الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

الرقم التسلسلي :.....

جامعة الشاذلي بن جديد –الطارف
كليّة الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة بعنوان:

المسؤولية القانونية للناقل البحري في التشريع الجزائري

مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي في تخصص: قانون الأعمال

إعداد الطالب(ة) :

- مرزوقي عبير
- مواليد أسماء

إشراف الأستاذ:

د. سماعيلي حسام الدين

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الهيئة المستخدمة	الصفة
لمين هماش	أستاذ محاضر-أ-	جامعة الشادلي بن جديد الطارف	رئيسا
سماعيلي حسام الدين	أستاذ محاضر-ب-	جامعة الشادلي بن جديد الطارف	مشرفاً ومقرراً
مقدم رشا	أستاذ محاضر-ب-	جامعة الشادلي بن جديد الطارف	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024/2023

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشاذلي بن جديد - الطارف

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

Minister de L'enseignement Supérieur

Et de La Recherche Scientifique

Université el tarf

Faculté de Droit et des Sciences Politiques

Département de Droit

جامعة الشاذلي بن جديد

UNIVERSITE CHADLI BENDJEDID

المرجع: القرار الوزاري رقم 1082 المؤرخ في 27 ديسمبر 2020 المحدد للقواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

تصريح شرفي
خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية

أنا الممضي أدناه،

السيد (ة): ..... مرزوقي عبير .....

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: ..... 110001241002910004 .....

الصادرة بتاريخ: ..... 2023.01.12 .....

عن دائرة: ..... القالة .....

المسجل بقسم: ..... الحقوق قانون أعمال .....

والمكلف بإنجاز مذكرة تخرج ماستر عنوانها:

..... المسؤولية القانونية الناقل البحري .....
..... في التشريع الجزائري .....

أصرح بشرفي أني التزمت بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المنهجية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 2024/06/17

إمضاء المعني

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشاذلي بن جديد - الطارف

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

Minister de L'enseignement Supérieur

Et de La Recherche Scientifique

Université el tarf

Faculté de Droit et des Sciences Politiques

Département de Droit

جامعة الشاذلي بن جديد
UNIVERSITE CHADLI BENDJEDID

المرجع: القرار الوزاري رقم 1082 المؤرخ في 27 ديسمبر 2020 المحدد للقواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

تصريح شرفي
خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية

أنا الممضي أدناه،

السيد (ة): مواليد أسماء

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 110011243000390005

الصادرة بتاريخ: 2024.03.15

عن دائرة: القالة

المسجل بقسم: الحقوق قانون أعمال

والمكلف بإنجاز مذكرة تخرج ماستر عنوانها:

المسؤولية القانونية الناقل البحري في التشريع الجزائري

أصرح بشرفي أني التزمت بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المنهجية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 2024/06/17

إمضاء المعني

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

بعد بسم الله الرحمان الرحيم والصلاة والسلام على رسولنا الكريم

الحمد لله الذي وفقنا على إتمام هذا العمل ومنحنا الصبر والعزم على إنهائه

نتقدم بأسمى كلمات الشكر والامتنان إلى الأستاذ المشرف: **د.سماعيلي حسام الدين**

الذي أحسن توجيهنا والذي لم يبخل علينا بنصائحه القيمة.

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

أعضاء البحث

إهـــــــــــــــداء

من قال أنا لها نالها وأنا لها وإن أبت رغما عنها أتيت بها لم تكن الرحلة قصيرة

ولم يكن الحلم قريبا ولا الطريق كان سهلا لكنني فعلتها.

أهدي هذا النجاح لنفسي أولا ثم إلى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة دمتم لي سندا لا عمر له

إلى أمي الغالية ادامها الله الام الحنونة العظيمة التي سهرت أياما طوال لأجلي وحملتني وهنا على وهن

إلى من علمني واكسبني شخصية فذة سندي في كل خطوات حياتي والدي العزيز

إلى سندي الثابت الذي لا يميل ابدا اخي الغالي حفظه الله إلى من عشت معهم أجمل لحظات حياتي

إلى شموع دربي اخواتي حفظهم الله

إلى عائلتي بصفة عامة إلى رفقاء دربي اللذين كانوا موضع الاتكاء في كل عثراتي وكانوا لي سندا

صديقاتي الأعزاء إلى اللذين غمروني بالتوجيه والإرشاد ومن كانوا وراء هذا التميز والنجاح

كل أساتذة كلية الحقوق إلى كل هؤلاء اهدي هذا البحث

مرزوقي عبير

إهـــــــداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد:

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح،

بفضله تعالى مهداة إلى الوالدين الكريمين حفظها الله وأدائهما نورا لدربي.

لكل العائلة الكريمة التي ساندتني ولاتزال من إخوة وأخوات

إلى رفيقات المشوار اللاتي قاسمنني لحظاته رعاهم الله.

إلى كل من كان لهم أثر على حياتي،

وإلى كل من أحبهم قلبي ونساهم قلمي

مواليد أسماء

قائمة المختصرات

- **ق.إ.ج.ج:** قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.
- **ج.ر.ج.ج:** جريدة رسمية جمهورية الجزائري.
- **ص:** صفحة.
- **ط:** طبعة.
- **د ط:**دون طبعة.
- **د س:** دون سنة نشر.
- **د.ت:** دون تاريخ.
- **ع:** عدد.
- **ج:** جزء.

مقدمة

عرف النشـــاط البحري تطورا ملحوظا مع تطور المجتمع البشـــري وتنامي حاجياته بعدما كانت بســـيطة، ومنه ظهرت الحاجة إلى وضـــع قواعد وقوانين لتنظيم العلاقات الناشـــئة عن هذا النشـــاط البحري، وقد تعتمد التجارة البحرية على مؤهلات طبيعية توفر بيئة ملائمة وإمكانيات مادية تســـهل المعاملات أهمها النقل بوجه عام، فالنقل البحري بوجه عام خصـوصـا مع الانفتاح على العالم واتسـاع حركة رؤوس الأموال هو عصب عملية التداول ووساطة تصريف السلع والتكنولوجيات.

عقد النقل البحري للبضـــائع باعتباره وســـيلة مادية يربط بتصـــرّف قانوني متمثل في عقد الناقل البحري للبضـــائع، وله ميزة خاصـــة تختلف عن باقي العقود ووســـيلة تنفيذها ألا وهي الســـفينة التي تتعرض إلى العديد من المخاطر، ممّا أدى اتفاقيات دولية إلى الاهتمام بالنقل البحري وذلك بين التوفيق بين مصالح خدمة الناقلين باعتباره الطرف الأساسي في عقد النقل البحري.

لم يعرف المشـــرع الجزائري الناقل تعريفا محددا وإنّما يمكن اســـتنباطه اعتمادا على نص المادتين 738 و754 من القانون البحري الجزائري، إذ يعتبر الناقل ذلك الشـخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويمكن في حالة عدم ذكر اسم الناقل أن يعتبر مجهز السفينة هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بصفته مالكها أو بصـفة أخرى يخوّله ذات الحق وهو لا يخرج على كونه مسـتأجر حسـب المادة 572 من القانون البحري الجزائري، وقد تم تعديل المادة 571 من القانون البحري الجزائري من خلال القانون 05/98.[1] والتي تم إعادة صـــياغتها على النحو التالي: "النقل البحري ملكيه عامه يمكن أن تكون موضـــوع امتياز"، وتضـــيف المادة 571 في فقرتيها الأولى والثانية على أنّه يســـتغل خدمات النقل البحري أشـخاص طبيعيين من جنسـية جزائرية أو مؤسـسـات عمومية جزائرية أو أشـخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري.

