



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم: الحقوق

التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون أعمال

إعداد الطلبة

إسماعيل ناوي
عادل بله باسي
محمد قرح

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
د.ديدي إبراهيم	أستاذ محاضر "أ"	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	رئيسا
د.كمرشو الهاشمي	أستاذ محاضر "ب"	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	مشرفا ومقررا
د.وكواك الشريف	أستاذ محاضر "أ"	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	مناقشا

السنة الجامعية 2021/2020

الله أكبر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى: ﴿اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْيَوْمَ وَاللَّيْلَةَ﴾

سورة إبراهيم الآية 32

﴿أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَّا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَيُمْسِكُ السَّمَاءَ أَنْ تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرَءُوفٌ رَحِيمٌ﴾

سورة الحج الآية 65

شكر وتقدير

{بسم الله العليم الحكيم الذي له من المن والفضل وله الشكر

والحمد وله الثناء}

نتقدم بالفضل العظيم والشكر كل أعاننا على إنجاز ذا العمل

والذي نرجو أن يكون في المستوى.

نتقدم بالشكر الجزيل والتقدير الكبير والعرفان الجميل إلى الذي

خصص لنا من وقته وحسن توجيهه والذي لم يبخل

علينا وإلى الذي رافقنا طول السنة نشكره على صبره وتعاونه

وتشجيعه المتواصل الأستاذ الفاضل {الدكتور الهاشمي كمرشو}

وأمدده الله بالصحة والعافية.

نشكر كل من وقف معنا من بعيد أو من قريب على إنجاز هذا البحث.

{نسأل الله العلي العظيم ان يرفع عنا الوباء والبلاء والأمراض والأسقام اللهم آمين

يأرب العالمين}

شكرا جزيلا

الإهداء

وجد الإنسان على وجه البسيطة، ولم يعيش بمعزل عن باقي البشر

وفي جميع مراحل الحياة، يوجد أناس يستحقون منا الشكر

وأولى الناس بالشكر هما الأبوان؛ لما لهما من الفضل ما يبلغ عنان السماء؛

فوجودهما سبب للنجاة والفلاح في الدنيا والآخرة.

إلى زوجتي ورفيقة الكفاح في مسيرة الحياة

إلى أصدقائي الذين أشهد لهم بأنهم نعم الرفقاء في جميع الأمور.

أهديكم بحثي المتواضع وأسأل الله التوفيق في مشوارنا الدراسي.

قائمة المختصرات

1- باللغة العربية:

ق ب ج القانون البحري الجزائري

د س ن دون سنة نشر

د ب ن دون بلد نشر

ج رج ج الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص ص من الصفحة الى الصفحة

إ، هامبورغ اتفاقية هامبورغ

2- باللغة الفرنسية:

AFA Association française d'arbitrage

CAMP Chambre arbitrale maritime de paris

CJCE cour de justice des communautés européennes

CMI comite maritime internationale Op-cit ouvrage précédemment cité

p p de la page à la page

مقدمة

مقدمة

النقل هو شريان الحياة الإنسانية، ومن اهم مظاهر الاتصال المادي والمعنوي بين البشر، وهو وسيلة لازدهار وتنمية الشعوب بواسطته يتم تبادل السلع والأفكار.

ويكتسي النقل أهمية بالغة في ميدان الممارسات التجارية مما جعل جل التشريعات الدولية الى إعطاء النقل أهمية بالغة خاصة في شقه البحري، لكونه الركيزة الأساسية للتبادل التجاري والأساسي لتنمية حركة الصادرات والواردات. كما يتميز النقل البحري بقله تكاليفه إذ تعتبر السفينة أكبر وسيلة مستعملة للنقل البحري.

ونظرا للنزعات المتكررة بين المتبادلين و المتعاملين الاقتصاديين بخصوص سلامة البضاعة وهلاكها في مرحلة انتقالها من الشاحن الى المرسل إليه، اهتم المشرع الجزائري بالعمل جاهدا للتوفيق بين أطراف العلاقة العقدية، التي يعتبر فيها الناقل هو الطرف الاقتصادي الأقوى الذي قد يستغل قوته في إملاء شروط مجحفة في حق متلقي الخدمة الشاحن، سائر بذلك على خطى التشريعات والاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع النقل البحري خاصة إذا علمنا أن الجزائر قد وقعت على اتفاقية بروكسل التي تعتبر نقطة تغيير في مجال قانون النقل البحري الجزائري، و باعتبار نقل البضائع بأخذ الحيز الكبير ضمن تعاملات النقل البحري فأعطى لها المشرع الجزائري من الأهمية ما يضمن معه تحقيق التوازن بين الناقلين و الشاحنين خاصة في مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أولاً: أسباب اختيار الموضوع

ان أسباب الاختيار للموضوع تكمل في الفضول للتعرف على الالتزامات و حالات المسؤولية والاستثناء منها في مجال النقل البحري، وعزوف الباحثين عن الاهتمام بها مقارنة بالمواضيع الأخرى ومع التوجه الاقتصادي والاجتماعي للجزائر نحو المزيد من الانفتاح كلها عوامل كانت دافعا لنا لدراسة هذا الموضوع.

ثانياً: أهمية الموضوع

إن موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع موضوع جدير بالدراسة، لكونه يبرز مشكلات النقل البحري ويحدد حقوق وواجبات جميع الأطراف، ومع تزايد العمليات التجارية بين الدول وانفتاح الجزائر على التجارة الدولية مما أدى إلى تزايد حركة النقل البحري في مجالي الاستيراد والتصدير.

وتزداد أهمية الموضوع بالنظر الى تلك المخاطر التي دائما ما تكون أمام الناقل البحري والتي قد تصيب البضاعة بأضرار أو تأخر في موعد وصولها، وهذا للأهمية البالغة للوقت في العمليات التجارية.

ثالثاً: صعوبات البحث

لا يخلو أي عمل علمي من الصعوبات، ومن أبرز ما واجهنا خلال دراستنا لهذا الموضوع أولاً قلت المراجع المتخصصة، وذلك لأن موضوع الناقل البحري للبضائع يتسم بالطابع الدولي ودراستنا تكمن في التشريع الجزائري، والمواضيع الموجودة جلها اهتمت بشكل معمق في موضوع النقل بصفة عامة.

رابعاً: إشكالية الدراسة

باعتبار نقل البضائع يأخذ الحيز الكبير ضمن التعاملات في مجال النقل البحري، لذلك أعطى لها المشرع الجزائري من الأهمية ما يضمن معه تحقيق التوازن بين الناقلين والشاحنين خاصة في مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع ومن هنا تطرح الإشكالية الأساسية التالية:

ماهي التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري؟

خامساً: المنهج المتبع

اعتمدنا في دراسة هذا الموضوع على المنهج الوصفي والتحليلي، لدراسة النصوص القانونية في التشريع الجزائري، وتحليل بعض ما جاء في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لما فيه إثراء الموضوع.

وللإجابة عن الإشكالية المطروحة سابقاً قسمنا الدراسة الى فصلين، فتطرقنا في **الفصل الأول** الى التزامات الناقل البحري للبضائع والمسؤولية القانونية، ويتفرع منه مبحثين **المبحث الأول** التزامات الناقل البحري للبضائع وفي **المبحث الثاني** أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع . وفي **الفصل الثاني** قمنا بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإعفاء منها ويتفرع عنه مبحثين **المبحث الأول** تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفي **المبحث الثاني** إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

الفصل الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع
والمسؤولية القانونية

يعد النقل البحري الوسيلة الأكثر أهمية في مجال التجارة الخارجية في زمننا الحاضر حيث يشكل تقريبا ثلاثة أرباع التجارة الدولية. تتم عملية النقل البحري عبر السفينة التي يضعها الناقل بين يدي الشاحن لنقل بضاعته، وذلك عبر تصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري للبضائع. يترتب على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع التزامات لكلا طرفي العقد الناقل والشاحن على حد سواء.

سنتطرق في دراستنا هذه للالتزامات الناقل لصالح الشاحن، ويترتب على إخلال الناقل بإحدى التزاماته قيام مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وذلك خلال جميع مراحل نقل البضاعة من الشحن إلى التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه. ولدراسة هذا الموضوع قمنا بالبحث في التزامات الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، وتطرقنا فيه إلى التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة والسفينة (المطلب الأول) والتزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية (المطلب الثاني)، أما في (المبحث الثاني) تعمقنا في البحث عن أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ففي (المطلب الأول) درسنا فيه أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضاعة وفي (المطلب الثاني)، تطرقنا إلى حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

بموجب عقد النقل البحري للبضائع، الناقل يلتزم بنقل البضاعة التي تسلمها من الشاحن عبر البحر باستخدام سفينة بغرض تسليمها إلى المرسل إليه مقابل دفع أجرة في المكان والزمان المتفق عليه.

ولتنفيذ عقد النقل البحري يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، ويقوم برص البضاعة ونقلها إلى ميناء الوصول، وفي الأخير يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه وبالتالي هناك التزامات تخص البضاعة وأخرى خاصة بالسفينة، والتزامات الناقل أثناء وبعد الرحلة البحرية لذلك قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين ففي (المطلب الأول) نتعرض لالتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة والسفينة، أما (المطلب الثاني) لالتزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية.

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة والسفينة

عقد النقل البحري للبضائع يتميز بأنه عقد رضائي ملزم للجانبين، تترتب عليه حقوق والتزامات، ولتنفيذ هذا العقد نجد أنه خلال المرحلة التمهيديّة يلتزم الناقل بالتزامات تجاه السفينة (الفرع الأول) والتزامات أخرى تجاه البضاعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات الناقل البحري تجاه السفينة

يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة البحرية بتقديم سفينة صالحة للملاحة، هو التزام يبذل عناية عبر عنه المشروع الجزائري في القانون البحري بالسهر وليس التزم بتحقيق نتيجة، وهو فارق كبير يظهر في أساس المسؤولية الملقاة على عاتقه بمجردات أنه يبذل العناية الكافية وهذا استنادا إلى معيار الشخص المعتاد.¹

1 - شتوان حياة، مسؤولية النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، جامعة تيزي وزو، 2020/2019، ص 17

أولاً: المقصود بالالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل هذه الصلاحية، وجوب تزويدها من قبل المالك مما يلزمها من المؤن والأدوات، وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، ولا يكفي أن تكون هذه السفينة صالحة ملاحياً، وإنما يتوجب أيضاً أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية وهذا يتطلب من الناقل إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها.¹

فالناقل إذا هو ملزم بتحقيق الغاية من النقل، كما يجب عليه أن يبذل العناية الكافية في عقد النقل البحري.

المشرع الجزائري ألقى على عاتق الناقل البحري للبضائع واجبا ملزما بتوفير سفينة صالحة للملاحة، حيث نصت المادة 770 من ق ب ج من الفصل الثالث تنفيذ العقد أنه «يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها».²

أعطى المشرع الجزائري في نص المادة 771 من ق ب ج للناقل حق الإختيار بين تبديل السفينة المتفق عليها سلفا بالعقد بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعنية، وتكون صالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير.³

1 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، سنة 2009، ص 117

2 - المادة 770 من أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، ج رج عدد 29 الصادرة في 10 أبريل 1977 معدل ومتمم

3 - المادة 771 من أمر 76-80، المرجع السابق

إن تعيين السفينة في العقد لا يعتبر عنصراً جوهرياً، ولا يعد أن يكون شرطاً في العقد وتحديد للأداة التي يتم النقل بواسطتها، وكثيراً ما يتفق على احتفاظ الناقل بحق تعيين السفينة فيما بعد، أو أنه يجوز للناقل أن يقدم سفينة أخرى بدلاً من المتفق عليها. والواقع أن الشاحن لا يهتم بشكل عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة، وكل ما يعنيه هو أن تنقل هذه البضاعة على سفينة صالحة للملاحة.¹

ثانياً: أنواع صلاحية السفينة للملاحة

صلاحية السفينة للملاحة لا تشمل الناحية التقنية فقط، وإنما تشمل كذلك الناحية القانونية، والإدارية وتحمل على متنها " شهادات الملاحة " اللازمة المتمثلة في (شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة أو بطاقة المرور).²

1- صلاحية فنية ملاحية: ونعني به قدرة السفينة على الإبحار بصفة جيدة، ومواجهة المخاطر

التي تعترضها في عرض البحر، من أمواج وتقلبات جوية أثناء الرحلة البحرية.

تكون السفينة مجهزة بفريق عمل كفء والمؤونة والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها،

وكذلك تهيئة العنابر وغرف التبريد وجميع أقسام السفينة لاستقبال و شحن البضائع.

2- الصلاحية التجارية: ويقصد بها أن تكون السفينة مهيأة ولها القدرة على شحن بضائع ذات

طابع تجاري، تحتاج إلى غرف التبريد كاللحوم والخضار والفواكه أو إلى التهوية بما

يتناسب مع الظروف الملائمة الجيدة لوصولها إلى المرسل إليه بحالة جيدة.

3- صلاحية السفينة الإدارية: ونقصد بذلك أن تكون للسفينة جميع الوثائق اللازمة

القانونية، من شهادة تسجيل وشهادة جنسية ودفتر البحارة وبيان حمولتها ورخصة

أو ترخيص المرور الملاحي، وغيرها من الوثائق المطلوبة قانوناً أثناء قيامها

بالرحلة البحرية وخاصة الدولية منها.

1 - محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، سنة 2012 ، ص222

2 - عباس زياد كامل السعدي ، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع ، مجلة آفاق العلوم ، مجلد 6 ، العدد 1، سنة 2021 ، العراق ، ص 250

الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري تجاه البضاعة

أولاً: الالتزام باستلام البضائع من الشاحن

إن من التزامات الشاحن هي تسليم البضائع إلى الناقل، ونفس الشيء بالنسبة للطرف الثاني في عقد النقل البحري للبضائع الذي نشأ عن التزام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن، فنحن هنا أمام عقد رضائي تكون نقطة بداية تنفيذه بحدوث واقعة الاستلام. ويتم استلام البضائع في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه، ويمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبة أو مقره، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة.¹

- موقف المشرع الجزائري:

حسب نص المادة 739 الفقرة 1 من ق ب ج نجد انه بداية تنفيذ العقد بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وتكفله بها، وهذا ما تترتب عليه آثار قانونية وهي:

- قبول الناقل للبضاعة فهي تعبر على إرادة الطرفين.
- انتقال أو تحول مخاطر وهلاك البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل الى الناقل البحري.
- بداية سريان وتنفيذ عقد النقل البحري وكذلك مسؤولية الناقل البحري للبضاعة.²

فالتسليم بحسب الفقرة 2 من المادة 739 من ق ب ج، هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، مع أبداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن.³

1 - علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص199

2 - شتوان حياة، المرجع السابق، ص26

3 - المادة 739 من القانون البحري الجزائري، المادة 45 من القانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل والمتمم الأمر 76-80

منح المشروع الجزائري الحرية التعاقدية في تحديد زمان ومكان تقديم البضاعة لأطراف عقد النقل البحري أو حسب العرف في ميناء التحميل، هذا ما نصت عليه المادة 772 من ق ب ج.¹

أما في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضها للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها، وبذلك تبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمجرد تسليمه للبضاعة وتكفله بها وفحصه الجيد للبضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

- عملية استلام البضائع من الشاحن تحمل شقين:

الشق المادي: ويتمثل في تسليم الناقل للبضاعة في الزمان والمكان المتفق عليه، وتمكنه من فحص البضاعة ومدى مطابقتها للبيانات المقدمة من طرف الشاحن.

