321 من الأمر رقم 58-75 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2017، الجريدة الرسمية، العدد 83.

²قرار المحكمة العليا المؤرخ في 1982/03/31، رقم 1929، نشرة القضاة، عدد خاص، 1982، ص 109.

- الدعاوي 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 يخص تقادم دعوى الرجوع أكدت فيه أن مدة التقادم هي سنة واحدة، ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة كما يمكن أن ترفع حتى بعد انقضاء اجل عملا بالمادة 747 من القانون البحري.

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

- دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل، ونصت عليها المادة 797؛
- الدعوى التي ترفع ضد الشاحن بسبب الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء خطئه أو خطأ تابعيه ونصت عليها المادة 779؛
- الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه بسبب تأخر هذا الأخير في استلام البضاعة بدون تبرير، ونصت عليها المادة 794؛
- الدعوى 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 1766.¹

ثانيا: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 362.

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.¹

أ. 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.²

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.

- 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.³

وعلى هذا لا يعتبر تسليمًا للبضائع تسلم المرسل إليه وثيقة الشحن من الناقل ولا يسري التقادم من تاريخ تسليم الوثيقة وإنما من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع، كما أنه لا يعتبر تسليمًا فعليًا تسليم البضائع المصلحة الجمارك، إذ أن هذه الأخيرة لا تعتبر نانية عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما الجمارك تستلم البضاعة بناء على حق محمول لها قانونًا وعليه يبدأ سريان التقادم الخاص بدعوى مسؤولية الناقل البحري في حالة حصول التسليم من تاريخ التسليم النهائي والفعلي للبضائع.

¹ المادة 743 من الأمر رقم 76-80، مرجع سبق ذكره.

² المادة 314 من الأمر 58-75 المرجع السابق.

³ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 365.

- 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 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 فرضين هما:

- الفرض الأول :

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 يقم بذلك فإن بدء سريان التقادم يكون من تاريخ إعلام المرسل إليه، بأن بضاعته قد أودعت في المستودع.¹

- الفرض الثاني :

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، بعد امتناعه بمثابة الاستلام ومنه يبدأ سريان التقادم. غير أن المحكمة العليا دائما تأخذ بعملية التعليم، سواء في التقادم أو إبداء، التحفظات وعليه يبقى الناقل مسؤولا عن البضاعة حتى تسليمها فعليا للمرسل إليه طبقا للمادة 802 من القانون البحري. أما في الحالة التي يرفض فيها الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه، فيبقى الناقل مسؤولا عن البضاعة حتى تسليمها فعليا للمرسل إليه.²

ب. 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

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 366.

² المادة 802 من الأمر رقم 76-80 مرجع سبق ذكره.

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 وأمتناع 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 وهي:

- المطالبة القضائية: فرفع المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض عن الخسائر التي لحقت ببضاعته، سبب من أسباب انقطاع التقادم، حتى وان رفعت هذه الدعوى أمام محكمة غير مختصة؛
- الحجز: والحجز هو وضع أموال المدين تحت الرقابة القضائية، وهناك حجز تحفظي وحجز تنفيذي¹.
- 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.

خلاصة:

ونستخلص من حيثيات هذا الفصل أن المشرع قد هيا للمضور (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 أضفي التقادم القصير على الدعوى وذلك راجع إلى طبيعة المعاملات التجارية التي تمتاز بالسرعة.

¹ سعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 367.

المصادر و المراجع

الكتب:

- 1- بهاء شكري، التأمين البحري، ط1، عمان (الأردن)، 2009 .
- 2- طالب سوسى، القانون البحري، ط2، عمان (الأردن)، 2012.
- 3- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، 2002.
- 4- عبد الحميد الأحذب، التحكيم: أحكامه ومصدره، ج1، بيروت(لبنان).
- 5- علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، الاسكندرية (مصر)، 2003.
- 6- كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، الاسكندرية (مصر)، 2004.
- 7- لطيف كومانى، مسؤولية الناقل البحري، ط1، عمان (الأردن)، 2001.