[1] قانون 05/58 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يعدل ويتمم الأمر رقم 806/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري، ج. ر.ج. ر. ع47 الصادر بتاريخ 1998/07/27.

يمنح الامتياز على أســاس دفتر الشــروط وفقا للشــروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، وبذلك ظلت الجزائر محتفظة بالملكية العامة للنقل البحري مع فتح مجال الاستغلال بنظام التعاقد، عن طريق منح امتياز الأشخاص محددين وفقا لشروط يحكمها تنظيم خاص ومجسد في المرسوم التنفيذي 57/08.[1]

يعتبر عقد النقل البحري للبضــائع من العقود الرضــائية يخضــع لحريه الاثبات في المادة التجارية والكتابة شــرط لإثبات العقد وليس لصــحته فقد يتم إبرام هذا العقد بين الناقل والشــاحن، وفي حالة عدم إبرامه يتم اثباته عن طريق إصــدار الناقل لســند الشــحن البحري الذي يمثل البضــاعة المشــحونة ويحدد العلاقة بينهما والالتزامات، ويتضمن بيانات جوهرية: اسم الشاحن، اسم الناقل، السفينة التي يتم على متنها الشحن، أوصاف البضاعة المشحونة، وكل ما يتعلق بنوع وزن البضاعة وقيمتها وأجرة النقل، وقد لا يفحص الناقل البضائع بميناء الشحن إلاّ أنّه يضع بعض التحفظات على سند الشحن، كأن يحدد تحفظ بأنّه لم يفحص البضاعة أو وزنها إلاّ أنّ هذه التحفظات تؤثر على وثيقه سند الشحن البحري باعتباره سند ملكية البضاعة المشحونة، لذلك يحرص الشاحن على الحصول على سند شحن بحري يتضــمن بيانات كاملة على البضــاعة، في مقابل ذلك يحصــل الناقل على خطابات أو على خطاب الضــمان من جانب الشــاحن، على أن يتعهد هذا الأخير بعدم مطالبة الشــاحن في ميناء الوصول بعدم مطابقة البضاعة المسلمة وإنّ سند الشحن قد يكون اسميا، أو لأمر شخص معين، أو في شكل الحاملة، ففي كل الحالات هو دليل على إبرام عقد النقل البحري للبضائع وله حجيه إثبات بين الشــاحن والناقل وحجيه في الاثبات في مواجهه الغير، وبذلك يتحمل الناقل الالتزامات المقررة قانونا بدءا من عمليه إعداد الســفينة وتجهيزها للملاحة، وهو التزام بتحقيق نتيجة وشــحن البضــاعة ورصها وتفريغها، وهي عمليه فنيه دقيقه تحتاج خبرة متخصصة سواء عند الشحن أو التفريق، وتختص بها شركات متخصصة لأنها عمليه معقدة تثبت أنّ البضاعة تم ترتيبها.

[1] المرسوم التنفيذي 57/08 المؤرخ في 2008/02/13 يحدّد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج ع 09 سنة 2008، المؤرخة في 2008/02/24.

وتتجلى أهمية موضوع الدراسة في كونه يعالج قطاعا حساسا واستراتيجيا له علاقة وطيدة بالاقتصاد الوطني، ألا وهو النقل البحري للبضائع، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع الأكثر أهمية وجدلا بمناسبة هذا العقد، والمثيرة لأغلب النزاعات الناشئة عن عقد النقل، فهي من المواضيع الحيوية في القانون البحري باعتبار الناقل البحري الطرف الاقتصادي الضاغط، الذي رغم هلاك البضاعة التي يعهد إليه بنقلها قد يعفى من المسؤولية عن ذلك، مما يسبب خسائر للشاحنين.

ولأنّ أي عمل يكتسب قيمته وأهميته التي دفعت الباحثتين إلى الاشتغال عليه فإنّه يمكننا الحديث هنا عن بعض الأسباب الشخصية والموضوعية التي قادتنا للاشتغال حول الموضوع، فأمّا الأسباب الشخصية فتكمن في الرغبة في الخوض في مجال تقلّ فيه الدراسات المتخصصة، فهو مجال لا يزال إلى حد الآن، خصب، حيث لا تزال المكتبة الجزائرية تفتقر لدراسات معمقة في مجال القانون البحري رغم أهميته بالنسبة لبلدنا.

أمّا الأسباب الموضوعية، فتكمن في أنّ دراستنا لهذا الموضوع هي محاولة أو فضول علمي لمعرفة كيف يتم تنظيم مسؤولية الناقل البحري من الناحية القانونية والتطلع لفهم لماذا لا يزال هذا الموضوع يثير صعوبات على الصعيد الدولي، رغم السعي الحثيث لإرساء قواعد قانونية تفصل في كل جوانب الموضوع، وأن النشاط البحري بما فيه النقل البحري من أقدم الأنشطة في الوجود والأهم هو تحديد موقف المشرع الجزائري بين ما هو سائد على الصعيد الدولي من تعدد الاتفاقيات التي تحكم موضوع الدراسة.

وتهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري، وما تضمّنته الاتفاقيات الدولية فيما يخص مسؤولية الناقل البحري.

ومن أجل معالجة هذا الموضوع قمنا بطرح الإشكالية التالية: **ماهي الأحكام الموضوعية والإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء التشريع الجزائري؟**

ووفقا لطبيعة الموضوع فقد تطلب استخدام المنهج التحليلي الوصفي، ذلك لقيامنا بدراسة مسؤولية الناقل البحري من خلال التقنين البحري، وكذا الاتفاقيات الدولية المنظمة لها.

وللإجابة على الإشكالية قسمنا دراستنا إلى فصلين، حيث سنتطرق في الفصل الأول إلى **الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري**، ويتفرع منه مبحثين، (**المبحث الأول**) يتمثل في مفهوم مسؤولية الناقل البحري، و(**المبحث الثاني**) يتمثل في الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري.

أما الفصل الثاني فقد خصصناه لدراسة **النظام الإجرائي لتحريك مسؤولية الناقل البحري**، ويتفرع منه مبحثين، (**المبحث الأول**) يتناول دعوى مسؤولية الناقل البحري و(**المبحث الثاني**) يتناول آثار تقرير مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري

إن أهمية تحديد معالم أي موضـوع محل بحث يعد أمرا مهما لأنه يتيح ربطه بالقواعد التي تنظمها مجموعة الأنظمة القانونية، وبالنسـبة لعقد النقل البحري لابدّ من تعريفه وتحديد خصـائصـه الجوهرية لتمييزه عن مختلفالعقود وبالتالي تحديد القواعد تسـري فيه، فكان من اللازم والمهم تحديد مدى تطبيق كلاّ من القواعد الوطنية أو الدولية في كلّ حالة تعرض على القاضي على حدة.

فالأجدر بالذكر أن مسـؤولية الناقل البحري هي أهم ما يثور عملا أمام المحاكم بالنّسـبة لموضـوعات النقل البحري، فهي مسـؤولية عقدية، مصـدرها عقد النقل البحري فتبدأ المسـؤولية من وقت تسـليم البضـاعة الى الناقل، والتزام الناقل بمقتضـى عقد النقل البحري للبضـائع هو التزامالنتيجة وهي نقل البضاعة، وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد، ولذا سنتطرق في:

المبحث الأول إلى: تعريف وأركان مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني إلى: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول:

مفهوم مسؤولية الناقل البحري.