الشق القانوني: حسب نص المادة 748 ق ب ج بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.²

اعتبر المشرع الجزائري في المادة 749 من ق ب ج بان وثيقة الشحن هي حجية لإثبات استلام الناقل للبضائع التي تم ذكرها فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، كما تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها.³

لذلك وتجنباً لأية مشاكل قد تحصل عند استلامه للبضائع، على الناقل أو من يمثله أن يسارع الى تقديم هذه الوثيقة، وعلى الشاحن من جهته ألا يتأخر في طلبها لأنه كثيراً ما يستلم الناقل بصفته الشخصية أو عن طريق ممثله البضاعة، ويتقاعس في تسليم وثيقة الشحن،

1 - المادة 772 من الأمر 76-80، المرجع السابق

2 المادة 748 من الأمر 76-80، المرجع السابق

3 - المادة 749 من الأمر 76-80، المرجع السابق

فإذا حصلت أي أضرار للبضائع فإن الناقل سيدعي بعدم مسؤوليته ويتحمل الشاحن بعد ذلك إثبات خطئه أو خطأ ممثليه.¹

ثانياً: الالتزام بشحن البضاعة

شحن البضاعة عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، لنتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول.²

تتعدد طرق ووسائل الشحن بحسب طبيعة البضائع قد تكون باستخدام رافعات الرصيف أو برافعات السفينة ذاتها، المملوكة لشركة الملاحة البحرية أو مملوكة لإدارة الميناء، كما هو بعمليات الشحن رافعات عائمة، وإذا تعلق الأمر بالسوائل كالبترول فيكون شحنها بأنايبب خاصة، أو بمضخات إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب، كما نجد انه في حالة تجميع كميات من الطرود والبضائع المختلفة باستخدام الحاويات.

ومهمة الشحن يجري الاتفاق على تحديد من سيتولاها في العقد سواء الشاحن مالك البضاعة أو الناقل، وهذا ما نصت عليه المادة 773 ق ب ج « يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها، ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب إعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وان يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن».³

الأصل أن تحمل البضائع داخل عنابر السفينة، وليس على سطح السفينة، وهذا حماية للبضائع من مخاطر التأثر بالأحوال الجوية أثناء الرحلة البحرية، فالاستثناء إذن هو شحن البضائع على سطح السفينة.

وهذا الاستثناء جاء نتيجة استحالة شحن بعض البضائع داخل العنابر، كالمواد الخطرة أو الأخشاب ذات الأحجام الكبيرة، وهنا تظهر عناية الناقل البحري للبضائع بالبضاعة التي

1 - بودليو سليم، بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي سلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، العدد

48، ديسمبر 2017، قسنطينة، ص 95

2 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 118

3 - المادة 773 الأمر 76-80، المرجع السابق

يقوم بنقلها، وذلك بمراعاة ما يقضي به القانون أو العرف وهذا ما أكدته المادة 774 ق ب ج «لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن»¹.

أجاز المشرع الجزائري شحن البضائع على سطح السفينة ولكن بتحقق الشرطين:

الشرط الأول: إذا حصل اتفاق بين الأطراف على الشحن على سطح السفينة، إذ يلزم ان يثبت هذا الاتفاق كتابة سواء في سند الشحن ذاته أو على سند مستقل عنه.

أما في حالة عدم وجود اتفاق مسبق فإن الناقل يصبح ملزما بإبلاغ الشاحن بذلك.

الشرط الثاني: إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة كما هو الحال في شحن الأخشاب أو السيارات، أو غيرها من البضائع ذات الأحجام الكبيرة.²

ثالثا: الالتزام برص البضاعة

الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بشكل يحميها من خطر التلف أو الهلاك أثناء السفر ويحفظ للسفينة توازنها، والرص كما ذكرنا سابقا يختلف عن عملية الشحن وهو رفع البضاعة من على الأرض ووضعها على ظهر السفينة.³

إن التزام الرص لما له من أهمية كبيرة في الحفاظ على البضاعة أثناء التنقل وهذا ما جاء في نص المادة 773 ق ب ج⁴، فالرص عملية فنية يتولى مسؤوليتها الناقل بموجب عقد النقل، وقد تتولى العملية شركات متخصصة في المجال، والخطأ في عملية الرص قد تترتب

1 - المادة 774 من الأمر 76-80، المرجع السابق

2 - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2012/2013، ص 48-49

3 - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 224

4 - المادة 773 من الأمر 76-80، المرجع السابق

عنه إخلال باتزان السفينة وسلامتها، فالريان يشرف على عملية الرص خلال الرحلة البحرية ويقوم بإعادة ترتيبها حفاظاً على البضاعة وسلامتها.

يتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في عملية الرص، وحتى وإن كانت العملية قامت بها شركات مستقلة.

يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق وقد يتوقع الناقل حصول منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا ما لحق البضاعة تلف، فيسعى إلى إثباتها أنه عند تفريغ البضاعة كان الرص غير معيب، فيطلب إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض تتم بواسطة خبراء مختصين يسمون خبراء التستيف، ويحرر محضر بهذه المعاينة ومن المقرر أن هذه المحاضر ليست سوى قرينة بسيطة على سلامة الرص والتستيف خاضعة لتقدير القاضي.¹

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية

خلال المرحلة التمهيديّة حرص الناقل على إعداد سفينة صالحة ملاحياً وتجارياً، وقام باستلام البضاعة وتكفله بها، فقامت المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضاعة الذي سيلتزم من جديد بالالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها في أثناء الرحلة البحرية (الفرع الأول) وعند إتمام الرحلة البحرية الناقل يلتزم بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه وهذه العملية الأخيرة ينتهي بها عقد النقل البحري للبضائع (الفرع الثاني)

الفرع الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية

أثناء الرحلة البحرية الناقل يلتزم بالتزامين رئيسيين وهما نقل البضاعة والمحافظة عليها.

أولاً: الالتزام بنقل البضاعة

إن أهم التزام يقع على عاتق الناقل بموجب عقد الناقل البحري، هو الالتزام بنقل البضاعة المتفق عليها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الميعاد الذي يتضمنه العقد

1 - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص52

أو في الميعاد المعقول والتزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام جوهري وأساسي وهو الذي يميز هذا العقد عن بقية العقود.¹

تنص المادة 775 من ق ب ج « يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي. ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك».²

يتبين لنا من خلال ما جاء في المادة السابقة أنه إذا تم الاتفاق بين الشاحن والناقل على السير في اتجاه معين فعلى الناقل الالتزام به كما جاء في عقد النقل البحري. وفي حالة عدم الاتفاق على تحديد خط السير، فالناقل هنا سلك الخط أو الاتجاه المعتاد لأي رحلة بحرية.

يجب أن يسير وفق الميعاد المعقول أو الميعاد المتفق عليه وفق المسارات البحرية المتعارف عليها.

لا يجوز للربان الانحراف عن خط السير المحدد في العقد، حتى ولو كان الانحراف بقصد اختصار مسافة الرحلة، فالربان ملتزم بالاتفاق والخضوع له، وذلك لأنه توجد هناك مخاطر قد تصيب الرحلة البحرية نتيجة هذا الانحراف عن خط السير حتى ولو كان هذا الانحراف بغرض تقليص عمر الرحلة وريح بعض الوقت.

لا يعد الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ينجم عند انحراف الربان عن خط السير

بحسب الفقرة الثانية من المادة 775 ق ب ج في الحالات التالية:

- إنقاذ حياة الأشخاص من الخطر.
- انقاذ الأموال من بضاعة محملة في السفينة.
- القيام بالمحاولة لتجنب الخطر.

1 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 120

2 - المادة 775 من الأمر 76-80، المرجع السابق

بحسب الفقرة الأولى من المادة 775 ق ب ج أن الناقل مسؤولاً عن نقل البضاعة في مدة مناسبة ومعقولة، وهنا يجب مراعاة نوع السفينة وقدرتها الملاحية، وكذلك طبيعة البضاعة المنقولة، وإلا اعتبرت السفينة متأخرة، وبالتالي يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق بالشاحن بسبب التأخير سواء في المغادرة أو الوصول.

ثانياً: الالتزام بالمحافظة على سلامة البضاعة

الناقل ملزم بموجب عقد النقل البحري للبضائع بتحقيق نتيجة، وبالتالي يجب عليه إيصال البضاعة إلى النقطة المتفق عليها أي ميناء الوصول وهي في حالة سليمة. ويفرض الالتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحري، كأن يعيد رص البضائع إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة للعنابر، أو يتأكد من إحكام تغليف البضائع على إثر بعض الأحداث أو اتباع تعليمات الشحن بشأن نقل الحيوانات الحية أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.¹

حسب ما جاء في نص المادة 773 ق ب ج أن الناقل مسؤولاً على العناية التامة بالبضائع وصيانتها ونقلها وحراستها، كما نلاحظ أنه هناك نوعاً آخر من العناية وهي العناية العادية للبضائع حسب الاتفاق بين الناقل والشاحن وحسب أعراف الميناء الذي تمت فيه عملية الشحن.

وهناك بضائع لها خصوصية في العناية، ولها قواعد خاصة بها في الشحن والنقل وظروف رصها وتستيفها، في هذه الحالة يجب أن يبلغ الشاحن الناقل بذلك كتابياً على البضائع باستعمال ملصقات على البضائع يبين طريقة العناية بهذا النوع من البضائع كتحديد درجة حرارة معينة.

يسأل الناقل عن أي ضرر يلحق بالبضاعة سواء كان قد وقع الضرر من الناقل ذاته أو أحد تابعيه.

1 - علي البارودي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 203

الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع بعد الرحلة البحرية

إن عملية النقل البحري للبضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول أي أنه هناك التزامات للناقل عند رسو السفينة في ميناء الوصول تبدأ بالتزامات التفريغ (أولاً) وتسليم البضاعة (ثانياً) وهي تعد مرحلة نهاية عقد النقل البحري للبضائع.

أولاً: الالتزام بتفريغ البضاعة

طبقاً لنص المادة 780 ق ب ج¹ يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة عبر فكها وإنزالها من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، وهذه العملية تتم بعناية، ويتحمل الناقل مصاريف التفريغ، والأخطاء التي يرتكبها هو أو تابعوه.

ولا يعتبر التزام الناقل بالتفريغ متعلقاً بالنظام العام، إذ يجوز للطرفين الاتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال عن الالتزام بالتفريغ. غالباً ما تتضمن سندات الشحن البحري شرطاً نمطياً يقضي بتحمل المرسل إليه للتفريغ بموجب ما يسمى بشرط التسليم تحت الروافع، وفي هذه الحالة يتحقق تسليم البضائع إلى المرسل إليه قانوناً بمجرد خروجها من عنابر السفينة أو إعلام الربان تفريغها من سطح السفينة.²

هناك شرط التفريغ التلقائي ومعناه هو أنه عدم مجيء المرسل إليه لاستلام البضائع يقوم الناقل بتفريغ هذه البضاعة على نفقته الخاصة وتحت مسؤولية المرسل إليه، فالربان أو الناقل يقومان بوضع البضائع في رصيف ميناء الوصول، وإذا ما تعرضت البضاعة للتلف أو الهلاك. فالتلف يكون على مسؤولية المرسل إليه لأنه لم يأت لاستلام بضاعته، لكن العادة والعرف ان يقوم الناقل بإعلام المرسل إليه بوصول السفينة إلى الميناء وعليه الحضور لاستلام بضاعته.

ثانياً: الالتزام بتسليم البضاعة

عرف المشرع الجزائري التسليم في المادة 739 الفقرة الثانية بعد تعديل سنة 1998 والتي جاء فيها أنه « التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى

1 - المادة 780 من الأمر 76-80، المرجع السابق

2 - علي البارودي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 204

المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن»¹.

تسليم البضاعة بحسب المادة السابقة يخضع لشرط أساسي وهو أن يبدي المرسل إليه أو ممثله لقانوني قبوله لتسليم البضاعة من طرف الناقل.

يرى الأستاذ "رودبير" أن عقد النقل هو التصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه الأساسي والجوهري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وهو الذي يضع النهاية الطبيعية لعقد النقل. وأيضا يقول الأستاذ "ريبير" Ripert أنه بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه منفذا بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه.²

وقد جرت المحاكم والمجالس القضائية في الجزائر، على عدم التفرقة بين ما يسمى بالتفريغ وبين التسليم باعتباره تصرف قانوني تنتهي بموجبه التزامات الناقل البحري، ومن ثم مسؤوليته عن البضاعة، فكثيرة هي الملفات التي فصلت فيها هذه الهيئات أخلطت بين المفهومين بل والأكثر من ذلك اعتبرت عملية التفريغ للبضائع بمثابة تسليم لها مخالفة بذلك النصوص القانونية.

قضت المحكمة العليا- الغرفة التجارية والبحرية- في قراراتها من خلال نقض وإبطال العديد من الأحكام والقرارات القضائية، وحددت من خلال قراراتها متى ينتهي عقد النقل البحري للبضائع ومن ثم مسؤولية الناقل عن البضائع المنقولة، وتوصلت إلى تحديد مفهوم التسليم وقررت بأن التسليم هو إجراء قانوني يقوم به الناقل عندما يعرض البضائع على المرسل إليه أو ممثله القانوني ويقبلها هذا الأخير.³

1 - المادة 739 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل المتمم للأمر 76-80، الجريدة الرسمية عدد 47 الصادرة في 27 جوان 1998

2 - بارودي مختار، التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية في ظل التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 6، العدد 1، أكتوبر 2019، ص 35

3 - سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46، المجلد ب، ديسمبر 2016، ص 304

المبحث الثاني: أحكام قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن الناقل مرتبط مع الشاحن بإبرام عقد نقل للبضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وفي حالة إخلال الناقل بالتزاماته أو واجباته تجاه البضائع محل النقل يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة، سواء بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها للمرسل إليه.