- 8- محمد قائيد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء 1 و2، القاهرة (مصر)، 2004، 2005
- 9- محمود التحيوي، التحكيم الحر والتحكيم الدولي، الإسكندرية (مصر)، 2001.
- 10- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الاسكندرية (مصر)، 2002.
- 11- يحيى سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع في البحر لعام 1978، قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية (مصر)،

الدوريات العلمية:

- 1- احمد عبد الله المقران، أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقهاء الإسلامي، مجلة الجامعة الطبية، العدد 24، المملكة العربية السعودية، 1442
- 2- أفرح خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الرافيدين للحقوق، المجلد 14، العدد 16، 2010.
- 3- حلو عبد الرحمان، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8.
- 4- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية للمحكمة العليا، 1999.
- 5- دمانة محمج، المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة تلمسان، تلمسان (الجزائر)، 2011.
- 6- سعيد مراد، عقد النقل البحري وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة تلمسان، تلمسان (الجزائر)، 254
- 7- قاسي هشام وطيبار نوفل، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة جيجل، جيجل (الجزائر)، 2021.
- 8- محمد كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة 1990، 1995، الإسكندرية (مصر)

الرسائل:

- 1- الواحد رشيد، مسؤولية النقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة تيزي وزو، تيزي وزو (الجزائر)، 2013.
- 2- كاتيا الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الأردن.

3- هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة مستغانم، مستغانم (الجزائر)، 2019 .

الوثائق الرسمية:

- 1- الأمر رقم 58-75 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 05-07 مؤرخ في 13 ماي 2017، الجريدة الرسمية، العدد 83.
- 2- الأمر رقم 07-195 المؤرخ في 25/01/1995 والمتعلق بالتأمينات.
- 3- قانون الإجراءات المدنية والإدارية الصادر بموجب القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25/02/2008.
- 4- الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالأمر رقم 05-98 المتضمن القانون البحري
- 5- القرار رقم 143090 المؤرخ 19/07/1996، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص.
- 6- القرار رقم 39-57، المجلة القضائية، العدد 1، 1991.
- 7- قرار المحكمة العليا المؤرخ في 16/12/1997 رقم 2697.
- 8- القرار الصادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية 145015 المؤرخ في 17/12/1996.
- 9- قرار المحكمة العليا المؤرخ في 31/03/1982، رقم 1929، نشرة القضاة، عدد خاص، 1982
- 10- اتفاقية هامبورغ سنة 1978.
- 11- اتفاقية بروكسل.
- 12- القرار رقم 153230 المؤرخ في 22 جويلية 1997، المجلة القضائية.
- 13- قرار رقم 422808 المؤرخ في 13 فيفري 2001، عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد 1، 2001.
- 14- القرار القضائي رقم 62163 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، العدد 2، 1996.

الفهرس

الفهرس

1. مقدمة عامة.....5
2. الفصل الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع.....7
3. المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني.....8
4. المطلب الأول: طبيعة مسؤولية للناقل البحري.....8
5. الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر المشرع الجزائري.....9
6. الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية.....10
7. أولا: موقف اتفاقية بروكسل 1924.....11
8. ثانيا: موقف معاهدة هامبورغ 1978.....11
9. المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري.....14
10. الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر المشرع الجزائري.....15
11. الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية.....16
12. أولا: موقف اتفاقية بروكسل 1924.....16

16.....	13. ثانيا: موقف اتفاقية هامبورغ 1978
17.....	14. المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع
17.....	15. المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان
17.....	16. الفرع الأول: موقف المشرع الجزائري
19.....	17. الفرع الثاني: موقف الاتفاقيات الدولية
19.....	18. أولا: اتفاقية بروكسل 1924
19.....	19. ثانيا: موقف اتفاقية هامبورغ 1978
22.....	20. المطلب الثاني: النطاق المادي لمسئولية الناقل البحري
22.....	21. الفرع الأول: هلاك البضاعة
23.....	22. الفرع الثاني: تلف البضاعة
24.....	23. الفرع الثالث: التأخير في وصول البضاعة
25.....	24. المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص
25.....	25. الفرع الأول: مسؤولية الناقل الفعلي
26.....	26. الفرع الثاني: مسؤولية مجهزة السفينة
26.....	27. أولا: الفرض الأول
27.....	28. ثانيا: الفرض الثاني
27.....	29. ثالثا: الفرض الثالث
27.....	30. الفرع الثالث: المسؤولية في حالة النقل المتتابع
29.....	31. خلاصة
31.....	32. الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع
	33. المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع (حالات الإعفاء الخاصة، العامة، التعويض)
32.....	34. المطلب الأول: الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري من المسؤولية
33.....	35. الفرع الأول: الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري حسب المشرع الجزائري
34.....	36. الفرع الثاني: الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري حسب الاتفاقيات الدولية
34.....	37. أولا: موقف اتفاقية بروكسل 1924