يحظى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، ولقيام مسؤولية الناقل البحري يجب ان تتوفر أركانها وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، ولبيان ذلك يجب إعطاء تعريف لمسؤولية الناقل البحري ثم بيان أركان هذه المسؤولية وحصرها.

المطلب الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددا إلا أنه يمكن استنباطه اعتمادا على نص المادتين 738 و754 من القانون البحري، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة عن طريق البحر، وفي أغلب الأحيان يكون المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة.

أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه وقد عرفته المادة 748 من القانون البحري الجزائري بقولها "يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري بإعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن"[1].

ويمكن في حالة عدم ذكر الناقل أن يعتبر المجهز هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكها أو بأية صفة أخرى تحوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572 من القانون البحري.

وتم تعديل المادة 571 من ق. ب. ج من خلال القانون 98-05 الذي كان ترجمة لتوجيه جديد فرضته الضرورات الاقتصادية، حيث أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية إذ يمكن التفرقة بين مرحلة ما قبل التعديل وما بعدها.

[1] أبو حيدي نظيرة، "التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية"، مذكرة ماجيستر، فرع العقود والمسؤولية معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002، ص83.

الفرع الأول: عقد النقل البحري

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

أولا: تعريف عقد النقل البحري

هو عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحربضائع لحساب الشاحن للحصول على أجر محدد[1]والأصل أن تقتصر آثار العقد على طرفين وهما الشاحن والناقل إلاّأنّه في الغالب يقوم الشاحن بإرسال البضاعة إلى طرف آخر ثالث وهو المرسل إليه الذي يستفيد من العقد على الرغم من عدم كونه طرف فيه، حيث يجوز له مطالبة الناقل بالبضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول.

ويعرف كذلك بأنه عقد يقصد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كلّ مدة سفر أو بعضها.[2]

فعلى صعيد الاتفاقيات الدولية يمكن القول أنّه من خلال اتفاقية بروكسل ينطبق عقد النقل البحري فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أوبأية وثيقة مماثلة تكون سند لنقل البضائع بحرا كذلك تنطبق على سند شحن أو أي وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيههذا السند العلاقات من الناقل وحامل سند الشحن، أمّا بالنسبة لاتفاقية هامبورغ لعام 1976 نجد أنّ مصطلح عقد النقل البحرية الوارد فيها يراد به أي عقديتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة بنقل البضائع بحرامن ميناء إلى آخر وبالتالي فإن العقد يشتمل على نقل بحري.[3]

---

[1] محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري"النطاق الشخصي لاتفاق التعليم أو عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص115.

[2] أحمد فخري علي، "إشكالية عقد النقل البحري"، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية، وهو جزء من متطلبات نيل درجة البكالوريوس في القانون، 2017، ص07.

[3] المرجع نفسه، ص06.

1. في القانون الجزائري:

طبقاً لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري يعد عقد النقل البحري على أنّه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة"، كما أوضحت المادة 739 على أنّه: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وإلى ممثله القانوني"[1].

الملاحظ أن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري كان جامعا بحيثنص على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ وميناء الشحن بحرين سواء تابعين لدولة واحدة أودولتين مختلفين وهو لم تنص عليه مختلف التعريفات الفقهية.

2. وفقا للاتفاقيات الدولية:

يختلف تعريف عقد النقل البحري للبضائع باختلاف النصوص الواردة في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، فتتوزّع معظم دول العالم المهتمة بالتجارة البحرية كمعاهدة بروكسل 1924 أو بروتوكولاتها 1968-1978[2]، واتفاقية هامبورغ 1978، إلاّ أنّ الإرادة الدولية اتجهت وإحداث اتفاقية جديدة، حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللّجنة البحرية فكرّس جهودهلإعداد اتفاقية من 2002 إلى غاية 2008، فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصبفتح التوقيع لجميع الدول على الاتفاقية يوم 23-09-2009 في مدينة روتردام الهولندية.

أ- اتفاقية بروكسل 1924:

تقضي المادة الأولى على أن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند

[1] أما المشرع الفرنسي فعرّفه في المادة 15 من قانون 1966/06/18 بأنّه عقد يلزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجرة.

[2] معاهدة بروكسل 25اوت1924، الخاصة بتوحيد بعض القواعدالمتعلقة بسندات الشحن، عملت بموجب بروتوكول 1968، 1978، انضمام إليها الجزائر بموجب مرسوم 64_ 71 المؤرخ في 1964.

الشـحن [1]وتقضـي نفس المادة في الفقرة د: (أن نقل البضـائع في ظل المعاهدة يبدأ من الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع وبين تفريغها منها المعاهدة إذا تجزأ عقد النقل إلى ثلاث مراحل):

- الأولى من وقت تسليم البضاعة إلى وقت بدء الشحن.
- الثانية من وقت الشحن الى التفريغ.
- الثالثة من نهاية التفريع إلى وقت تسليم البضاعة فعلا إلى المرسل إليه.

ب- معاهدة هامبورغ 1978:

عرفت الفقرة السادسة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري بأنه: عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، وعبارة "بطريق البحر" يمكن أن تقصر بحيث يستبعد نقل البضائع خلال الأنهار والبحيرات فإذا صحّ ذلك لا يعطيه تعريف عقد النقل البحري.

ج- قواعد روتردام 2008:

بالنسـبة لقواعد روتردام عرّفت عقد النقل البحري في الفقرة الأولى من المادة الأولى، بأنّه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضـائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسـائط نقل أخرى إضـافة إلى النقل البحري وحقيقة الأمر أن النقل متعدّدالوسائط، هو في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع،معنى أن واسطة النقل ليست بالشيء الجديد، ولكن الجديد هو النظام القانوني الذي يحكم ويربط الوسائل المختلفة كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط "Transport multimodal".

وجاء في المادة 02 فقرة 01 في نفس القواعد مصطلح جديد وهو العقد الكمي يعني عند نقل ينصّ على نقل كمية محدّدة من البضائع في سلسلة الشحنات خلال فترة متّفق عليها، ويتضمّن أيضا تحديد الكمية حد أدنى وحد أقصى ونطاقا معينا.

[1] الفقرة ب من الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، انضمت اليها الجزائر بموجب مرسوم: 64-71 المؤرخ في 1964.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بالخصائص الآتية:

1- عقد رضائي:

ينعقد بمجرّد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين، وهذا يعني ألاّ يتوقّف انعقاد العقد على اتّخاذ إجراء معين كإصدار سند شحن، أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري تمهيدا لنقلها.

2- عقد ملزم الجانبين:

حيث يقع على عاتق كلا الطرفين التزامات محدّدة، فالنّاقل يلتزم بنقل البضاعة وذلك بتسليم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل، وتسليم البضاعة للمرسل إليه، أمّا الشاحن فعليه التزام بشحن البضاعة، ودفع أجرة النقل عليها.[1]

3- عقد معاوضة:

يحصل فيه كلاّ المتعاقدين على مقابل ما يقدمه، حيث لا ينعقد العمل إلا إذا كان بمقابل أجر، ولا يشترط فيه أن يكون الأجر نقادة إنما قد يكون الأجر خدمة قدّمت لحساب الناقل. أمّا إذا كان النقل دون أي أجر فإنه يعد نقلا مجانيا لا تطبق عليه أحكام عقد النقل وإنما ما تطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية.

4- عقد فوري:

هو العقد الذي لا يكون الزمن عنصرا جوهريا فيه، فيكون تنفيذه فوريا ولو تراخى التنفيذ إلى أجل أو آجال متابعة وعقد النقل فوري وليس زمني ولو استمر تنفيذه وقتا معيّنا.