وبالتالي قيام المسؤولية العقدية عن جميع هذه الأضرار التي لحقت بالشاحن.

سنتناول في (المطلب الأول) أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وبعد ذلك إلى الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام، فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على اقتراض المسؤولية، أي الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص، وترتكز مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيري الواجب إثباته.¹

يتضح لنا بناء على ما سبق أن أساس المسؤولية هو السبب الذي من أجله حمل القانون عبأ التعويض على الأضرار على عاتق شخص معين، وبناء على ذلك السبب يمكن أن يكون الخطأ مرتكب من طرف الناقل (الفرع الأول) أو أحد اتباعه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أخطاء الناقل الشخصية

تطرقنا إلى التزامات الناقل البحري للبضاعة والتي تهدف جميعها إلى وصول البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني وهي في حالة جيدة، والناقل

1 - علي البارودي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 210

البحري بعد مسؤولاً عن التعويض في حالة وقوعه في الخطأ، ونجد أبرز هذه الأخطاء هي توفير الناقل للشحن سفينة لا تكون قادرة على تحمل البضاعة أو المسافة البحرية، كما أن تكون السفينة غير مزودة بأجهزة تبريد لحفظ البضائع أو عدم الالتزام بخط السير والمدة، مما ينتج عنه خطر ويحدث ضرراً للبضاعة المنقولة على سطح السفينة كل هذه الأخطاء هي بمثابة أخطاء شخصية للناقل.

في حين يجد البعض الأساس في الضرر لوحده ولا حاجة للبحث فيما إذا كان من وقع منه قد أخطأ أم لا، كما قد يكون الأساس في تحمل التبعة.¹ وعليه تقوم المسؤولية القانونية على ثلاثة أسس وهي:
أولاً: الخطأ الواجب الإثبات.

الخطأ هو الركن الأول الذي يجب ان يتحقق لقيام المسؤولية العقدية، وهو عدم وفاء المدين بالتزامه الناشئ من العقد. فالمدين قد التزم بالعقد فينبغي عليه تنفيذ التزامه التعاقدى على أكمل وجه وبحسن نية، ويشترط لقيام الإخلال بالتزام عقدي وجود التزام عقدي أولاً، وثانياً عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه كلياً أو جزئياً أو تأخره في تنفيذه أو تنفيذه له بشكل معيب، ثالثاً أن ينسب هذا الإخلال إلى تعد وتقصير من المدين.² فما هي الأخطاء التي سيسأل عنها الناقل البحري للبضائع، وماذا عن طرق الإثبات لهذه الأخطاء؟

1- الأخطاء التي سيسأل عنها الناقل البحري للبضائع

ان الالتزام ببذل عناية، فلا يفترض فيه الوصول إلى نتيجة مرجوة، وإنما عليه فقط بذل عناية للوصول إليها، بذلها يكون قد أوفى بالتزاماته. لا تقوم مسؤوليته العقدية فعناية الرجل المعتاد هي العناية المطلوبة في هذا الالتزام، فالالتزام بإعداد سفينة صالحة للإبحار، والعناية بالبضاعة إلى غاية وصولها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول.

1 - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع العلمية الدولية، عمان الأردن، 2001، ص32

2 السرحان عدنان إبراهيم وخاطر نوري حمد ، شرح القانون الذي مصادر العقود الشخصية (الالتزامات) دراسة مقارنة، ط1، عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص302

ومما سبق يتبين لنا أنه قد يلحق الشاحن أو المرسل إليه ضرر بسبب خطأ يرتكبه الناقل، فيسأل الأخير عن الضرر طبقاً لما تقتضيه القواعد العامة في مسؤولية الفرد عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية، شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين وقد يصدر عن هؤلاء أخطاء، فيؤدي هذا الخطأ إلى الحالة ضرر بالشحن والمرسل إليه.¹

ثانياً: الخطأ المفترض

ان الأساس الثاني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع هو على أساس الخطأ المفترض، حيث لا يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وقرينة الخطأ المفترض، تقوم بحيث يكون التزام الناقل التزاماً ببذل عناية مع افتراض ارتكابه الخطأ وفي هذا الغرض يكون على الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر، إثبات أنه لم يرتكب هو أحد تابعيه أي خطأ، وذلك يكون بإثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع ذلك الضرر.²

نصت المادة 803 من ق ب ج على الحالات الاستثنائية التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقق أحدها وهي اثني عشر حالة، فالناقل يستطيع الدفع بإحدى هذه الحالات ان تحققت من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية وبالتالي يمكن القول بأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.³

ثالثاً: المسؤولية المفترضة

لكي تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس المسؤولية المفترضة، عندما يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة في حال وصولها الى ميناء التفريغ والتحقق من الضرر الذي لحق بالبضاعة، لأن البضاعة أثناء عملية تنفيذ العقد ونقلها من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ يكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بها.

وأساس هذه المسؤولية هو مبدأ الالتزام بتحقيق نتيجة، والمتمثلة في تسليم البضاعة سليمة في المواعيد المتفق عليها، ولا يمكن للناقل البحري للبضائع التخلص من المسؤولية بمعنى أن كل الأخطار يتحملها الناقل البحري.⁴

1 - لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 53

2 - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، رسالة ماجستير، جامعة بومرداس، 2012-2013، ص 73

3 - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 24

4- بلعيد جميلة، محاضرات في القانون البحري، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2017، ص 49

ويتضح أن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس قرينة المسؤولية المفترضة أشد قوة على الناقل من تأسيس المسؤولية على أساس قرينة الخطأ.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن أخطاء تابعيه

ويقصد بالتابعين هم الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في التزاماته سواء كانوا تابعين له أم الذين يقومون بأعمالهم بغير إشرافه.

فريان السفينة والمرشد تربطهم علاقة التبعية مع الناقل بحكم عقد العمل البحري ونفس الحال بالنسبة للريان والبحار.

ولتنفيذ الناقل البحري التزاماته التعاقدية فإنه يستعين بعدة أشخاص يمكن تقسيم الأشخاص بحريون وآخرون بريون.

1-الأشخاص البحريون: وهم الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري (على سطح

السفينة والمياه) ويقومون بتقديم يد العون والمساعدة للناقل البحري لتنفيذ عقد النقل

البحري للبضائع. فالناقل هو المسؤول عنهم في مواجهة التأخر أو المرسل إليه أو

من ينوبهم عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام الموكلة إليهم، وهنا ينبغي أن نفرق بين

الأخطاء المرتكبة أخطاء ملاحية وأخرى تجارية.

أ- الأخطاء الملاحية: ويقصد بها الخطأ الفني في قيادة السفينة وتسييرها، ومثاله

مخالفة الريان للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار أو إقلاع السفينة من الميناء

دون مبالاة بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها النشرة الجوية، أو القيام بمناورة

معيبة أدت الى تصادم أو جنوح .

وتعتبر أخطاء المرشد في القيام بعمله أخطاء في الملاحة، والخطأ في الملاحة

كما يقع أثناء الطريق فقد يقع والسفينة في الميناء على الرصيف، وقاضي

الموضوع هو الذي يقدر ما إذا كان الخطاء ملاحيا أم غير ملاحيا.¹

1 - حيفري نسيمه آمال ، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن ، رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، 2010-

ان الأخطاء الملاحية بموجبها يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو المرشد أو المتدربون البحريون أو غيرهم من العمال ويبقى مسؤولاً عن أخطائه التجارية.

ب- الأخطاء التجارية: هي التي تتعلق بحفظ البضاعة أثناء عمليات الشحن والرص والتستيف والتفريغ ، فمثل هذه الأخطاء يسأل الناقل عنها قانوناً، ولا يجوز أن يعفى نفسه من المسؤولية الناجمة عن الضرر الذي نشأ عن أحد هذه العمليات، ومع ذلك نلاحظ أن سوء التستيف من حيث المبدأ هو خطأ تجاري يمكن أن يكتسي طابع الخطأ الملاحي عندما يهدد استقرار أو أمن السفينة.¹

وبالنظر الى نص المادة 803 فقرة (أ، ب) من ق ب ج ، بنصها " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

أ- "حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة."

ب- "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان."

من هاتين الفقرتين يتضح أن المشرع الجزائري اتجه الى أن الناقل لا يسأل في هاتين الحالتين ويسمى هذا الخطأ بالخطأ الملاحي، لكن الخطأ التجاري يسأل الناقل عنه لأن المادة 802 ق ب ج تجعل الناقل مسؤولاً عن كل الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع لأن الخطأ التجاري يرتبط بالبضاعة.²

المطلب الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتعقد مسؤولية الناقل البحري للبضائع منذ تكفله بالبضائع التي استلمها من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وهذه البضائع قد تتعرض للخسائر والأضرار نتيجة عدم التزام الناقل بما جاء في بنود عقد النقل البحري، وعليه فإن حالات قيام المسؤولية هي ثلاث: الهالك والتلف (الفرع الأول) والتأخير في تسليم البضاعة في الميناء المتفق عليه (الفرع الثاني).

1 - حيفري نسيم ، المرجع السابق ، ص74

2 - دهانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، رسالة ماجستير ، جامعة ورقلة، 2005-2006، ص19

الفرع الأول : الهلاك والتلف

الناقل ملتزم بتسليم البضاعة كما هو مبين في سند الشحن، وأي أخطاء تعرض البضاعة للهلاك أو التلف سواء بخطئه الشخصي أو أحد تابعيه يكون الناقل مسؤولاً بسببين الهلاك (أولاً) ثم التلف (ثانياً).
أولاً: هلاك البضاعة

يلزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، كما تم التصريح به في سند الشحن، غير أنه قد تتعرض البضاعة إلى أخطار تؤدي إلى هلاكها.

والمقصود بهلاك البضاعة الكلي هو التلف الكامل أو الفناء الكامل للبضاعة (Tota loss)، أما الهلاك الجزائي فهو لجزء محدود منها (Partial loss)، وتسمى كلا الخسارتين بالخسارة الفعلية (Actual loss)، وتحدد الخسائر في ميناء الوصول، حيث أن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة من وقت شحنها أو تسليمها له في ميناء الشحن وحتى تفرغها في ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه أو حامل السند الشرعي.

وعليه فإن أي هلاك فعلي يقع على عاتقه سواء أكان الهلاك جزئياً أم كلياً، إذا كانت الشحنة عبارة عن لحوم وتعطلت أجهزة التبريد في السفينة لمادة طويلة مما أدى إلى فسادها بالكامل، فهنا تكون الخسارة كلية وتصبح البضاعة غير صالحة للاستهلاك، أما الخسارة الجزئية تتجسد في إصابة الخسائر جزءاً من الشحنة.¹

كما تتعقد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة كلياً في الأحوال التي فيها إلى ميناء الوصول ولم يسلم البضاعة إلى الشاحن أو المرسل إليه كما لو تعرضت إلى حادثة سرقة أو غيرها .

أما مسؤولية الناقل عن الهلاك الجزئي فنترتب في حالة ما وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول وكانت قد تعرضت إلى نقص في وزنها أو مقدارها أو عددها، ومع ذلك فالناقل لا يسأل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب يعود إلى طبيعتها أو إلى عملية النقل، وهو ما يعرف بنقص أو عجز الطريق (Déchet de rout)،

1 - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص100

كما لو كانت البضاعة عبارة عن مواد من السوائل وتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو أو كانت البضاعة من الحبوب وسقطت كمية صغيرة منها أثناء عملية الشحن.¹

لقد نص المشروع الجزائري على الهلاك في المادة 802 من ق ب ج بقوله « يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمه إلى المرسل إليه..»².

بمعنى أن الخسارة تتضمن فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى المرسل إليه، وإثبات هذا الضياع أو الهلاك الكلي تقديم طالب التعويض الدليل، والمتمثل في سند الشحن الذي يوضح تفاصيل البضاعة المرسلة وعدم تسلّم المرسل إليه أي شيء من هذه البضاعة.

أما في حالة نقص البضاعة أو الهلاك الجزئي يقوم المرسل إليه بتسجيل تحفظاته عند عملية التسليم عن جميع الخسائر والأضرار التي لحقت بالبضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 790 من ق ب ج أنه «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس .

وإذا لم تكن خسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضاعة محققا فيها حضوري عند استلامها»³.

ثانيا: تلف البضاعة

المقصود بتلف البضاعة هو سوء حال البضاعة واختلافه عما تم تدوينه بسند الشحن، وهو لا يعدم قيمة البضاعة بالكامل فقد تصل البضاعة بوزنها أو عددها المدون في سند

1 - عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص129

2 - المادة 802 من الأمر 76-80، المرجع السابق

3 - المادة 790 من الأمر 76-80 المرجع السابق

الشحن إلا أن جزءا منها يصل تالفا، كوصول جزء من الأقمشة المشحونة تالفة بسبب وصول مياه البحر المالحة إليها أو وصول عدد من صناديق المعلبات، وقد وقع عليها التغيير بالالتواء وتشويه الشكل.¹

بموجب المادة 802 ق ب ج الناقل يكون مسؤولا عن التلف أو العيب الذي يكتشف بالبضاعة عند تسليمها الى المرسل اليه، حيث انه في الأصل الناقل يكون قد استلم البضاعة من طرف الشاحن وقبل التكفل بها دون وجود أي عيوب، إلا إذا أدرج الشاحن ملاحظات وتحفظات تخص حالة البضائع في سند الشحن.

أما إذا كان سند الشحن نظيفا، أي خاليا من التحفظات، فإنه يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة والناقل في هذه الحالة لا يستطيع أن يثبت عكس ما تضمنه سند الشحن تجاه الغير، الحامل الشرعي للسند، حتى وإن كان لدى الناقل ورقة ضمان صادرة من الشاحن، إذ لا حجية لهذه الورقة إلا بين أطرافها الناقل والشاحن إلا أن سند الشحن النظيف لا يمنع الناقل من التخلص من مسؤولية التلف، إذا استطاع إثبات أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية.

قررت المحكمة العليا أن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها، حتى تسليمها الى المرسل اليه طبقا لنص المادة 802 من ق ب ج، وأن قضاة الموضوع طبقوا القانون تطبيقا صحيحا عندما قضوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق بالبضاعة لكون الحادث وقع نتيجة إهمال وعدم الصيانة، وقد جاء في حيثيات القرار أن الضرر ثابت بموجب خبرة والتي تشير الى أن السبب في نقص وإتلاف البضاعة راجع الى عدم الصيانة مما جعل المياه تتسرب عبر أنابيب البضاعة وأدت الى هلاكها.²

يتضح لنا من هذا القرار أن الضرر الذي مس البضاعة وأدى الى هلاك وتلف البضاعة سببه عدم صيانة شبكة المياه، وعدم العناية بالبضاعة والمحافظة عليها فهو بالتالي إخلال الناقل بالتزاماته وعدم ضمانه لسلامة البضاعة منذ تسلمها حتى تسليمها الى المرسل اليه.