35.....	نقل الحيوانات:	38
35.....	نقل الحيوانات الحية.....	39
35.....	البضائع التي تنقل على السطح.....	40
35.....	استثناء بعض الحالات المتفرقات:	41
36.....	ثانيا: موقف اتفاقية هامبورغ 1978.....	42
36.....	المطلب الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية.....	43
36.....	الفرع الأول: الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية وفق المشرع الجزائري..	44
37.....	أولا: الأسباب العامة.....	45
37.....	عدم صلاحية السفينة للملاحة.....	46
38.....	الأخطاء الملاحية.....	47
38.....	خطا الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها.....	48
38.....	انقاذ الأرواح والأموال.....	49
38.....	ثانيا: الأسباب الخاصة.....	50
38.....	المسؤولية النسبية.....	51
38.....	ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن.....	52
39.....	نقل البضائع على السطح.....	53
39.....	نقل الحيوانات الحية.....	54
39.....	الفرع الثاني: الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية وفق الاتفاقيات الدولية..	55
39.....	أولا: موقف اتفاقية بروكسل 1924.....	56
39.....	إعفاءات لعدم صلاحية السفينة للملاحة إعفاءات لأخطاء التابعين الملاحية.....	57
40.....	إعفاءات لأخطاء التابعين الملاحية.....	58
40.....	إعفاءات أخرى.....	59
40.....	الإعفاء الذي يرجع إلى مخاطر البحر.....	60
40.....	الحالات التي تعتبر بمثابة خطأ المتضرر.....	61
41.....	المطلب الثالث: تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري.....	62

63.	الفرع الأول: التحديد القانوني لسقف مسؤولية الناقل البحري وفق المشرع الجزائري.....	41.....
64.	أولاً: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية.....	42.....
65.	ثانياً: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها.....	43.....
66.	ثالثاً: الحد الأعلى للمسؤولية في حال التأخير في التسليم.....	43.....
67.	رابعاً: الحد الأعلى للمسؤولية في حال النقل بالحاويات.....	43.....
68.	الفرع الثاني: التحديد القانوني لسقف مسؤولية الناقل البحري وفق الاتفاقيات الدولية.....	44.....
69.	أولاً: موقف اتفاقية بروكسل.....	44.....
70.	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع (المحكمة المختصة، التقادم).....	45.....
71.	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	46.....
72.	الفرع الأول: المدعى بمسؤولية الناقل البحري.....	46.....
73.	أولاً: الشاحن.....	46.....
74.	ثانياً: المرسل إليه.....	47.....
75.	ثالثاً: الغير.....	48.....
76.	الفرع الثاني: المدعى عليه في المسؤولية.....	50.....
77.	أولاً: الناقل المتعاقد.....	50.....
78.	ثانياً: الناقل الفعلي.....	51.....
79.	ثالثاً: مجهز السفينة.....	51.....
80.	الفرع الثالث: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....	52.....
81.	أولاً: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية.....	53.....
82.	ثانياً: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري.....	54.....
83.	تنظيم التحكيم.....	56.....
84.	الحكم التحكيمي.....	57.....
85.	الطعن في أحكام التحكيم الدولي.....	57.....

58.....	المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع	.86
58.....	الفرع الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري	.87
59.....	أولاً: التحفظات ومواعيدها	.88
61.....	ثانياً: الإثبات وقريئة المسؤولية	.89
61.....	طرق الإثبات	.90
62.....	الإثبات في حالة الهلاك الكلي	.91
62.....	الإثبات في حالة الهلاك الجزئي أو التعييب	.92
62.....	الاتفاق على تعديل قواعد الإثبات	.93
62.....	قريئة المسؤولية في حق الناقل	.94
63.....	1. من حيث النطاق الزمني	.95
63.....	2. من حيث الأضرار التي تقوم عليها القريئة	.96
64.....	الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع	.97
64.....	أولاً: أساس ونطاق التقادم	.98
65.....	أساس التقادم	.99
66.....	نطاق التقادم	.100
68.....	ثانياً: بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم	.101
68.....	بداية سريان التقادم	.102
69.....	الفرض الأول	.103
69.....	الفرض الثاني	.104
70.....	وقف وانقطاع التقادم	.104
71.....	خلاصة	.104