5- عقد النقل البحري من عقود الإذعان:

[1] مصطفى كمال طه، "القانون البحري الجديد، الإسكندرية"، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1984، ص246.

على أساس أنّ الناقل البحري هو الوحيد الذي يهيمن على مضمونه الاتفاقي وعلى الشاحن أنيقبل ويرضخ لما يحدده الناقل لما يتضمّنه العقد من شروط وبنود، ويتمثّل مركز الإذعان في الغالب في المركز الاقتصادي الواقعي القوي لطرف الذي يلي شروطه على الطرف الآخر وممّا لا شكّ فيه هو الناقل بالنسبة للشاحن.

6- عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري:

حيث يعتبر عملا تجاريا بحسب الموضوع طبقا للقواعد العامة في القانون التجاري[1]، طالما أنّه يتم في شكل مقاولة والناقل يعتبر مقاولا طالما أنه يقوم بإعداد جميع الوسائل اللازمة والكيفية لإتمام هذه العملية.

المطلب الثاني: أركان تحريك مسؤولية الناقل البحري.

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

الفرع الأول: ركن الخطأ.

تختلف المسؤولية التي يسأل عنها الناقل البحري عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة وتتركز أساسا على الخطأ.

أولا: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري:

قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضررا بسبب خطأيرتكبه الناقل طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في مسؤولية المرء عن أخطائه الشخصية إلاّ أنه من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي

[1] أمر رقم 75-59، مؤرخ في 20 رمضان موافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، المادة 02.

شـــركات كبيرة تســـتعين بعدد من التابعين أو قد يصـــدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضـــرر بالشاحنتابعيه أو المرسل إليه، فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصيا أو من تابعيه.

فمن الممكن أن يلحق الشـاحن أو المرسـل إليه ضـررا بسـبب خطأ الناقل شـخصـيا إلاّ أنّ هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، من أبرز هذه الأخطاء السـماح للسـفينة بالإبحار وهي غير صـــالحة للملاحة[1]،كأن يكون هيكل الســـفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر وأن العنابر غير مزوّدةبما يناســب حفظ البضــاعة من درجات الحرارة أو أن يكون الربان الذي وكّلت إليه مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل أو يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الانحراف، أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل[2].

1- خطأ التابعين:

غالبا ما يكون الضـرر في رص البضـاعة أو إهمال الملاّحين في العناية بهذا فلا يعد الناقل مسـؤولا عنها، كما أن معاهدة بروكســـل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المســـؤولية تقع على عاتق تابعي الناقل، ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري: "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل..."، ويقصد بالتابعينأنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري "على الســـفينة والمياه" وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذالتزاماتالناقل التعاقدية.

2- خطأ الغير:

نســـتطيع القول أنّ خطأ الغير لا ينســـب للناقل أو لتابعيه، ونصـــت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقراتها (ك-ل) على حالة الأفعال المسـببةلحادثلا ينسـب للناقل وحالة وجود أي

[1] شريف أحمد الطباخ، "التعويض عن النقل البري والبحري والجوي"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص133.

[2] نفس المرجع السابق، ص54.

سـبب آخر يكون الناقل أو من ينوبه غير مسـؤولا عنه.فجاء في المادة 803 من القانون البحري الجزائري فيالفقرة ك:(وتطبيقا لذلك فإنّ الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان الضرر تصادم راجع لخطأ ربّان سفينة أخرى، وتعتبر أيضا من فعل الغير الفتن و الثورات و أعمال القرصنة القرصنة وبالتالي هي أفعال تكون سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية[1]، كما نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقرتها –ل– على أي سبب آخر لا يمكن أن يقدم الناقل الدليل بأنّ الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصيا أو بسبب مندوبيه أنهم لم يساهموا في الخسارة أو الضرر، وجاء أيضا في اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عن حالات تنسب إلى خطأ الغير كحوادث البحر– قوة قاهرة– القضاء والقدر– الحرب– أعمال الأعداء.

ثانيا: إثبات الخطأ.

القاعدة الفقهية المعروفة أنّ"البنية على من إدّعى... ولما كان الدائن هو الذي يدعى مسؤولية المدين على الأضرار التي لحقته، فيقع عليه عبئ إثبات ما يدعيه، وذلك بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية تنشأ نتيجة الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد، فلا يطلب من الدائن الشاحن أو من المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده، وعدم تنفيذ التزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أنّ خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعا لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة، فإذا كان التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سندالشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل تحقيقها، يعني ثبوت الضرر، وتعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أمّا إذا كان مضمون الترامالناقل هو بذل عناية، وعلى الدائنأنيثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقلفي بذل العناية المطلوبة منه.[2]

[1] خوفاش نوهة، كواش وحيد، "المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، كلية الحقوق، 2016، ص15.

[2] لطيف جبر كوماني، "مسؤولية الناقل البحري"، ط1، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2001، ص56.

الفرع الثاني: ركن الضرر.

لا يكفي وقوع الخطأ لمسائلة الناقل سواء وقع منه أومن الأشخاص الذين يسأل عنأخطائهم وإنّمايجب أن يقترن بالخطأ حصول ضررللشاحن أو المرسل إليه ويعرف الضرر أنّه"ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له" ويجب في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية.[1]

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

1- الهلاك والتلف:

تحدد مسؤولية الناقل بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة، تكون في حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة.

فمسؤولية الناقل لا تتجاوز حدود 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، إما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية بـــ 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع[2].

فالوحدة الحسابية حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري بـــ 65.5 ميلغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة. كما ان المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له تأثير كبير علىالحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وانه يتم تحويل الوحدة الحسابية الى العملة الوطنية في حالة الدعوة القضائية حسب قيمت الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم.

فلو افترضنا ان وزن البضاعة الهالكة يقدر بـــ 500 كلغ مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، والوحدة الحسابية تتشكل من 65.5 ميلغرام من الذهب فيكون تحويل الوحدات

[1] هاني دويدار، "الناقل البحري والجوي"، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، د س ن، ص53.

[2] بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 296.

الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم، فمثلا 01 ميلغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج.

500كلغ × 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية.

15000حسابية مضروب 65.5 مقسومة على 01 العملة الوطنية يكون التعويض مقدر ب 982500 ج.

نضرا لغياب الاساس الذي اتخاذه في تحويل الفرنك الذهبي الى العملة الوطنية، ولعدم امكانية اتحاد الفرنك الفرنسي اساسا للتحويل انتهت دراسة صندوق النقد الدولي لعام 1974 الى اقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب هي حقوق السحب الخاصة (dts)وإلزام دول الأعضاء فيه بما فيه الجزائر أن تحديد اسعار عملاتها في البنوك المركزية على اساسها[1].

والقيمة التي اختيرت لوحدة التحديد في معاهدة بروكسل 1924 كانت 100 جنيه أسترالية ذهب عن كل طرد أو وحدة وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 5[2] المعاهدة. كما أن هذه المادة الغيت بموجب بروتكول 1968 وأصبح لا يلزم الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة.

ونصت اتفاقية هامبورج لسنة 1978، مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو كلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو بـــ 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة بهلك أو يتلف أيهما أكبر.

وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه يقصد بالوحدة الحسابية حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وهذا طبقا للمادة السادسة بند[3].

[1]عبد الكريم زيدان على بعلاوي، "النقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2012-2013.

[2]المادة 04 من اتفاقية بروكسل، مرجع سابق.