لكن موقف المشرع الجزائري تحدد بشكل مضطرب من خلال المادة 799 ق ب ج والتي نصت على « إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة سيتحقق الناقل أجره الحمولة

1 - محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص 103

2 - قرار المحكمة العليا التجارية والبحرية بتاريخ 2-6-1991، ملف رقم 73657، المجلة القضائية، العدد 2، الجزائر، 1993، ص 108

عن المسافة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه»¹.

بعدما عوقب الناقل بحرمانه من الأجرة في حالة فقدان البضاعة أتاح له المشرع فرصة الحصول عليها مجدداً إذا تم العثور على البضاعة المفقودة، لكن بشرط موافقة المهتم باسترجاع البضاعة، أي إذا تحققت له فائدة ولم يشر إلى مصير التعويض إذا ما دفع لصاحب المصلحة².

الفرع الثاني: التأخير في تسليم البضاعة

يوجد تأخير عندما لا يصل الشيء في الوقت المحدد في عقد النقل، وعند سكوته، ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري³.
يتحقق التأخير في حالتين:

الحالة الأولى: وهي حصول التأخير من طرف الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في الوقت الذي حصل الاتفاق عليه.

الحالة الثانية: عندما لا يكون ثمة اتفاق على تحديد ميعاد محدد تسلم فيه البضاعة، فعلى الناقل أن يسلمها في الميعاد الذي يسلمها فيه أي ناقل عادي آخر وفي نفس الظروف (وفقاً للأعراف المتعامل بها في موانئ التفريغ).

أقر النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع، وهذا ما أشار إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 802 ق ب ج بتوسيع من مجال مسؤولية الناقل إلى غاية تسليم البضائع إلى المرسل إليه، كما أعطت المادة 771 ق ب ج الحق للناقل بتغيير السفينة ولكن بدون تأخير. كما أشارت المادة 775 ق ب ج على أنه « يجب على الناقل أن ينقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه في حالة عدم تحديده في الطريق العادي»⁴.

عرضت قضية على القضاء الجزائري في هذا الشأن، حيث أنه تم الطعن في قرار المجلس القضائي أمام المحكمة العليا والتي تتعلق وقائعها بالتأخر في نقل البضائع، وهذا

1 - المادة 799 من الأمر 76-80 المرجع السابق

2 - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 83

3 - طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 173

4 - المادة 775 من الأمر 76-80، المرجع السابق

بسبب تأخر السفينة التي تنقل القمح اللين في الوصول مما أدى إلى الحاق الضرر بالمرسل اليه، وأقرت المحكمة العليا أنه يتحمل التعويض كلا من الناقل ومجهز السفينة بالتضامن وبالتالي إبطال القرار المطعون به بالنقص أمام المجلس القضائي.¹

1 - بن جيلالي سميرة، التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية القانون البحري والنقل، العدد 7، جامعة تلمسان،

د س ن، ص 326

الفصل الثاني:

تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
والإعفاء منها

لكي تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، لا بد أن يكون هناك ضرر أصاب البضائع موضوع النقل، وتتركز الأضرار التي تحدث عادة أثناء النقل البحري للبضاعة في ثلاثة أنواع تكمن في التلف أو الهلاك أو التأخير في تسليم البضاعة. يقصد بالتلف ضرر البضاعة أو عطبها، هذا ما يؤثر على قيمتها في السوق، أما الهلاك فيقصد به فقدان البضاعة الناتج عن عدم تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعلوم.

فبتحقيق هذه الصور تقوم مسؤولية الناقل البحري، لكون انه ملزم بإيصال أو نقل البضاعة سليمة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه. غير أنه ونظرا لطبيعة وخصوصية قواعد النقل البحري للبضائع، كون أنه وبالدرجة الأولى يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من أخطار عديدة قد تكون محتملة الوقوع أو غير محتملة أضحي لا محال أن يكون لهذا النوع من النقل قواعد خاصة تحكمه من خلال تحديد خصوصية مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، وصولا إلى دعوى شروط إعفاءه منها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري هو مبدأ تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين البحريين، وقد كرسته اتفاقية بروكسل سنة 1924 بعد تمادي الناقلون في اللجوء إليها بتضمينه في سند الشحن ويتم تنفيذه حتى لتابعي الناقل ومن الاعتبارات التي تؤيد هذا التحديد أن التعويض على إجحاف بحق الناقل الذي يجهل محتويات الطرود المنقولة، أما بالنسبة للشاحن فهو يتفادى بذلك مطالبة الناقل بأجر أعلى، وكان القضاء في دول كثيرة يحاول الحد منه، فكيف يحدد هذا النظام؟

والإجابة تكون بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول) والحالات المستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني)

المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمحور مبدأ التحديد القانوني في كل الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية، حول الضرر الذي يرتبط ارتباطا وثيقا بالبضاعة المنقولة، فحدد التعويض عن الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، مما يؤدي إلى القول بأن التحديد القانوني يقتصر على المسؤولية المادية دون المعنوية سواء كانت هذه المسؤولية عقدية أم تقصيرية.¹ وهو ما نصت عليه المادة 802 من ق ب ج « يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».²

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري له معنى خاص به (الفرع الأول) كما أن كلمة التحديد تعني وضع حد أعلى للمسؤولية لا يمكن تجاوزه في حالة التعويض (الفرع الثاني)

الفرع الأول: المقصود بالتحديد القانوني للمسؤولية

يمكن إعطاء تعريف للتحديد القانوني (أولا) ومنه نصل لتحديد الطبيعة القانونية له (ثانيا) أولا: تعريف التحديد القانوني

يعني التحديد القانوني للمسؤولية تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته.³

¹- VILLARD Antoine, Droit maritime, PUF, Paris, 1997, p 122.

² -الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 م. المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري

³ - عبد الغني عقون ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة، الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 7.

وبذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديرا جازفيا لقيمة الطرد.¹ أو وحدة الشحن، بحيث ستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعويض، فإن أثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق.²

كما أنه ليس هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية، المعروفة في التأمين البحري وإجراء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله، وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية في الحالة التي تتجاوز فيها القيمة الحقيقية للطرد الحد القانوني، فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن.

تختلف طبيعة تحديد مسؤولية الناقل عن طبيعة التأمين منها، فتحديد المسؤولية يحمل معنى الجزاء عن خطأ ارتكب ولا يستحق التعويض إلا إذا انشغلت مسؤولية الناقل، أما التأمين من المسؤولية فهو يحمل معنى الضمان، إذ يهدف إلى توفير حد معين من التعويض للمضرور حتى في حالة عدم المسؤولية عن الحادث الضار، وهو بذلك يتجرد تماما من معنى الجزاء عن السلوك الخاطئ الذي أحدث الضرر، وهو يقوم أساسا على مبدأ المشاركة في الأعباء وتوزيع الخسارة على أكبر عدد ممكن، ولهذا يتعين عدم الخلط بين تحديد المسؤولية والتأمين منها.³

وإذا تمكن صاحب البضاعة من إثبات ذلك فإن الأمر لا يخرج عن إحدى الحالات

الثلاث الآتية:

1 - كلمة طرد يقصد بها وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق أو أجوله تحمل أرقاما وعلامات مميزة، فإن كل صندوق أو جوال يسمى في هذه الحالة طردا. وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسؤولية الناقل عنها. نقلا عن: أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998، ص 273

2 - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 7

3 - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 8

- 1- أن يزيد مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض فلا يحصل المضرور إلا على ذلك الحد.
- 2- أن يكون مقدار الضرر مساويا للحد الأقصى للتعويض، وبذلك يكون من حقه التعويض عن مقدار الضرر.
- 3- أن يقل مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض، فلا يستحق المضرور إلا تعويضا معادلا لذلك الضرر الذي أصابه، ولا يجوز له المطالبة بالحد الأقصى لأن في ذلك إثراء على حساب الناقل البحري. فالحد الأعلى للتعويض يكون إما أقل أو معادلا للضرر الذي لحق صاحب البضاعة.¹

ثانيا: الطبيعة القانونية لتحديد القانوني للمسؤولية

تخول التشريعات البحرية للمتعاقدين الحق في الاتفاق في سند الشحن على ما يخالف أحكام مسؤولية الناقل البحري، إلا أن مدى صحة أو بطلان هذا الاتفاق تستلزم علينا التفرقة بين ما إذا كان الاشتراط مفاده تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل من الحد الأعلى أم بما يزيد عنه.²

- فإذا أدرج في سند الشحن بند نتيجته أن يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل أقل من الحد القانوني للمسؤولية، فإن هذا الاتفاق وان تم قبل الحادث المنشئ للضرر، يعتبر كأن لم يكن لمخالفته القواعد الآمرة، التي جاءت لتكرس مصلحة الشاحن في إبطال كل اتفاق من شأنه التخفيف من مسؤولية الناقل.

- أما إذا كان الاتفاق مضمونه الزيادة في الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري مقارنة بذلك المنصوص عليه في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، فإنه يكون صحيحا، لأنه من قبيل الزيادة في مسؤولية الناقل والتزاماته وتنازل عن بعض حقوقه أوكلها والتي أجازتها التشريعات البحرية.³

1 - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص13.

2 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص17

3 - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص265

وبهذا فإن رعاية الناقل التي استهدفها تحديد المسؤولية هي ميزة وليست حماية، يكون له أن يستفيد منها أو يتركها. وعليه التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من طبيعة مزدوجة فهو من النظام العام في حدوده الدنيا، بحيث لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على أقل منه، ويكون بذلك على المحكمة التي تنظر أن ا زع أن تطبق من تلقاء نفسها تحديد المسؤولية دون اشتراك تمسك الناقل بذلك.

وهو ليس من النظام العام في حدوده القصوى، بحيث يجوز لطرفي العقد اشتراط أكثر من ذلك الحد، ويكون بذلك على صاحب البضاعة، إذا أراد أن يأخذ تعويضا أكبر من ذلك المحدد قانونا واستبعاد التطبيق التلقائي لذلك الحد من طرف القاضي، أن يثبت مثل ذلك الاتفاق وأن يتمسك به.¹

الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية تقرير حد أقصى لمبلغ التعويض أي ما يسمى بالحد الأعلى للمسؤولية، والذي سندرسه في كل من التشريع البحري الجزائري، (أولا) وفي الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا: الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع البحري الجزائري

نصت المادة 805 من قانون البحري الجزائري على ما يلي «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسائر أو الأضرار 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

1 - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 10

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

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلليغرام 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 بالحكم¹»

بناء على نص المادة 805 ق .ب.ج فإن المشرع وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، وهذا التحديد يختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها إلى حالة التأخير في التسليم، كما يختلف في حالة استخدام الحاوية.²

1- شروط تطبيق الحد الأعلى من المسؤولية:

وضع المشرع البحري الجزائري المادة 805 من ق. ب .ج شروط محددة حتى يستفيد الناقل البحري، من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، في حالة حدوث الأضرار للبضاعة محل النقل وتوفر الشروط السالفة الذكر . فالناقل البحري ومهما كانت قيمة البضائع الهالكة لا يتجاوز المبلغ المحدد في المادة 805 في حالة التعويض، وذلك بتوفر الشروط المنصوص عليها، حيث أن المشرع الجزائري لم يأخذ بمبدأ

1 - المادة 805 من القانون 98-05، المرجع السابق

2 - هادف محمد الصالح، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص129

التحديد القانوني للمسؤولية بصورة مطلقة، بل وضع ضوابط وشروط معينة في حالة تحققها نكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني للمسؤولية وفق الحالات التالية:

أ- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها:

لا 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 كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

ب- الحد الأعلى في المسؤولية في حالة التأخر في التسليم:

حدد المشرع الجزائي الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

ج- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميليغرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب

للعلمة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم. لتحديد التعويض من الناحية العملية طبقاً لنص المادة 805ق.ب.ج وعدم تجاوز الحد الأعلى للمسؤولية، تتم هذه العمليات الحسابية وتحديدتها من قبل مختصين وهم خبراء محلفين يعهد إليهم تحديد هذه الأضرار وحسابها، معتمدين على ما هو محدد طبقاً لهذه المادة.

ثانياً: الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

نتعرض في هذا الصدد إلى الحد الأعلى للمسؤولية في كل من معاهدة بروكسل، واتفاقية هامبورغ.

1- الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية بروكسل:

نصت المادة 4 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على أنه:

«لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن.»

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة، يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق 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 الشحن¹

1 - بسام عاطف المهتار، (معاهدة بروكسل وتعديلاتها) لتوحيد عض القواعد المتعلقة ببولص الشحن، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص17

يقصد طبقا للمادة التاسعة من المعاهدة بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية، ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقا لنظامها النقدي.¹ ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين، بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقا لسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

ولاحظ طابع معاهدة سندات الشحن كاتفاقية دولية مآلها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض. فقد أخذت بالقيمة الذهبية الأكثر العملات قوة في ذلك الوقت ألا وهي الجنيه الإسترليني، وعينت الحد الأقصى للتعويض بمائة جنيه عن كل طرد أو وحدة. ولكنها لا تلزم الدول بأداء التعويض ذهبا نظرا لفرض الدول السعر الإلزامي لعملاتها الوطنية، فما الجنيه الإسترليني الذهب سوى وحدة قياس للتعويض وليس بعملة الوفاء بالالتزام بالتعويض.

وعلى ذلك يتعين على القاضي من ترجمة قيمة التعويض، متقوما بالجنيه الإسترليني الذهب، إلى عدد من وحدات العملة الوطنية والإلزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة. تكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة. في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ويفترض ذلك وصول السفينة بالفعل إلى الميناء، أما في الغرض العكسي أي إذا لم تصل السفينة لميناء التفريغ بسبب غرقها مثلا فتكون العبرة بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى ميناء التفريغ.²

جاء بروتوكول 1968 الذي عدل من الأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض، بحيث أصبح الحد الأقصى عشرة آلاف فرنك ذهب عن كل طرد أو ثلاثين فرنك ذهب عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة.

1 - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، ص 285

2 - ZEGHBIB HOCINE, «L'ASSISTANCE MARITIME FACE À LA CONVENTION DE LONDRES DE 1989», REVUE

ALGÉRIENNE DES SCIENCES JURIDIQUES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES, UNIVERSITÉ D'ALGER, N° 03, 1993, P 473.

يتضح من ذلك أن المعاهدة الدولية، تركت وحدة حساب الحد الأقصى للتعويض بالجنيه الإسترليني الذهب إلى الفرنك الذهب وهو الفرنك بوانكاريه، وتتحدد قيمة الفرنك بوانكاريه على أساس خمسة وستين ميليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف.

يتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض، مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر من بينهما، وبالتالي لم تعد العبرة في تحويل القيمة الذهب إلى العملة الوطنية، بتاريخ وصول السفينة ميناء التفريغ، وإنما يحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية.¹

2- الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ:

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

ومناطق سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل أن يكون الضرر قد حصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته، الذي يخضع فيه للأحكام التي قررتها الاتفاقية، وهو المدة بين تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشحن وتسليمه لها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، أما المرحلة التي تسبق استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، أو تلك التي تلي تسليمه لها في ميناء التفريغ، فإننا نكون خارج نطاق المسؤولية التي نظمت الاتفاقية أحكامها، ومن ثم تعود للأطراف الحرية التعاقدية في شأن الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها على أي نحو.²

مسؤولية الناقل البحري يصح أن تكون محلاً للتحديد القانوني هي مسؤوليته قبل الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة وذلك دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد

1 - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص3

2 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص10

النقل، ونعرض في هذا الصدد لبيان الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها، وفي حالة النقل بالحاويات، وفي حالة التأخير في التسليم والحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع والتأخير في التسليم.

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

نص البند(أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ على أنه:

«تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية¹ عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة حسابية² عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف أيهما أكبر» وتتص الفقرة 3 من الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه:

«يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26»

وتتص المادة 1/26 من الاتفاقية على أن:

«الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص كما يحدده

صندوق النقد الدولي...»

تأخذ الاتفاقية بحقوق السحب الخاصة أسلوبا للوفاء، وهو لا شك أسلوب أفضل بكثير من الجنيه الإنجليزي والفرنك الذهب (البوانكاريه) لتعرضها لتقلبات اقتصادية عديدة.³ والقاعدة التي توردها المادة 1/26 من الاتفاقية، هي إجراء التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في تاريخ الحكم بالتعويض، أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف المعنية.

وإذا كان ثمة دول أعضاء في صندوق النقد الدولي، ودول غير أعضاء في الصندوق المذكور بعضها يجيز نظامها النقدي حساب عملتها الوطنية، بالقياس إلى حق السحب

1 - أي 835 حق سحب خاص تعادل 1138,34 دولار أمريكي. نقلا عن: نكمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة...، مرجع سابق، ص 107

2 - أي 52 حق سحب تعادل 3.41 دولار أمريكي، نقلا عن: نكمال حمدي، مرجع سابق، ص 107

3 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2005، ص 3

الخاص وبعضها لا يجيز نظامها النقدي ذلك،¹ فقد عنيت المادة 26 عن الاتفاقية ببيان كيفية التحويل بالنسبة لكل طائفة من هذه الدول وذلك على النحو التالي:

- الطائفة الأولى:

الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق وتكون سارية في اليوم الذي يتم به التحويل، وهذه تعرف من النشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي.²

- الطائفة الثانية

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

- الطائفة الثالثة:

لا تجيز أنظمة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، ويحسب الحد الأعلى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل 12500 وحدة نقدية، وفي حالة التقدير على أساس الوزن، يحسب الحد الأعلى للتعويض بمبلغ يعادل 375 وحدة نقدية من الوزن

1 – INNOCENT FETZE KOMDIM ، LA RESPONSIBILITY DU TRANSPORTEUR MARITIME DE MARCHANDISES AU NIVEAU INTERNATIONAL ، MÉMOIRE POUR L'OBTENTION DU GRADE DE MAITRE EN DROIT (LLM) ، FACULTÉ DE DROIT, UNIVERSITÉ LAVAL QUÉBEC ، 1999, P 82

2 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة

المعارف، الإسكندرية، ص 181

الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت .والوحدة النقدية تعادل 565 مليجرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من الألف.¹

تحول هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لكل دولة، وفقا لأحكام قانونها الداخلي بشرط أن يبلغ التقدير نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية. احتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، يكون بالنظر إلى عدد طرود أو وحدات الشحن التي هلكت أو تلفت، وهو 835 حق سحب خاص عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن الواحدة، ثم بالنظر إلى وزن تلك البضاعة التي أضررت وهو 25 حق سحب خاص عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي لها، وتأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين ويكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية.

ب- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الطرود أو وحدات الشحن، صعوبة في الغرض الذي تجمع فيه الطرود أو وحدات الشحن في حاويات، هل تعتبر الحاوية التي قد يبلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا وملئمة بالطرود أو وحدات الشحن، مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا لا يجاوز الحد الأعلى للتعويض المقرر للطرود أو وحدة الشحن؟

عالجت الفقرة الثانية من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ هذه المسألة فنصت على أنه:

«لحساب أي المبلغين أكبر للفقرة (أ) من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

أ- في حالة استخدام حاوية أو منصة ناقلة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه، تسحب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكور وحدة شحن واحدة.

1 - JEAN - PATRICK MARCQ , RISQUES ET ASSURANCES TRANSPORTS , L'ARGUS EDITION , PARIS ,2003 , P 51 .

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة نقل مستقلة واحدة¹»

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

يتعين إذا الاعتداد بما تسلمه الناقل فعلاً، فإذا كانت الحاوية أو المنصة الناقلة أو أداة نقل مماثلة (تحتوي على عدد 30 طرد، فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود) وفق لما هو ثابت ببيانات سند الشحن، فإنه يلتزم إذا ما هلكت الحاوية أو تلفت، وكانت الحاوية مملوكة للشاحن أو مقدمة منه، بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد الواحد، إذ يضاف إلى عدد الطرود التي داخل الحاوية والتي تبلغ 30 طرداً الحاوية ذاتها باعتبارها طرداً، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تقف عند حد التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد اعتباراً أن ثمة هلاك أو تلف لطرده واحد هو الحاوية، والعبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بواسطة الناقل أو الشاحن، وإنما بما يتضمنه سند ذاته تحديداً لعدد الطرود وتعيينها لها.²

ج- الحد الأعلى من المسؤولية في حالة التأخير في التسليم: نص البند " ب " من الفقرة الأولى من المادة 06 من اتفاقية هامبورغ على أنه:

1 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 15

2 - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 301

«تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 05 عن التأخير في التسليم، بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع»¹

لم تعد الاتفاقية في خصوص تعيين الحد الأعلى للتعويض، في حالة التأخير في تسليم البضائع على ضابط الطرد ووحدة الشحن أو ضابط الوزن، وإنما على ضابط أجره النقل.

د- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها والتأخير في تسليمها:

تعرض البند "ج" من الفقرة الأولى من المادة 6 من الاتفاقية للحالة التي يجتمع

فيها ضرران، هلاك البضائع أو تلفها وتأخير تسليمها، فنص على أنه:

"لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى

الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيقدر بمقتضى الفقرة (أ) من

هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع التي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه".² يعرض النص

للحالة التي يصاحب فيها الهلاك الجزئي أو التلف تأخير في التسليم، إذ الهلاك الكلي لا

يرد بخصوصه تسليم.

نستخلص من هذه المقارنة أن كل من التشريع البحري الجزائري وكذا الاتفاقيات

الدولية، قد وضعوا حداً أعلى لمسؤولية الناقل البحري وهذا حفاظاً على الحركة الاقتصادية،

وعدم إقبال كاهن الناقل البحري في التعويضات، التي إن لم تحدد تكون عبارة عن مبالغ

جد مرتفعة لا يستطيع هذا الأخير دفعها مما يؤدي به إلى حالة الإفلاس، غير أن كل هذه

التشريعات وللوصول إلى وضع حد أعلى للمسؤولية أوجبت توفر شروط معينة لقيام

التحديد القانوني، وبالتالي وضع حد أعلى للمسؤولية، كما أن كل من معاهدة بروكسل

1 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر، 2011، ص 358

2 - جلال وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 85.

واتفاقية هامبورغ قد أعطت عناية خاصة فيما يخص وضع حد أعلى لمسؤولية الناقل، وهذا تبعا لما رأيناه في تفصيلهما لهذا الموضوع، غير أن وضع حد أعلى لمسؤولية الناقل البحري لا يؤخذ على عمومته، فهناك حالات يسقط فيها الحق في التحديد القانوني.

المطلب الثاني: الحالات المستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على فكرة التوازن بين مصلحة كل من الناقل والشاحن، حيث يستفيد الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية عموما إذا احترمت الالتزامات المفروضة عليه، ويسقط حقه استثناء من التحديد القانوني في حالات ترتبط ارتباطا وثيقا بأفعاله (الفرع الأول)، وكذا تضمين سند الشحن ببيان جنس البضاعة وقيمتها (الفرع الثاني)، أو إذا وقع اتفاقية بتغيير الحد المقرر قانونا (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أفعال وتصرفات الناقل (السلوك الشائن)

أثارت المادة 4 فقرة 5- أمن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 جدلا فقهيًا وقضائيا كبيرين بسبب صياغتها وهذا قبل أن تكون محل إلغاء واستبدال بنص آخر، حيث كانت تنص على أنه "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال، بجهة الخسائر والأضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي أصابتها، بمبلغ يفوق..."¹

فقد فسرت عبارة في أي حال من الأحوال (In any event / en aucun cas) بعموميتها وجعلت من الناقل غير مسؤول عن الخسائر مهما كان فعله ينطوي على غش أو قصد لإلحاق الضرر، وصدرت بالفعل أحكام أعفت الناقل من المسؤولية منها قضية السفينة Daewoo V Kliparin'، وقد أخذ القانون الفرنسي لسنة 1936 بهذه القاعدة رغم إدراكه أنه سيحمي الناقل المرتكب لفعل الغش، لكن سرعان ما عدل عن موقفه وذلك سنة 1966.²

1 - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 145

2 - أنظر المادة 809 من أمر رقم 76-80

ثم جاء بروتوكول 1968 وغير من الفقرة السابقة الذكر عن طريق المادة 2 فقرة 5 لتصبح تنص على الآتي: "لا يحق للناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه الفقرة، إذا ما ثبت أن الضرر ناتج عن فعل الناقل أو عن إهماله وأن الفعل حصل إما عن قصد إلحاق الضرر، وأما عن تهور وإدراك بإمكانية حصوله"، وقد أخذ المشرع الجزائري تقريبا بما جاءت به هذه المادة، أيضا نفس الأحكام وردت بالمادة 8 فقرة 1 من قواعد هامبورج.¹

يستخلص من كل هذه النصوص اتفاقها على حرمان الناقل من الميزة الممنوحة له والتي تخفف عنه المسؤولية بسبب تصرفاته وهذا في وضعين هما حالة الأفعال العمدية (أولا)، ثم في حالة عدم الاكتراث أو الإهمال (ثانيا).

أولا- الأفعال العمدية:

بعض التشريعات اعتبرت أن الأفعال العمدية توازي فعل الغش أو الخطأ الجسيم مثل التشريع الفرنسي، واستنادا للقاعدة العامة التي مفادها أن الغش يفسد كل شيء، فإنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته في حالة غش يقع منه أو من أحد تابعيه، وعكس ذلك فهو يعد إجحافا في حق الناقل حسن النية الذي يلتزم بتنفيذ التزاماته بصدق وإخلاص وتجاوز الحدود والقواعد القانونية المقررة ل حمايته.

يفسر الغش في مفهومه الحديث كمرادف للخطأ العمدي، وفي مجال الذي نحن بصده "انصراف إرادة الناقل الى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه"، أو هو "ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار بالغير.

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 146

خلافًا للمفهوم التقليدي للغش فإنه ليس من الضروري توفر القصد أي نية الإضرار فقد استقرت المحاكم الفرنسية على اعتبار الغش مانعًا للناقل من الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية ونفس الحكم اتبعته دول (Conan Law) في حال خرق أحكام العقد كالانحراف عن المسار المتفق عليه (Deviation) ، واستبعدت كون الخطأ الجسيم يطبق عليه نفس حكم الغش.

اعتادت المحاكم التجارية الفرنسية، بعد خلاف كبير على مستوى القضاء، على اعتبار الخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل لا بد أن يكون محل تعويض كامل، أي استبعاد نظام التحديد القانوني وهو ما رفضته محكمة النقض ولم تنفذ المحاكم هذا القرار إلا بعدما قررت ذلك غرف محكمة النقض مجمعة في 11 مارس 1960، نفس الحكم توصلت إليه محكمة النقض المصرية في جلسة 11 فيفري 1960.¹

ولا يستدعي الأمر بالضرورة توفر أو البحث عن نية إلحاق الضرر فيكفي أن يعلم أنه يخل بواجباته وهذا يعني الشاحن من إثبات سوء نية الناقل لأنه أمر صعب جدا تحقيقه، لذا أقرت بعض القوانين ومنها القانون المصري وضع حالات تفسير النية السيئة للناقل وذلك في حالتين .

1- إذا صدر سند الشحن خاليا من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

2- إذا قام الناقل بشحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

ما ذكر في هذه المادة ما هو إلا تطبيقات لأفعال الناقل التي تؤدي إلى حرمانه من التحديد القانوني للمسؤولية طبقاً لما نصت عليه قواعد همبرغ في المواد 9 فقرة 04 و17 و23 فقرة 4.

اعتبرت دول الكمنوالث الناقل محروماً من الاستفادة من التحديد في حالة توفر أحد السببين وهما:

1- عدم تنفيذ الالتزامات الرئيسية الواردة في العقد.

2- في حالة الانحراف عن المسار.

وعليه يكفي المتضرر (الشاحن) بإقامة الدليل على توافر أياً من هذين الفرضين لأن المشرع قد أقام قرينة قاطعة بذلك بما لا يجوز معه للناقل البحري إقامة الدليل على انتفاء نية أحداث الضرر.

ثانياً - الإهمال (عدم الاكتراث)

يعرف الإهمال بالخطأ غير المعتمد حسب القانون الفرنسي، وعدم الاكتراث حسب القانون الأنجلو أمريكي، ويتحقق عندما يعلم الناقل أن فعله أو الامتناع عن الفعل الذي سوف قوم به من شأنه أن يؤدي إل أحداث خسائر وأضرار بالبضاعة ومع ذلك يقدم عليه، لذا اسماه البعض من الفقهاء بالخطأ الواعي وهو الخطأ الذي لا يرتكبه الناقل العادي إلا بتوفر عنصرين:

1- أن تصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإن كان هذا الفعل ناتج عن غير إرادة الناقل فإنه لا يعد إهمالاً أو عدم اكتراث.