[3]بسعيد مراد، مرجع سابق، ص297.

وأصدرت المادة 26 من اتفاقية هامبورج المقصود بالوحدات الحسابية "الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعا القيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف، وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، أما بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقةتحددها هذه الدولة.

2-التأخير في التسليم:

يعتبر التأخير إحدى صور الذي يتعرض له الشاحن، إذ يقع إذا لم يسلم الناقل البضاعة خلال المدّة المتّفق عليها، والتأخير في ذاته لا يعتبر من قبل الخسائر، إلاّ إذا أصاب المرسل إليه ضرر جراء التأخير، كأن يسبب التأخير في التسليم في خسارة تصيب المرسل إليه بسبب نقص في الأسواق أو ضياع صفقة رابحة عليه أو بصفة عامة على ما فاته من كسب وما لحقه من خسارة[1].

حيث يؤدي التأخير إلى فوات كسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشحن، إذا ما تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في ميعادها المقرر، الأمر الذي يلحق ضررا بالشاحن[2].

ويتحمل الناقل المسؤولية عن التأخير إذا توافرت شروطها، وهي وجود فعل مسبب للمسؤولية، وكان ينتج عن هذا الفعل ضررا اقتصاديا للشاحن أو المرسل إليه فالأضرار التي تلحق بالشاحن تشمل تلف البضائع أثناء الشحن، فقدان جزء منها أو تأخيرها قبل وصولها إلى المرسل إليه أما الاضرار التي تصيب المرسل إليه فتشمل إستلام البضائع و هي في حالة تالفة أو عدم إستلامها في الوقت المتوقع

[1] أسامة عبد العزيز، "التنظيم القانوني للنقل بطريقة الحاويات"، مصر، منشأة المعارف، 2004، ص495.

[2] المادة 240، قانون التجارة البحرية المصري، تنص على أنه:"يسألالناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلاّ إذا أثبت أن التأخير فيتسليم البضائع يرجع إلىسبب أجنبي لا يد له فيه".

،مما قد يؤدي إلى خسائر مالية نتيجة عدم القدرة على إستخدام البضائع في الوقت المناسب ،حيث يلزم الناقل بتعويض المرسل إليه عن الأضرار الاقتصادية غير متوقعة.

الفرع الثالث: ركن السببية.

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد توجد ولا يوجد الخطأ، كما لو ترتب ضرر عن فعل أحدثهشخص إلاّ أنّ فعله لا يعتبر خطأ وقد يوجد الخطأ ولا توجد علاقة السببية[1]، ويبرز ركن السببية بوضوح عندما يكون الخطأ مفترضا، كحالة الناقل، لأنّ الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون ثمّةسببآخرللضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في ذات الوقت إثباتا لرابطة السببية.

لا تكون رابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون التزام المدين هو تحقيق نتيجة لاندماج ركنيالضرر والخطأ، وكما لاحظنا أنّ مضمون التزام الناقل البحري وفي غالبية النصوص هو الترام بتحقيق نتيجة.

تبرر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر لاندماجهما، خاصة حالة الأضرار بسبب التأخير في التسليم، حيث يكون بالإمكان إثبات عدم توافر علاقة السببية عن طريق إيراد الدليل على السبب الذي أدى إلى حصول الضرر، وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد حيث يكون هنا السبب ركنا. مثال ذلك: تأخر الناقل في تسليم البضائع عن الوقت المثبت في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده، فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل ولكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق المرسل إليه من ضرر لا يعود إلى خطاه وإنّما يعود لسبب آخر فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر.

[1] الواعد رشيد، "مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تخصص قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013، ص ص35-34.

المبحث الثاني:

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

يرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل، ويسأل عقديا إذا أخلّ بالالتزامات التي يفرضها العقد إذن فمسؤولية عقدية تسري عليها أحكام المسؤولية التعاقدية التي ينظم أحكامها القانون المدني، وقد يسأل تقصيريا اتجاه الأشخاص الذين يلحق بهم الضّرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به رابطة عقدية.

وافترضت المعاهدة مسؤولية الناقل بمجرد أن يقيم المرسل له الدليل على الضرر، وذلك على سبب محدد يبرئه من تلك المسؤولية وذلك على سبب محدد يبرئه من تلك المسؤولية وذلك طبقا لأحكام المعاهدة.

ومن هنا سنعالج في هذا المبحث طبيعة المسؤولية العقدية لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري (**المطلب الأول**) ثم طبيعة المسؤولية التقصيرية (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول: المسؤولية العقدية للناقل البحري.

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري الذي بموجبه يلتزم بنقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سالمة في الميعاد المحدد وبذلك يكون مسؤولا بمجرد الإخلال بهذا الإلتزام ويستحق المتضرر تعويضا أجبر الضرر الحاصل، لكن المسؤولية تكون محدودة والتعويض أيضا في المجال البحري تأخذ منحى مختلف عن القواعد العامة، حيث سنتناول في هذا المطلب طبيعة مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري وفق القانون الداخلي والاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي.

المسؤولية القانونية للناقل البحري في القانون الداخلي تتعلق بالالتزامات ولواجبات التي يتحملها الناقل إتجاه الشاحن أو المرسل إليه خلال عملية نقل البضائع بحرا تنظم هذه المسؤولية. بواسطة مجموعة من القوانين واللوائح التي تهدف الى حماية حقوق الأطراف المتعاقدة وضمان سلامة البضائع المنقولة ومن هنا سنتعرّف على: (أولا) مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري، و(ثانيا) المسؤولية في القانون المدني.

أولا: مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري:

إن التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجةلأنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة عن هلاك البضاعة والنقصان أو التأخير في تسليمها حيث تناولت المادة 802[1]من القانون البحري على أنه "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه"، فحددت المسؤولية في المادة 05 بعبارات تفيد هذا الحق على الناقل، أضاف ثلاث مواد في كل واحدة منها فقرة من فقرات المادة 43 مكرر من بروتوكول بروكسل تمدد نظام المسؤولية للناقل في حالة مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية كما مددت هذا الحق لتابعيه و زملائه.

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

بينما تضمنت المادة 815 ما جاء في الفقرة 3 من المادة 04 مكرر من قواعد فيسبي "لا يمكن أن يتعد مجموع مبالغ التعويضيات التي تكون على عاتق الناقل ومندوبيه الحدود المنصوص عليها في المادة 805".

حيث أن مقاول المناولة المينائية له الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودةبموجب المادة 916 التي جاء نصها: "إذا أحدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤولية وفقا لشروط..."[2]

أما مقاول التشوينفقد حرم من هذا الحق بموجب المادة 925 التي نصت على أنه: "لا يمكن أن تتجاوز مسؤولية المقاول التعاقدية قيمة الضرر الذي ألحق فعلا بطالب الخدمات ولا يمكن في جميع

[1]المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

[2]إيمان فتحي حسن الجميل، "تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص38.

الحالات أن تعزي إليه هذه المسؤولية إذا أبقيت البضائع لمدة تتعد الآجال المسموحة، إلا في حالة وجود نصوص مخالفة".

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

ثانيا: المسؤولية في القانون المدني

لم يتحدث المشرع الجزائري عن مسؤولية الناقل البحري بصورة خاصة، لكن ذكر المسؤولية الناشئة عن الأشياء، حيث نصت المادة 138 من ق.م.ج "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".حيث نظم المشرع الجزائري مسؤولية الضرر الناتجة من خلال المادة 140 من ق.م.ج: "من كان حائزا بأي وجه كان لعقار أو جزء منه، أو منقولات، حدث فيها حريق لا يكون مسؤولا نحو الغير من الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا إذا أثبت أن الحريق ينسب إلى خطإه أوخطأ كل من هو مسؤول عنه"، ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية فكان هذا حسب المادة 140 مكرر من القانون المدني الجزائري[1].