2- أن يكون الناقل لحظة ارتكاب الفعل أو الامتناع عن أدائه مدركا للعواقب أي أنه على علم تام باحتمال حدوث التلف أو الهلاك أو التأخير عند وصول البضاعة إلى ميناء التوقف أو عليه أن يعلم باحتمال حدوث ذلك الضرر.¹

يمكننا من خلال ما سبق وضع حد فاصل بين ما يعتبر غشا أو العمد أو السلوك الإرادي الشائن، وبين الإهمال مع إدراك العواقب، ففي الحالة الأولى يعلم الناقل على وجه أكيد أن فعله من شأنه إلحاق الضرر، أما في الحالة الثانية فإن الناقل يعلم أو يجب عليه أن يعلم باحتمال وقوع الضرر في الظروف المماثلة.

يقع هنا على عاتق الشاحن عبء إثبات تصرف الناقل الموصوف بالإهمال، ويجوز له ذلك بكافة طرق الإثبات لأننا بصدد إثبات واقعة مادية وهي من قبيل الأعمال التجارية.

الفرع الثاني: تضمين سند الشحن بيان جنس البضاعة وقيمتها (السلوك الشائن)

يعتبر الوضع الثاني الذي يحرم الناقل من الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية عند تقديم الشاحن تصريحاً يحدد بشكل دقيق نوع البضاعة محل النقل وقيمتها، ويعد هذا التصريح قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع، ويجوز للناقل إثبات عكسها وهذا ما نصت عليه المادة 805 ق ب ج التي جاء فيها: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد..."²

وكذلك المادة 756 ق ب ج التي تعفي مسؤولية الناقل في حالة تقديم سند الشحن، هو تقريبا ما ورد بالمادة 4 فقرة 5- أ من اتفاقية بروكسل، لسنة 1924 بعدما عدلت بالمادة 2 فقرة أ

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 147

2 - المادة 805 من الامر 76-80 مرجع سابق

من بروتوكول 1968 رغم عدم انضمام الجزائر إليه، إذ جاء فيها " إذا لم تكن طبيعة البضاعة وثمانها قد صرح بهما الشاحن في الشحن وتم إثبات نلك في مسند الشحن، فلا يسأل الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال، لسبب هلاك البضائع أو تلفها أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد عن...¹"

يظهر من خلال النصوص أعلاه أن التصريح الذي يقدمه الشاحن يجب أن تتوفر فيه شروط لكي يكتسب حجية في مواجهة الناقل.

أولا - الشروط الواجب توفرها في التصريح:

لكي يحرم الناقل من التحديد القانوني للمسؤولية يجب على الشاحن التقيد بجملة من الشروط وهي تقديم بيان عن البضائع وذلك قبل شحنها وان تكون مثبتة في وثيقة الشحن وهذا على النحو التالي:²

1- أن يقدم الشاحن أو ممثله تصريحاً عن البضائع قبل شحنها على السفينة:

ألزم المشرع الجزائري على غرار اتفاقية بروكسل الشاحن أن يقدم هذا التصريح قبل شحن البضاعة وهذا ليتسنى للناقل الاطلاع على نوع البضائع وقيمتها ويتمكن من اتخاذ الإجراءات الضرورية والملائمة من أجل شحن ورس البضائع لتنتقل في ظروف تضمن وصولها آمنة وببذل الناقل العناية الكافية واللازمة، كذلك هذا الشريط هو الذي يمكن الناقل من تقدير الأجرة الإضافية التي يفرضها على الشاحن زيادة على الأجرة المتفق عليها.

هنا يجب معرفة متى يبدأ الشحن؟ الجواب هو أن الشحن يبدأ من اللحظة التي تنتقل فيها البضاعة بآلات الشحن سواء كانت روافع أو مضخات أو أنابيب لتوضع في السفينة.

1 - نصت المادة 48 فقرة 5-أ من اتفاقية بروكسل قبل تعديلها على الآتي: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالنسبة لأي هلاك أو

تلف يلحق البضائع بمبلغ يزيد عن ..."

2 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 150

يطرح سؤال آخر، هل ينتج التصريح المقدم بعد الشحن نفس آثاره في استبعاد ممارسة الناقل لحقه في التحديد القانوني للمسؤولية؟

إن التصريح المقدم بعد الشحن لا ينتج عنه إسقاط مبدأ الحد الأقصى للتعويض لكن إذا قبل الناقل رغم ذلك تدوين هذه البيانات في السند فإنه (التصريح) ينتج أثره، ويعد ذلك قبولاً للناقل للتنازل عن حقوقه وهذا ما أفترته المادة 5 من اتفاقية بروكسل بان أجازت الناقل أن يزيد من مسؤوليته بشرط أن يتم ذلك كتابة في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.

2- أن يبين الشاحن جنس وقيمة البضاعة المنقولة: يجب أن يكون هذا التصريح مشتملاً على بيانات واضحة ودقيقة تحدد نوع البضاعة وتجعل الناقل على علم بحالة البضائع، والتي تكون في الغالب من البضائع الثمينة ذات القيمة المادية والمعنوية، كاللوحات الفنية والمجوهرات وغيرها من البضائع التي تحتاج إلى عناية واهتمام أكثر من الناقل وبسبب ذلك يتقاضى أجراً إضافياً (advalorem)، وقد درج القانون الفرنسي على تسمية هذا التصريح "بتصريح القيمة" (Declaration de valeur) والتي يجب أن تعكس القيمة الحقيقية للبضاعة المنقولة دون مبالغة ودون غش وإلا عد الناقل غير مسؤول¹.

يشترط أن يكون البيان مشتملاً على قيمة البضاعة ونوعها فهما متلازمان، أي لا يكفي أن يرد النوع دون القيمة أو القيمة دون النوع وهذا حتى ينتج هذا التصريح أثره فيعطل أعمال مبدأ تحديد المسؤولية للناقل البحري.

3- أن يكون البيان في مسند الشحن: يجب تدوين جميع البيانات المتعلقة بنوع وقيمة البضاعة في مسند الشحن حتى تنتج أثرها، وبالتالي لا يكفي الإشارة في مسند الشحن إلى رقم فاتورة شراء السلعة أو رقم الاعتمادات المستندية لأنه لا علاقة لها بالناقل وإنما تجمع بين الشاحن والمرسل إليه في عملية الشراء السابقة على عملية النقل رغم أن بعض المحاكم

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 152

بمصر كانت تعتمد على ذلك في استبعاد المسؤولية المحدودة وهو أمر كان مرفوضاً للأسباب المذكورة، لتراجع عن موقفها في عدة أحكام أهمها كان سنة 1985.

يرى الأستاذ "Scapel" أن هذا الشرط مؤسس لهدفين هما تفادي أية نزاعات حول قيمة البضاعة مثلاً عندما يتعلق الأمر بقيمة التأمين ومن جهة أخرى، ما يحمله هذا السند كأداة إعلام في مواجهة المرسل إليه بهذه القيمة، لكن السؤال المطروح هو، إذا تم إفراغ هذا التصريح في وثيقة نقل أخرى غير سند الشحن، فهل يعتد به؟

هذه النقطة بالتحديد المشرع الجزائري خالف أحكام معاهدة بروكسل وأضاف عبارة أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة في المادة 805 ق ب ج السابقة الذكر فاتحا بذلك المجال لوثائق أخرى تكون بديلة عن السند مل سند برسم الشحن أو أذن التسليم المتداولة كثيرا في مجال النقل البحري.

أعتقد أن الغاية من هذا التصريح هو إعلام الناقل بخصوصية البضاعة المنقولة فلا اعتراض إذا ما قامت هذه الوثائق البديلة عن السند بنفس المهام رغم أن لسند الشحن مكانة مميزة في مجال النقل البحري.¹

تقديم هذا التصريح للناقل والموافقة عليه أمر ضروري لأنه سيقوم بتدوينه بالسند لكن لو رفض الناقل أو أهمل تدوين هذه البيانات، فهل يستفيد من الله ولية المحدودة أم لا؟

في غياب نص يجيب على هذا السؤال يرى الأستاذ ملزي عبد الرحمن أنه لا بد من معاملة الناقل بنقيض قصده وبالتالي حرمانه من الاستفادة من هذا التحديد احتراما لروح النصوص وإعمالا لحقوق الشاحن، ونشاط رأي الأستاذ خاصة إذ ما تمكن الشاحن من إثبات أنه قدم التصريح وفق الشروط المنصوص عليها، كان يثبت تقديم اجر إضافي، ولا

1 - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 198.

يجب إهمال أن الناقل في وضع أفضل مقارنة بالشاحن الذي لا يملك سوى الإذعان ويفضل الاستفادة من التحديد على تقديم التعويض الكامل.

إذا تضمن السند البيانات الخاصة بنوع وقيمة البضاعة وقبلها الناقل، هل من الممكن إثبات عكس ما ورد بها؟

ثانيا - حجية التصريح (القوة الثبوتية للتصريح):

نصت المادة 807 ق ب ج على أنه: "تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، ثابتة بالقرينة، إلا إذا ثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها"¹، وهو نفس ما ذهب إليه المادة 4 فقرة 5- ب من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، أيضا ما ورد بالمادة 234 في ق ت ب م، وعليه يعد البيان المقدم من قبل الشاحن من جنس البضاعة وقيمتها مستوفيا كل الشروط المنصوص عليها قانونا قرينة على صحة ما تقدم وعلى موافقة الناقل ورضائه بتجميد العمل بنظام المسؤولية المحدودة أو التزامه بدفع التعويض الكامل في حالة هلاك أو تلف البضاعة.²

اعتبر المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات هذه القرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات على اعتبار أن النقل البحري من النشاطات التجارية في مواجهة الشاحن أو من آل إليه سند الشحن أي (الحامل الشرعي له).

يمثل هذا خروجاً عن القاعدة التي لا تجيز إثبات عكس ما هو وارد بسند الشحن في مواجهة الغير وهو استثناء يجد مبرره في كون البضاعة المنقولة غير عادية، وتقدير الشاحن لقيمتها أحيانا لا يكون دقيقا بل عشوائيا يعجز الناقل أن يبحث مسبقا عن أهل الاختصاص

1 - المادة 807 من الأمر 76-80 مرجع سابق

2 - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 200

من تقنيين ليؤكدوا له صحة قيمة البضاعة المنقولة (آثار، لوحات فنية...)، فكان من الأفضل تيسير الأمر عليه بإجازة إثبات ما يخالف القيمة المصرح بها.

في هذا المقام إذا ثبت فعلا أن البضاعة لا تساوي القيمة المصرح بها بل أقل مما من ذلك، فهل نعود لقواعد المسؤولية المحدودة أم نقف عند القيمة الحقيقية للبضاعة؟

يرى د/ كمال حمدي أن مسؤولية الناقل في هذه الحالة تكون وفقا للقيمة الحقيقية لها لكن العكس غير متاح للشاحن، أي لا يمكنه إثبات أن قيمة البضاعة المصرح بها من قبله أقل من القيمة الحقيقية لها.

ثالثا- أثر البيان غير الصحيح المتعلق بطبيعة البضائع وقيمتها (البيان الكاذب):

يتعرض الناقل إلى حرمانه من التحديد القانوني للمسؤولية إذا ما التزم الشاحن بتقديم تصريح صحيح عن قيمة البضاعة ونوعها، وقد عاقبه بأن منع عنه الاستفادة من التعويض الكامل عن الضرر أو التلف الذي قد يصيب البضاعة المنقولة، إذا ما قدم بيانات كاذبة عن حقيقة البضاعة المنقولة وهذا ما نصت عليه المادة 4 الفقرة 5- د من اتفاقية بروكسل: "لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة من الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن"، وهو ما ذهب إليه المادة 810 ق ب ج بنص صريح ومباشر،¹ ولتطبيق هذا النص لابد من توفر الشروط التالية:

1- أن يتعلق الأمر ببيان كاذب عن طبيعة البضاعة أو عن قيمتها وبالتالي فلا يجوز حرمان الشاحن من التعويض إذا ما قدم بيانات غير صحيحة عن عدد البضاعة أو علاماتها، بل يحرم إذا ما قدم بيانات كاذبة عن قيمة البضاعة أو طبيعتها، أي أنه يكفي أن

1 - تنص المادة 810 من أمر رقم 76-80، على الآتي: "لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع، وما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

يكون أحد البيانات المتعلقة بالطبيعة، أو بالقيمة كاذبا وليس بالضرورة أن يتوفر على البيانين معا فقد جاء النص بأسلوب التخيير مستعمل لفظ (أو)، ولا يهم إن كانت القيمة المدونة أقل أو أعلى من القيمة الحقيقية فالنص جاء مطلقا.

2- أن يكون الشاحن سيء النية بمعنى أنه قدم البيان غير الصحيح بإدراك أي - عن عمد رغم معرفته بالقيمة الحقيقية للبضاعة المراد نقلها، ومن هنا يمكن أن نتساءل إذا ما كان الشاحن قدم البيان عن خطأ أو تقصير بمعنى انه كان حسن النية ولم يرغب في غش الناقل، فهل يجوز لناقل لن يطبق أحكام هذه المادة (810 ق ب ج) ويحرمه من التعويض الكامل.

3- ان يكون هذا التصريح الكاذب مدون في وثيقة الشحن أو أية وثيقة مثبتة للنقل ويقع على الناقل عبء إثبات أن طبيعة البضاعة المثبتة تختلف عن الطبيعة الحقيقية أو أن القيمة المثبتة تقل عن القيمة الحقيقية المصرح بها.

رابعا - إثبات قصد الشاحن:

أقرت كل التشريعات بان تعمد الشاحن نكر بيانات غير صحيحة تؤدي إلى حرمانه من التعويض، والصعوبة تثار فيما يخص إثبات حالة العمد أي الشاحن، ومع غياب النص التشريعي الذي يحدد الوسائل المعتمدة لإثبات ذلك فسح المجال للآراء الفقهية والأحكام القضائية عليها تجد الجواب، فاعتبر البعض منهم أن مجرد ورود بيان كاذب يفترض أنه صادر من شاحن متعمد وعليه إثبات حسن نيته، والبعض الآخر يرى أن إثبات الناقل لبيان كاذب ليس بالضرورة افتراض العمد، بل ترك الأمر لتقدير المحكمة عندما يبدي الشاحن موقفه.¹

1 - للمزيد من التفاصيل، أنظر ملزي عبد الرحمان ، "نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ص 218-219

في المقابل، أعفت المادة 4 فقرة 5 الجزء الأخير من اتفاقية بروكسل الناقل والسفينة من أية مسؤولية عند وقوع ضرر أو تلف للبضاعة إذا ما أثبت الناقل أن البيان الذي أورده الشاحن غير صحيح حول قيمتها أو طبيعتها مع إدراكه لذلك (أو تعمده)، أي يتوجب على الناقل إثبات ورود البيان الكاذب مع العمد معاهما متلازمين وبالتالي قد يفهم أنه يمكن استبعاد النص عند مواجهة شاحن حسن النية أي لم يتعمد وضع بيان غير صحيح رغم صعوبة إثبات ذلك.