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

إن عقد النقل البحري لم يعرّفمسؤوليةالناقل البحري على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل ومن البديهي أن التشريع في أي بلد مهما كانت الفلسفة التي يقومعليها، حينما يقرر نظام قانوني معين في الاتفاقيات الدولية.

[1]محمد صبري السعدي، "شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات"، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993، ص28.

أولا: المسؤولية في اتفاقية بروكسل

أبرمت اتفاقية بروكسل في 25 أوت 1924، فكانت أول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته اتجاه الشاحن.

جاءت المادة الأولى فقرة "ب" من الاتفاقية على أن "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند أو بأي وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن"[1].

كما نصت المادة 01 من معاهدة بروكسل على أن: "يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغا منها "ويعني أن هذا نظام التحديد له سريان زماني محدد، فله بداية ونهاية،وإن الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير المحدودة في آن واحد ،ففي المسؤولية المحدودة يتحمل الناقل الضرر الذي يلحق بالبضائع خلال النقل البحري وتكون مسؤولية الناقل غير محدودة إذا ثبت أن الضرر أو الفقدان كان نتيجة إهمال جسيم أو تصرف غير مشروع من قبل الناقل فيتحمل المسؤولية الكاملة عن الأضرار.وهذا ما يتعارض وهدف التوحيد الدولي، ومع ذلك فإن تعديل الاتفاقية لسنة 1968 لم يغير شيئا في هذا الجانب، إلى أن جاءت اتفاقية هامبورغ لتضع نظاما واحدا نصت عليه مادته الرابعة[2].

ثم أضافت المادة السابعة تحت عنوان "سريان الاتفاقية على الدعاوي الغير عقدية والمادة الثامنة بعنوان "سقوط الحق في تحديد المسؤولية".

تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بالهلاك أو تلف البضاعة المشمولة بعقد النقل البحري وكذلك عن التأخير في التسليم، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية، إذا أقيمت مثل هذه

[1] المادة الأولى، الفقرة ب، من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤقتة في 25 أوت 1984، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم: 64-71 المؤرخ في 1964.

[2] طالب موسى حسن، "القانون البحري"، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص130.

الدعوى على مستخدم أو وكيل الناقل فإن المستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنّه كان يتصرف في نطاق وظيفته، يتمتع بالحق في الاحتجاج بالدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل على الوجوهالمبينة في هذه الاتفاقية[1].

وعلى خلاف ما جاء في المادة 08 فإن مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل أو من أي أشخاص مشار إليهم في الفقرة 02 من هذه المادة، لا تتعدى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ونصت المادة 08 على أن: "لا يجوز للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 06 إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخيرمع علمه باحتمال وقوع هذا الهلاك أو التلف أو التأخير"[2] فمن النصوص المذكورة نلاحظ أن اتفاقية هامبورغ جاءت أكثر وضوحا في تنظيم المسؤولية وأقرب إلى ما يجري في واقع الحياة العملية.

ثانيا: المسؤولية في معاهدة هامبورغ

أما في ظل إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فإن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأضرار الناشئة عن التأخير في تسليمها فهي مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض، فالمتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، أي أن خطأ الناقل مفترض عند وقوع هذه الأضرار.

غير أنه يجوز للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، وهكذا يتبيّن أن التزام الناقل في اتفاقية هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، غير أنّ قواعد هامبورغ خرجت على الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض في حالة الحريق حيث ألزمت المضرور بإثبات أن الحريق كان بخطأ من الناقل أو تابعيه ومن ثم فمسؤولية الناقل في حالة الحريق تقوم على الخطأ الواجب الإثبات.

وممّا تجدر الإشارة إليه أن قواعد هامبورغ عالجت مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن، وكذلك في الحالة التي يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح لم يدرج في سند

[1] يسعد مراد، المرجع السابق، ص241.

[2] ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص97.

الشحن، فقضت الاتفاقية بأنه استثناء من أحكام المادة الخامسة فقرة أولى يبقى الناقل مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع الضرر، وبالتالي فهو لا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.[1]

المطلب الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

المسؤولية التقصيرية بشكل عام هي الحالة التي تنشأ خارج دائرة العقد ويكون مصدر الالتزام بها هو القانون، فإذا سلك الشخص سلوكا سبب ضررا للغير يلتزم بالتعويض لذلك فهي تقوم على الإخلال بالتزام قانوني واحد يتغير هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير.

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية التقصيرية

يقصد بالمسؤولية عند إطلاق هذا المصطلح تحمل الشخص لنتائج وعواقب التقصير الصادر عنه أو عمن يتولى رقابته أو الإشراف عليه، أما في القانون المدني فتعني الجزاء المترتب عن الأخطاء التي تضرّ بالغير وذلك بإلزام المخطئ بأداء التعويض للطرف المتضرر وفقا للطريقة والحجم الذي يحددهما القانون وقد استعمل هذا المصطلح لأول مرة في بداية القرن 18، أما قبل ذلك فكان هناك مصطلح العمل غير المشروع والضمان.

نكون بصدد مسؤولية تقصيرية عند وقوع الفعل الشخصي الذي يحدث ضررا للغير ويتّصف هذا الفعل بصفة الخطأ بينما يكون الضرر ماديا أو معنويا يلحق بالإنسان أو بأمواله، ولابد من قيام الصلة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم مسؤولية المتسبب به فيترتب عليه التعويض.

ويبقى الفعل الضار جرما مدنيا أو شبه جرم إذا لم يتوفر نص جزائي مجرم له، إلا أنه في الحالتين يرتب على من تسبّب به التعويض على المتضرر فيمارس هذا الأخير دعواه إما مباشرة القضاء المدني وإما بصمتها إلى دعوة الحق العام أمام الشق الجزائي على ما يترتب على ذلك من نتائج، إلاّ أنّه في الحالتين تحكم نفس المبادئ بالتعويض واعتبر المشرع الجزائر بأن عديم التمييز هو الذي يلحق الضرر

[1] فتاحي محمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري في اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، ع35، جامعة دراية، أدرار، الجزائر، ص ص49-50.

بالغير وقد أقرّ بتعويض عادلفي حال لم يستطيع المتضرّر الحصول على التعويض ممن أنيط به أمر المحافظة عليه ممّا يضفي الطابع الانساني والاجتماعي على هذا الالتزام بالتعويض.[1]

والغاية من إقامة المسؤولية التقصيرية المدنية التعويض على المتضرّر من الأضرار التي لحقت به شرط حصول هذه الأضرار بسبب تصرف خاطئ صادر عن أحد الناس ومرتبطة سببيا به، ولكن لم يكن من مانع قانوني لقيام هذه المسؤولية.