الفرع الثالث: التحديد الاتفاقي للمسؤولية المحدودة

يخضع نظام التحديد القانوني للمسؤولية لتنظيم محكم الغالب عليه الطابع التقني أو العملي بين ما هو مقرر كمبدأ عام (أولاً) وعن كيفية تكريس مختلف النصوص للفكرة التي هي بمثابة الاستثناء للخصوصية (ثانياً).

أولاً- المبدأ العام:

إن المبدأ العام أن قواعد مسؤولية الناقل البحري بصفة عامة في قواعد أمره بمعنى أن أي شرط يرد مخالفاً لها يقع باطلاً للأسباب التي كرت في البداية، نفس المبدأ طبق بخصوص التحديد القانوني للمسؤولية، لكن الوضع يختلف فيما يخص تحديد قيمة التعويض وعليه يحق للأطراف الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً.¹

يمثل التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري حداً أقصى لمسؤوليته القانونية وحداً أدنى لمسؤوليته الاتفاقية، حيث يجوز الاتفاق على رفع هذا الحد الأقصى تشديداً لمسؤوليته فقد لا يعطى مبلغ التعويض كامل الخسائر وبالتالي يمكن الاتفاق على تعويض يغطي كامل الخسارة ولو تجاوز الحد القانوني المنصوص عليه في الاتفاقية.²

1 - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 165

2 - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 163، / علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 333.

من هذا المنطلق تطرح تساؤل حول مدى تكرر النصوص التشريعية لهذه الفكرة رغم سعيها إلى تأطير كل ما يخص مسؤولية الناقل البحري ضمن قواعد صارمة؟

ثانيا- كيفية تكريس الاستثناء: يظهر بشكل واضح التباين في كيفية تكريس هذا الاستثناء بين مختلف الاتفاقيات والقانون البحري الجزائري:

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

بما أن التحديد القانوني للمسؤولية هو من الحقوق المقررة للناقل فله أن يتخلى عنه كلياً أو جزئياً، أيضاً يحق له رفع سقف التعويض وهذا ما تؤكدته المادة 4 الفقرة 5-(ج) منها التي تنص على الآتي: "لا يجوز الاتفاق بين الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة والشاحن، أن يكون الحد الأقصى لمبة المتفق عليه، مختلفاً عن الحد الأقصى المحدد في هذه الفقرة شرط ألا يقل عنه".¹

كما سبق الإشارة إليه فإن قواعد هامبورج لم تعتبر الناقل محروماً من التحديد القانوني إلا في حالة وحيدة وهي الناجمة عن أفعاله العدية أو نتيجة عدم الاكتراث كما سبق شرحه وأشارت إلى حالة التحديد الاتفاقي، حيث أجازت اتفاق الأطراف على رفع الحد المقرر من التعويض بنص صريح ومباشر.²

1 - مع ملاحظة أن نص المادة 4 فقرة 5 - (ج) تم تعديله بموجب المادة 2 فقرة (ز) من بروتوكول سنة 1968 دون أن يرد تغييراً حقيقياً في هذا الإطار، أي احتفظ بنفس المبدأ، فقط التركيز على الإحالة إلى الفقرة (أ) التي حملت جديداً فيما يخص مقدار الحد الأقصى من التعويض.

2 - تنص المادة 05 فقرة 04 من اتفاقية هامبورج على ما يلي: "يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1".

لم تجز قواعد روتردام الأمر بشكل مباشر بل يستخلص من خلال نص المادة 79 فقرة ب التي قضت ببطلان كل بلد في عقد النقل متى كان يستعيد مسؤولية الناقل أو يحدّ منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة وبالتالي إجازة ما يزيد في المسؤولية، كما أجازت الاتفاق على رفع الحد الأقصى من التعويض وهذا في سياق نص المادة 59 منها.

تبقى مسألة جواز النزول عن هذا الحد مطروحة تستشف من خلال النصوص وهذا عندما يتعلق الأمر بنقل الحيوانات الحية حيث لا تنطق اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ولا قواعد روتردام لسنة 2008 هذه الأخيرة تركت المسألة من البداية لحرية الأطراف عدا قواعد هامبورغ التي لم تستثني نقل الحيوانات الحية رغم اعترافها بخصوصية هذا النوع من البضاعة المنقولة، وحالة النقل على السطح عندما لا يكون نظامي أو متفق عليه بإجماع كل الاتفاقيات.¹

2- موقف المشرع الجزائري:

على غير المؤلف قد خلى القانون البحري الجزائري من نص يجيز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض مقارنة بما كان منصوص عليه باتفاقية بروكسل وتعديلاتها التي أخذ عنها، وهذا لا يعني أن القانون الجزائري يبطل مثل هذه الاتفاقات، فلو اعتمدنا على مفهوم المخالفة لنص المادة 811 ق ب ج يمكننا أن نستخلص حتما أن الناقل أن يتفق مع الشاحن على رفع الحد الأقصى للمسؤولية، فقد أشارت المادة السالفة الذكر إلى بطلان كل شرط تعاقدى يرد في سند الشحن يحدد فيه الناقل مسؤوليته بأقل من المبلغ المقرر قانونا إذا جاء فيها " يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقبي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر

¹ - أنظر المادة 09 فقرة 03 من قواعد هامبورغ والمادة 25 فقرة 05 من قواعد روتردام

ما يلي: أ. ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.¹

يعني أن المبدأ هو عدم جواز الاتفاق بالنزول عن الحد الأقصى القانوني والا اعتبر باطلا.² وبالمخالفة، يعتبر صحيح كل شرط في سند الشحن من شأنه رفع الحد الأقصى للتعويض، وهو نفس ما أقره المشرع الفرنسي الذي أخذ عن بروتوكول 1968 من خلال المادة 542 فقرة 13 من قانون النقل سنة 2010 التي تقر ببطلان الشروط التي تخفف من مسؤولية الناقل بالنزول عن الحد المقرر قانونا وتجزئ الاتفاق على الرفع من هذا الحد³، وهو نفس ما نص عليه المشرع المصري من خلال المادتين 236 و237 فالأولى نصت على الشروط الباطلة منها التخفيف من مسؤولية الناقل، والثانية أجازت الاتفاق على رفع سقف الحد الأعلى للتعويض.

المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

بعد أن تعرفنا على المقصود من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع والحد الأعلى للمسؤولية في التشريع الجزائري كما تطرقنا الى الحالات المستثناة من التحديد القانوني للمسؤولية، سنخصص هذا المبحث الى دراسة أسباب الاعفاء القانونية للناقل البحري للبضائع في (المطلب الأول) ، ثم نبين ماهي شروط الاعفاء أو التخفيف الاتفاقيه في (المطلب الثاني)

1 - الإسناد الوارد بنص المادة 808 ق بـج يخص الدائن الأجنبي الذي وضعت دولته حدود لمسؤولية الناقل أقل ما هو وارد من المادة 805.

2 - وهو الموقف الذي طبقته محكمة الطعن المصرية، إذ اعتبرت الشرط الذي يحدد مسؤولية الناقل بأقل القيمتين (سعر تكلفة البضاعة الهالكة أو سعرها في مكان الوصول) لا يطبق إلا عند حصول الضرر في مرحلة قبل الشحن أو بعد التفريغ، دون إعلامه عند وقوع الضرر أثناء الرحلة البحرية لتعارض ذلك مع أحكام معاهدة بروكسل، وهذا في حكم صدر في: 1975/04/30.

أنظر، عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 214.

3 - RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime, 12^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1997, P360

المطلب الأول: الأسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

تضمن القانون البحري في المادة 802 السابقة الذكر بقولها «يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع...» هذا الحكم ليس إلا تطبيق للقواعد العامة العقدية، التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية، إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 ق.ب.ج وهي:¹

- أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 ق ب ج
- ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المتدربون البحريون الآخرون عن الناقل.
- ج- الحريق، إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل.
- د- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
- هـ- القوة القاهرة.
- و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً، أو جزئياً مهما كانت الأسباب.
- ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.
- ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع.
- ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.
- ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
- ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

¹ - شريدي حسين، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة أم البواقي، الجزائر، 2014، ص 121

ل- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر. ويمكن تصنيف الإعفاءات القانونية للناقل البحري إلى أسباب عامة وأخرى خاصة.

الفرع الأول: الأسباب العامة

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

1- عدم صلاحية السفينة للملاحة:

ويقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة، وحتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بدل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بداية الرحلة، وثانياً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة.²

1. الأخطاء الملاحية:

وهي الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة.³

2. العيوب الخفية:

ويقصد بها العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل⁴، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 202 ق ب ج الخاصة بالعيوب الخفية في السفينة.

3. خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها:

1 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 197
 2 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2011-2012، ص 27
 3 - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 179
 4 - يسعد مرد، المرجع السابق، ص 281

إذا أثبت الناقل أن ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف كان بخطأ الشاحن نفسه كعيب في التغليف أو التحزيم أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها فلا مسؤولية عليه.

4. القوة القاهرة:

وهي حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه وليس للناقل دخل ومن أمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة¹.

5. 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.²
الفرع الثاني: 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- **المسؤولية النسبية:** نصت المادة 202 ق ب ج على "في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطته أو خطأ مندوبيه والذي يساعد على هذه الأخطاء، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر الأضرار".

2- **ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن:** في حالة ما إذا ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة فإن الناقل يعفى من المسؤولية وذلك طبقاً للمادة 202³ السالفة الذكر (التصريح الكاذب للشاحن) كما نصت المادة 220 ق ب ج على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما تعمد الشاحن تصريحاً كاذباً بشأن نوع وقيمة البضائع.

¹ - محمد بهجت، عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 125

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 334

³ - يسعيد مراد، المرجع السابق، ص 281

3- التصريح الكاذب للشاحن: نصت المادة 220 ق ب ج على إعفاء الناقل من

المسؤولية إذا ما تعمد الشاحن تصريحا كاذبا بشأن نوع وقيمة البضائع.¹

4- 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 772 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.²

5- نقل الحيوانات الحية: إن القانون البحري الجزائري لم يتعرض إلى هذا السبب، ولكن

بالنظر إلى شروط سند الشحن نجد أن الشرط رقم 22 قد تضمن إعفاء الناقل من

المسؤولية عن هلاك الحيوانات الحية وما يلحقها من ضرر.³

المطلب الثاني: شروط الإعفاء أو التخفيف الاتفاقية

مادام يتميز عقد النقل البحري للبضائع بخاصية الإذعان، فإنه ليس بإمكان الشاحن

أن يناقش الشروط والبنود التي يفرضها الناقل عليه، فهو مضطر إلى التعاقد معه، ونظرا

لخطورة شروط الإعفاء في مجال النقل البحري، فقد وضعوا التقنين البحري واتفاقية هامبورغ

قواعد لحماية الشاحن من وطأة هذه الشروط، إذ تعتبر باطلة لأنها تخدم مصالح الناقل

على حساب الشاحن (الفرع الأول)، لكن ليست كل الاتفاقات باطلة، إذ تعد صحيحة

الاتفاقات التي تمنح مزايا للشاحن وتفرضه من قبضة الناقل (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الشروط الاتفاقية الباطلة

تلغي المادة 811 ق ب ج كل شرط تعاقدى يكون موضوعه أو هدفه إبعاد

المسؤولية عن الناقل التي وضعها القانون على عاتقه، بمعنى أنه لا يجوز إدراج أي شرط

في عقد النقل البحري للبضائع هدفه الحد أو استبعاد مسؤولية الناقل البحري فيما يخص

1 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 211

2 - المادة 772 من الأمر 76-80 مرجع سابق

3 - الشرط رقم المن سند الشحن: أن الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية، ولا يسألون من الأمراض أو الحوادث، ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة، ومهما كانت الأسباب، وليسوا ملزمين بإعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا شيء آخر إلا في حدود المعقول.

التزاماته المتعددة، سواء كانت تتعلق بوسيلة النقل أو بالبضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 811 ق ب ج على أنه¹:

"يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب.

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

ج- منع الناقل من الاستفادة من التأمين على البضائع." يقابل هذا النص، الفقرة الأولى من المادة 23 من إ. هامبورغ.

كما نجد حكم البطلان في بعض القواعد الإجرائية، كالتقادم والاختصاص القضائي والتحكيم. أولاً: إبعاد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته:

تنص المادة 802 ق ب ج على التزامات الناقل البحري وتنص المواد، 770، 773 و780 على السفينة والبضاعة.

أما المادة 803 ق ب ج فقد وضعت التزاماً على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية، وهو إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي.

في حين جعلت المادة 804 ق ب ج الناقل - أو مندوبيه مسؤولاً نسبياً (جزئياً) - إذ اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة.

وبالتالي فكل شرط أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن إهمال أو خطأ أو تقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المواد، أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما

¹ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 236

هو منصوص عليه، يعد باطلا بطلانا مطلقا، دون أن يؤثر ذلك على صحة عقد النقل أو باقي شروطه.

ثانيا: تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل مما هو منصوص عليه في المادة 805 ق ب ج والمقابلة للمادة 6 من إ. هامبورغ.

يقع باطلا كل اتفاق يهدف إلى خفض مبلغ التعويض القانوني كما هو منصوص عليه في المادتان 805 و 6 من ق ب ج، واتفاقية هامبورغ على التوالي¹.

ثالثا: تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة لصالح الناقل:

يعد باطلا الشرط أو الاتفاق الذي يهدف إلى تقرير مزايا خاصة للناقل على حساب الشاحن - أو المرسل إليه-، لأنه يسمح للناقل بتغطية المسؤولية عن أخطائه على نفقة الشاحن،² أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن، وهذا ما عبرت عليه الفقرة (ج) من المادة 811 ق ب ج. والمقابلة للفقرة الأولى من المادة 23 من إ. هامبورغ.

رابعا: الاتفاق الخاص بالقواعد الإجرائية:

سواء تعلق الأمر بتخفيض مدة التقادم من جهة أو الاتفاق الذي يهدف إلى حرمان المدعى من الخيار المنصوص عليه في المادة 21 من إ. هامبورغ (بشأن الاختصاص القضائي) والمادة 22 من الاتفاقية (الخاصة بالتحكيم) من جهة أخرى.

1- تخفيض مدة التقادم:

تعتبر أحكام التقادم من النظام العام، وبالتالي يعد باطلا كل اتفاق يقع على تقصير مدتها.

2- حرمان المدعى من الخيار المنصوص عليه في المادتان 21 و 22 من إ. هامبورغ:

لا يجوز منع المدعى من حق الخيار في إقامة الدعوى، سواء تعلق الأمر بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم.