الفرع الثاني: صور المسؤولية التقصيرية

تعتبر المسؤولية التقصيرية صورة من صور المسؤولية المدنية ويكون الخطأ في المسؤولية عن فعل الغير وعن فعل شيء، فالخطأ هو شرط قيام المسؤولية وهو أساسها فالناقل البحري يكون مسؤولا عن الأضرار الناتجة وهذه هي القاعدة العامة للمسؤولية عن العمل.[2]

فالضّرر اللاحق للشاحن أو المرسل إليه يرجع بالدرجة الأولى إلى خطأ الناقل نفسه لأن المكلف بالنقل يتدخل شخصيا في تنفيذ العقد إلاّ أنه يمكن تصور بعض الأخطاء التي تنشأ بفعل تهاون أو تقصير من الناقل سواء أثناء تنفيذ بنود العقد أو التقصير في بذل عناية، ومن الأخطاء المعروفة أن تكون المعابر غير مزودة بالوسائل الضرورية للأمان وحفظ البضاعة من التلف أو الانحراف عن المسار دون سابق إخطار ففي هذه الحالة يعتبر الناقل مسؤولا في حالة الحاق الشاحن أو المرسل إليه بالضرر[3].

وتقوم المسؤولية التقصيرية أيضا على خطأ قد أحدث ضررا غير مشروع للشاحن وهذا الضرر لا يستوجب التعويض، وقد حصل نقاش حول مفهوم هذا الضرر وقد جاء في النص الفرنسي في المادتين 121- 122 أنه الضرر غير المحقق هو الذي لا سند له في القانون فيكون نتيجة تعدي على حقوق الغير[4].

---

[1] قانة إكرام، "مسؤولية الناقل البحري"، مذكرة ماستر، قانون أعمال، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2018-2019، ص28.

[2] خوفاش نوهة وكواش وحيد، المرجع السابق، ص14.

[3] يسعد مراد، المرجع السابق، ص240.

[4] خوفاش نوهة وكواش وحيد، المرجع نفسه، ص20.

خلاصة الفصل:

تعتبر مسـؤولية الناقل البحري مسـؤولية عقدية مصـدرها عقد النقل البحري فنركز على أركانها، وهي ذاتها أركان المسـؤولية المدنية بوجه عام، وهي الخطأ والضـرر والعلاقة السـببية فركن الخطأ يتكون إمّا من أخطاء الناقل أو خطأ التابعين أو خطأ الغير، وركن الضرر هو ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له والعلاقة السببية هي نتيجة طبيعة لوقوع الضرر بسبب الخطأ.

وتظهر الطبيعة القانونية لمسـؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي حيث نص المشـرع الجزائري على مسـؤولية الناقل البحري في القانون البحري والقانون المدني، أمّا في القانون الدولي فنصـت اتّفاقية بروكسل سنة 1924 ومعاهدة هامبورغ 1978على طبيعة المسؤولية القانونية للناقل البحري.

الفصل الثاني

النظام الإجرائي لتحريك مسؤولية الناقل البحري

يعدّ النقل البحري عاملا مؤشـــرا في التنمية الاقتصـــادية والتجارة الخارجية، فمســـؤولية الناقل البحري متمثلة في نقل البضـــائع، وحدوث الضـــرر يؤدي إلى الخســـائر وإثارة منازعات الشـــاحنين والناقلين وبين شركات التأمين.

ويعتبر الحق في اللجوء إلى الجهة المختصة للفصل في النزاع حق لا يختلف عليه أحد، إذ نصت معظم الاتفاقيات الدولية على إمكانية الأفراد الاستعانة بالقضاء دون انتزاعه بطريقة قانونية.

فقي مسـؤولية الناقل البحري، تتضـمّن كل من القواعد الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسـل لعام 1924، ومعاهدة هامبورغ لعام 1978، كذا القواعد الوطنية المتمثلة في القانون البحري الجزائري، أحكامًا إجرائية تتعلق بإجراءات سير الدعوة وصولا إلى النطق بالحكم.

وهذا ما يدفعنا إلى دراسـة دعوى مسـؤولية الناقل البحري في المبحث الأول وآثارها في المبحث الثاني.

المبحث الأول:

دعوى مسؤولية الناقل البحري

لكي يتسنى للطرف المتضرر ممارسة حقه في الحصول على التعويض من جراء الضرر اللاحق به بسبب الخسائر والأضرار التي أصابت بضاعته، يلجأ إلى استعمال حقّه في المطالبة القضائية التي تكون بواسطة دعوى ترفع حسب الشروط والأوضاع المقررة قانونا، لهذا سنخصّص المطلب الأول في أطراف دعوى المسؤولية، والمطلب الثاني في إجراءات مباشرة دعوى المسؤولية.

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن، إلاّ أنّ تنفيذ العقد لا يُبْقِي العلاقة القانونية في هذا الإطار البسيط، فكثيرا ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه حيث يثور تساؤل حول مدى رفع المسؤولية التعاقدية للناقل البحري من قبل الشاحن والمرسل إليه[1]، ومن جانب آخر قد يكون المضرور شخصا أجنبيا من عقد النقل، ومع ذلك يرجع على الناقل البحري بالمسؤولية، ويكون ذلك إمّا بالحلول محل صاحب الحق في الرجوع على الناقل، وإمّا لأجل قضاء التعويض على الأضرار التي تلحق به شخصيا.

لا شك في أن الناقل البحري ينجز النقل من الوجهة المادية بواسطة تابعيه، وقد ينشأ الضرر عن خطأ ارتكبه أحد التابعين، حيث قسّمنا المطلب إلى فرعين، يتناول (الفرع الأول) أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية، أمّا (الفرع الثاني) فيتناول الطرف الذي ترفع ضدّه دعوى المسؤولية.

الفرع الأول: أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية.

الشخص الذي يقوم برفع الدعوى القضائية يسمى المدعى، والذي له الصلة الإيجابية وهو الشخص المقدم إلى القضاء مطالبا الحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه، وتتحقق صفته لمجرد تقييد الدعوى في سجل أمانة ضبط المحكمة أي بالمطالبة القضائية، وتستمر هذه الصفة بالخصومة إلى حين صدور الحكم فيها، وفي مجال دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع نجد

[1] سعيد مراد، مرجع سابق، ص 307.

أن لكل من الشاحن والمرسل إليه والمؤمن لهم الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري للبضائع من أجل طلب الحصول على التعويض.

أولا– الشاحن Chargeur:

عرفت اتّفاقية هامبورغ الشـــاحن في المادة الأولى الفقرة الثالثة على أنّه: "كلّ شـــخص أبرم مع الناقل عقدا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم لبضـــائع على الناقل أو تســـلم بالفعل البضـــائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري"[1].

كما يعرف الشاحن على أنّه: "الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ويتولّى عقد النّقل البحري مع الناقل".

يعتبر الشـــاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشـــر مع الناقل البحري فهو الشـــخص الذي يســـلم البضـــاعة للناقل مقابل حصـــوله على ســـند الشـــحن[2]، وهذا ما تطرّقت إليه المادة 748 من القانون البحري الجزائري بنصّها: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشـاحن بتزويده بوثيقة شـحن تتضـمن قيودا بهوية الأطراف، والبضـائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها"[3].

كما أنّ له حق الرجوع بالمســـؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، وذلك إذا أخل بالتزامه في تســـليم البضـــاعة، ما دام يملك ما يثبت أنه مســـؤول عن هذه البضـــاعة بموجب ســـند الشـــحن، ويلاحظ أنّه لا يكفي للشـاحن أن يكون صـاحب صـفة لكونه طرفاً في عقد النقل، بل يجب على أن يثبت مصلحته في دعوى ضد الناقل البحري، فالشاحن هو الذي يقوم بتحرير سند الشحن للمرسل

[1] اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، مرجع سابق.

[2] عصام صلاح الدين إسماعيل، "الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلّة دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد3، 2021، ص417.

[3] أمر رقم 76-80 يتضمّن القانون البحري، معدل ومتمّم، مرجع سابق.