1 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 240
2 - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 91

أ- فيما يخص الاختصاص القضائي:

بالرجوع إلى الفقرتين الأولى والثانية من المادة 21 من إ. هامبورغ، نجد أن المدعى له الخيار في أن يقيم الدعوى في عدة أماكن، إلا أن الفقرة الثالثة من المادة نفسها نصت على أنه لا يجوز إقامة الدعوى في أي مكان لم تحدد الفقرتين السالف ذكرهما، وبالتالي يقع باطلا الاتفاق الذي يخالف هذا الحظر.¹

ب- فيما يخص التحكيم:

يخضع لنفس حكم الاختصاص القضائي، إذ أن أحكامه الواردة في الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة 22 من الاتفاقية الخاصة بمكان التحكيم والقانون الذي يحكم منازعة التحكيم، تعد من النظام العام، فيقع باطلا كل اتفاقا يخالفهما أثناء إبرام العقد. وحماية للشاحن (الطرف الضعيف) فإن البطلان يقتصر على الاتفاقات التي تتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، خشية أن يستغل الناقل حاجة الشاحن إلى النقل فيفرض عليه شروط باهظة.

في الأخير، نذكر أن المادة 811 ق ب ج. والمقابلة للمادة 1/23 من إ. هامبورغ يردان جزاء البطلان على كل الشروط الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية، فإنه لا يكون ثمة مبرر لحظر الشروط التي تزيد من حقوق الشاحن.

الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية الصحيحة

تعتبر الشروط التي يكون موضوعها زيادة مسؤولية والتزامات الناقل البحري صحيحة، ومنتجة لآثارها، وتتمثل هذه الشروط سواء الإجرائية منها أو الموضوعية فيما يلي:

أولا: الشروط الإجرائية:

¹ - في حين يعد صحيحا الاتفاق الذي يقوم به الأطراف بخصوص مكان الدعوى بعد نشؤ النزاع مهما خالف أحكام

الفقرتين الأولى والثانية من المادة 21

نذكر على سبيل المثال الاتفاق على افتراض خطأ الناقل في حالة حدوث الضرر بسبب الحريق، بحيث ينتقل إليه عبء نفي المسؤولية، أو الاتفاق على إطالة مدة التقادم.

ثانياً: الشروط الموضوعية:

كأن يتفق الشاحن والناقل على أن يكون هذا الأخير مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير وصولها حتى في حالة القوة القاهرة، وتعتبر بالتالي صورة من صور تشديد مسؤولية الناقل البحري، مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن، ولكي يعتد به أيضاً يشترط أن يكون مدوناً في وثيقة الشحن.¹

كما يعتبر شرط الاتفاق صحيحاً إذا كان موضوعه يتعلق بزيادة سقف التعويض القانوني أو إلغاء هذا السقف، ليغطي التعويض كل الضرر، إذ يخضع ذلك لمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين" كذلك مثلاً، كما لو اشترط أن يضمن الناقل الأخطاء الملاحية، مع أنه معفى منها بمقتضى القانون والاتفاقية.² أو التنازل عن الإعفاء المقرر للناقل في حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها.

¹ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 301

² - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 250

خاتمة

خاتمه:

يلعب النقل البحري للبضائع دورا مهما في الحياة الإقتصادية لمختلف الدول، إذ تتم عن طريقه أغلب المبادلات التجارية الدولية، ولكونه الوسيلة التي تدعم التجارة البحرية بين العديد من الدول، فقد كان محل اهتمام واسع على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال سعي العديد من الأطراف الفاعلة لتوحيد القواعد التي تحكمه، بدء بالأسس والأحكام التي يقوم عليها وانتهاء بتنظيم جانب المنازعات الناشئة عنه ، فقيام مسؤولية الناقل البحري تكمن بالأخلال بالتزاماته وبوجود الخطأ وثبوت الضرر وقيام العلاقة السببية .

يقع على عاتق الناقل البحري بموجب عقد النقل عدة التزامات اتجاه الشاحن، ويعد إيصال البضاعة سالمة إلى وجهتها المقصودة في الميعاد المحدد أهم هاته الالتزامات، وعليه فإن إخلال الناقل بهذه الواجبات سيعرضه للمساءلة القانونية، إلا أنه سعيًا من التشريعات إلى حماية الناقل وضمانا لاستمرارية مشاريع النقل مكنته من الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية في حالات محددة.

استخلصنا من دراستنا لموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري عدة نقاط تساعد في إيضاح كيفية معالجه المشرع الجزائري لهذه المسؤولية، وهذا يتجلى في مجموعه من النتائج والتوصيات وهي كالآتي:

أولاً: النتائج

1- أن الناقل البحري للبضائع يعد مسؤولاً بمجرد إبرامه عقد النقل البحري مع الشاحن، وذلك بتكفله التام بالرعاية التامة للبضائع الى غاية تسليمها للشاحن أو أحد ممثليه.

2- إن المشرع الجزائري أخذ بما جاء في قواعد اتفاقية هامبورغ وذلك من خلال تحديد من لهم الصفة والمصلحة في رفع الدعوة وفتح المجال لخيارات متعددة لتحديد الجهة القضائية المختصة للنظر في النزاع مع إعتبار أن تلك قواعد أمره لا يجوز الاتفاق على خلافها.

3- اجمع التشريع والقضاء على اعتبار التزام الناقل البحري في عقد النقل التزام بتحقيق نتيجة، وهو ما يخدم مصلحة الشاحن والمرسل اليه، ولكن موقف المشرع الجزائري لم يكن واضحاً بالرغم من مضمون المادتين (802) و(803) من القانون البحري اللتين تلزمان الناقل بتحقيق نتيجة لكن صياغة المادتين (770) و (772) ألزمت الناقل ببذل العناية اللازمة لتنفيذ التزامه.

4- تبنى المشرع الجزائري الحكم الوارد في اتفاقيه هامبورغ والذي يقضي بسرمان أحكام مسؤولية الناقل البحري منذ استلام البضائع في ميناء الشحن الى غاية تسليمها للمرسل اليه في ميناء الوصول.

التوصيات :

- 1-فتح مجال دراسة موضوع القانون البحري بمختلف فروع له لجميع طلبة الحقوق، والقيام بفتح تخصصات جديدة في هذا المجال.
- 2-توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من لحظة استلام البضاعة الى غاية تسليمها تسليمها فعليا على ان يكون تنفيذ عمليتي الاستلام والتسليم قبل بداية الشحن وقبل نهاية عملية التفريغ.
- 3-توسيع التزام الناقل البحري في تقديم سفينة صالحة للملاحة ليمتد منذ بداية الرحلة البحرية الى غاية نهايتها.
- 4-توسيع النطاق المادي لمسؤولية الناقل ليشمل بالإضافة الى حالتي الهلاك والتلف مسؤولية الناقل على التأخير في التسليم للبضائع.

فهرس

.....	شكر وتقدير
.....	الإهداء
.....	قائمة المختصرات
.....	مقدمة
5	الفصل الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع والمسؤولية القانونية
7	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع
7	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة والسفينة
7	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري تجاه السفينة
10.....	الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري تجاه البضاعة
14.....	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية
14.....	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية
17.....	الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع بعد الرحلة البحرية
19.....	المبحث الثاني: أحكام قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
19.....	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
19.....	الفرع الأول: أخطاء الناقل الشخصية
22.....	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن أخطاء تابعيه
23.....	المطلب الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
24.....	الفرع الأول: الهلاك والتلف

27.....	الفرع الثاني: التأخير في تسليم البضاعة
29.....	الفصل الثاني تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإعفاء منها
30.....	المبحث الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
31.....	المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
31.....	الفرع الأول: المقصود بالتحديد القانوني للمسؤولية
34.....	الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية
45.....	المطلب الثاني: الحالات المستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري
45.....	الفرع الأول: أفعال وتصرفات الناقل (السلوك الشائن)
49....	الفرع الثاني: تضمين سند الشحن بيان جنس البضاعة وقيمتها (السلوك الشائن)
56.....	الفرع الثالث: التحديد الاتفاقي للمسؤولية المحدودة
59.....	المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
60.....	المطلب الأول: الأسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
61.....	الفرع الأول: الأسباب العامة
62.....	الفرع الثاني: الأسباب الخاصة
63.....	المطلب الثاني: شروط الإعفاء أو التخفيف الاتفاقية
63.....	الفرع الأول: الشروط الاتفاقية الباطلة
66.....	الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية الصحيحة
68.....	خاتمة
.....	فهرس
.....	المراجع

المراجع

أولا - باللغة العربية:

الكتب

- 1- عادل علي المقدادي، القانون البحري . دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن
سنة 2009
- 2- محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون
والاقتصاد ، الرياض ، سنة 2012
- 3- علي البارودي، هاني دويدار ، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة ،
الإسكندرية ، 2003
- 4- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع العلمية
الدولية، عمان الأردن، 2001
- 5- السرحان عدنان إبراهيم وخاطر نوري حمد ، شرح القانون الذي مصادر العقود
الشخصية (الالتزامات) دراسة مقارنة، ط1 عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009
- 6- محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي،
دارسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات
القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- 7- طالب حسن موسى ، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،
2007
- 8- احمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد رقم 8 لسنة
1990، منشأة المعارف، الإسكندرية 1988
- 9- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط2، منشأة المعارف،
الإسكندرية، 2003

- 10- هادف محمد الصالح، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65،
مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010.
- 11- بسام عاطف المهتار، (معاهدة بروكسل وتعديلاتها) لتوحيد القواعد المتعلقة
ببوالص الشحن، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006
- 12- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية
(دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، د س ن
- 13- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية،
بيروت، د س ن
- 14- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر،
الإسكندرية، 2005
- 15- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية
رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية،
د س ن
- 16- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر
والتوزيع، المنصورة، مصر، 2011
- 17- جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في
القانون البحري الجديد في حماية، الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر،
الإسكندرية، 1995
- 18- علي جمال الدين عوض ، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987
- 19- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة،
الإسكندرية، 2006
- 20- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دار
النهضة العربية، القاهرة، 2005
- 21- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية،
2000

المذكرات الجامعية:

1- أطروحات الدكتوراه:

2- ملزي عبد الرحمان، "نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري"، أطروحة دكتوراه،

في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006-2007

3- شتوان حياة، مسؤولية النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري

والاتفاقيات الدولية. أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون جامعة تيزي

وزو، 2019/2020

4- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية،

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2011-

2012

2- مذكرات ماجستير وماستر:

1. دهانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، رسالة

ماجستير، جامعة ورقلة 2005-2006

2. عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة

لنيل شهادة، الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر ،

2008-2009

3. حيفري نسيمه آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

والقانون المقارن، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2010/2011

4. الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير

في القانون فرع قانون المسؤولية المعنية، جامعة تيزي وزو، 2012/2013

5. نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، رسالة ماجستير،

جامعة بومرداس، 2012-2013

6. شريدي حسين، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر،

جامعة أم البواقي، الجزائر، 2014

المقالات:

1- عباس زياد كامل السعدي ، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع ،مجلة آفاق العلوم ،
مجلد 6 ، العدد 1،سنة 2021 ، العراق

2-بودليو سليم، بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي سلمها في القانون الجزائري
والاتفاقيات الدولية، محلية العلوم الإنسانية، المجلد أ، العدد 48، ديسمبر 2017،
قسنطينة

3-بارودي مختار، التزامات الناقل البحري للبضائع بعد إتمام الرحلة البحرية في ظل التشريع
الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، المجلد 6 العدد 1 ، أكتوبر 2019

4- سليم بودليو ، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون
الجزائري والاتفاقيات الدولية ، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46 ، المجلد ب ، ديسمبر
2016

5- بن جيلالي سميرة ،التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري ، المجلة
الجزائرية القانون البحري والنقل ، العدد 7 ، جامعة تلمسان، د س ن
المحاضرات:

بلعيد جميلة ، محاضرات في القانون البحري ،جامعة محمد بوضياف، المسيلة ، 2017

النصوص القانونية:

1-الاتفاقيات الدولية :

1. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في

25أوت 1924 ، معاهدة بروكسل وانضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم - 71
64المؤرخ في 1964

2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31مارس 1978
المسماة بقواعد هامبورغ

2-النصوص التشريعية:

1- أمر رقم 76- 80 مؤرخ في 23أكتوبر سنة 1976المتضمن القانون البحري، ج ر عدد
29 الصادرة في 10 أبريل 1977 معدل ومتمم

2- القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل المتمم للأمر 76-80 ، ج ر ج ج ، عدد 47 الصادرة في 27 جوان 1998

3-القرارات القضائية:

قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2-6-1991 ، ملف رقم 73657،
المجلة القضائية ، العدد 2، الجزائر ، 1993

ثانيا - باللغة الأجنبية:

الكتب الأجنبية:

- 1- VILLARD Antoine, Droit maritime, PUF, Paris, 1997
- 2- JEAN – PATRICK Marcq , Risques et assurances transports , l'argus édition , Paris ,2003
- 3- RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime,12^{ème} édition, Dalloz, Paris,1997

المقالات بالفرنسية:

-ZEGHBIB Hocine, « l'Assistance maritime face à la convention de Londres de 1989», Revue algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, Université d'Alger, n° 03, 1993

المذكرات بالفرنسية:

-INNOCENT FETZE Komdim ,la Responsabilité du transporter maritime de marchandises au niveau international, Mémoire pour l'obtention du grade de maitre en droit (LLM), Faculté de droit, Université laval Québec

ملخص

التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

يعد موضوع بحثنا التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري من أبرز المواضيع في القانون البحري، وخاصة في ظل انفتاح الدول على التجارة الدولية واعتمادها بشكل كبير على النقل البحري.

يترتب على عاتق الناقل البحري للبضائع بموجب عقد النقل البحري التزامات اتجاه الشاحن وتهدف الى تسليم البضاعة سليمة للمرسل اليه أو ممثله، وإخلال الناقل البحري بهذه الواجبات سيعرضه الى المساءلة القانونية، ولحماية الناقل سعت التشريعات الوطنية والدولية الى وضع حالات وشروط للإعفاء من المسؤولية.

الكلمات المفتاحية: التزامات الناقل، النقل البحري، سند الشحن، التسليم، الشاحن، ميناء التفريغ.

ABSTRACT

OBLIGATIONS OF THE SHIPPING CARRIER FOR THE CARGO IN ALGERIAN LEGISLATION

The topic of our research is the Obligations of the shipping carrier for the cargo in Algerian legislation, one of the most prominent topics in maritime law, especially in light of the openness of countries to international trade and their heavy dependence on maritime transport.

The marine carrier of cargo under the maritime transport contract has obligations towards the shipper and aims to deliver the cargo intact to the consignee or his representative, and the breach of these duties by the marine carrier will expose him to legal accountability, and to protect the carrier, national and international legislation sought to establish cases and conditions for exemption from liability.

key words: Obligations of carrier, sea transport, bill of lading, delivery, shipper, port of discharge.