إليه، ففي حالة هلاك أو تلف البضاعة تكون مصلحة المرسل إليه متضررة، وبالتالي يجوز له مطالبة الناقل بالتعويض لأن مصلحته تكمن في وصول البضاعة سليمة ومطابقة لما ورد في سند الشحن.[1]

ثانيا– المرسل إليه Destinataire:

هو الطرف المستفيد من عقد التجارة البحري للبضائع، وفي غالب الأحوال يتعين على المرسل إليه عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري الجزائري[2] أن يقدم سند الشحن الذي يعتبر سند لحيازة البضائع واستلامها، ويكون سند الشحن اسميا لأمر حامله؛ فبموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في دعوى تقام ضد المتسبب في الخسارة أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره.[3]

وعلى الرّغم من أنّ المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل الذي حدث بين النّاقل والشاحن، إلاّ أنّه يشارك فيه استنادا إلى سند الشحن والذي يقدّمه للشاحن في وقت استلامه للبضاعة[4].

وعليه فإن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمد في حقيقة الأمر من اشتراكه في عقد النقل البحري، كما أنّ له حق المطالبة بالبضاعة في مواجهة الناقل البحري المتضمن في سند الشحن نفسه، بحيث أن الحائز الشرعي لهذا السند له الصفة في استلام البضاعة وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، كما أنّه قد يتم نقل البضاعة بدون إصدار سند الشحن، وهذا ما نصت عليه المادة 782 من القانون البحري الجزائري[5].

---

[1] عصام صلاح الدين إسماعيل، مرجع سابق، ص417.

[2] تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها.

[3] عبد المجيد إبراهيم سلمات الطائي، مرجع سابق، ص123.

[4] O.CACHARD, La force obligatiore vis à vis du destinataire des clauses relatives à la compétence internationale stipuées dans les connaissements, mélanges GAUDEMET TALLON, ed. Dalloz, 2008.

[5] "يتعيّن على الناقل أو من يمثّله تسليم البضائع في المكان المتّفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثّله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

ثالثا– الغير (المؤمن):

هو الشخص المخول قانونا ليحل محل أي شخص أصابه الضرر من الهلاك أو التلف الذي لحق البضائع أو بسبب التأخير في تسليمها، والرجوع بالمسؤولية إلى الناقل البحري[1]، ولا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل، وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير[2].

تجدر الإشارة إلى أنه يمكن للغير الرجوع على الناقل البحري بدعوى المسؤولية، وذلك استنادا إلى حلوله محل المرسل إليه وهو ما يسمى بدعوى الرجوع[3]،كما يجوز للمؤمن باعتباره من الغير الحلول محل المرسل إليه، وذلك بموجب عقد الحلول الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن له، وذلك وفق نص المادة 744 من القانون البحري الجزائري، إذ يفترض في دعوى الرجوع على المؤمن حصول أضرار للمؤمن له أي المرسل إليه وفي حالة ما إذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في دعوى ضد الناقل[4].

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

الفرع الثاني: الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية.

يكون الناقل الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو أي من الناقلين اللاحقين له في حالة النقل بسند شحن مباشر، ويجوز أن ترفع الدعوى على الربان بما أنه وكيل عن الناقل، إذ وفقا للمادة 99/1 من قانون التجارة البحرية أنّ الربان يعتبر النائب القانوني على المجهز (الناقل).

[1] مدني أحمد، المرجع السابق، ص218.

[2] بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص309.

[3] بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص314.

[4] الواحد رشيد، مرجع سابق، ص133.

ويعتبر وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه، ومن ثم يصبح مقاضاة وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن الناقل.[1] وقد قسمنا هذا الفرع إلى: أولا (الناقل المتعاقد)، ثانيا (الناقل الفعلي)، وثالثا (مجهز السفينة).

أولا– الناقل المتعاقد:

هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد الشاحن بتنفيذه، وبالتالي تكون مسؤولاً عن الهلاك والتلف الذي يلحق البضائع أو التأخير في تسليمها وذلك بغض النظر عمّا إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه[2]، ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية.

فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلا على تنفيذ مرحلة النقل الأولى ضمان استمرار تنفيذ مراحله بواسطة الناقلين اللاحقين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الاضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل[3]، فهي الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكمعملية النقل بجميع أجزائها.

ثانيا– الناقل الفعلي:

يعرف الناقل الفعلي على أنّه ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها، ويستوي في ذلك أن يكون تكليف الناقل المتعاقد للناقل الفعلي استنادا إلى نص في عقد النقل البحري أم لا[4]، إذ أنّه يلزم بتعويض الشاحن أو المرسل إليه إذا أصاب البضاعة ضرر، وذلك متى قام بعملية النقل كلّها، أمّا إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فإنّه ملزم بتعويض الشاحن عن الضرر الذي يصيب البضاعة في الفترة التي كانت البضاعة تحت حراسته، أمّا فيما يخص

[1] محمد كمال حمدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ"، منشأة المعارف، 1995، ص213.

[2] René Rodiére, traité général de droit maritime, tom2, librairie, Dalloz, Paris, 1970, n696, p53.

[3] محمد كمال حمدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المرجع السابق، ص81.

[4] هاني دويدار، مرجع سابق، ص 316.

الأضـرار التي تلحق البضـاعة خلال عمليات النقل السـابقة أو اللاحقة له فيكون مسـؤولا عنها متى كانت البضـــائع في عهدته أثناء حدوث الضـــرر، وهو ما أكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر.[1]

تعرضـت الفقرة الأولى من المادة العاشـرة من اتفاقية هامبورغ لمسـؤولية الناقل والناقل الفعلي في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة أو تأخير في وصولها، إذ جاءت بالأحكام التالية:

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

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

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

لما كان الناقل المتعاقد طبقاً للفقرة الأولى مسؤولا عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضـــه إلى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي وفقاً للفقرة الثانية مســـؤولا عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنّه يحق للمرسـل إليه أيضـا أن يرجع عليهما بالتضـامن معاً بدعوى التضـامن، وهذا طبق للفقرة الرابعة[3].

ثالثا–مجهز السفينة:

ولأصـل أن ترفع دعوى التعويض عن الضـرر اللاحق بالبضـاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسـير يتم بالرّجوع إلى وثيقة الشـحن أين يظهر على صـدرها اسـم الناقل بالخط العريض فيكون المدعى عليه في دعوى المسؤولية، غير أنّه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة

[1] الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 138.

[2] عصام صلاح الدين إسماعيل، مرجع سابق، ص383.

[3] المرجع نفسه، ص383.

الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل، هذا طبقا للمادة 754من القانون البحري الجزائري نص على أنّه: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عدّ مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صريح".

وبمعنى أوسع فإن مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة كاسمه كمالك أو مستأجر، في حال نقل البضائع إلى طرف مالك السفينة لا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل البحري للتعرف على مالكها، فكما هو معلوم فإنّ لكلّ سفينة سجل تدرج فيه عدة قيود، اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقرّه وكذلك مجهز السفينة وهذا ما نصت عليه المادة35 من قانون البحري الجزائري[1].

المطلب الثاني: إجراءات مباشرة دعوى المسؤولية.

اهتم المشرع الجزائري بموضوع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل بمناسبة تنفيذ عقد النقل، فنصّ على إجراءات معينة يجب على رافع الدعوى اتّخاذها خلال مواعد محدّدة حتى لا ترفض دعواه، إذ وضع المشرّع حد للمنازعات الناشئة من عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كلّ رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية، وعليه سنقسّم المطلب إلى فرعين، (الفرع الأول) يتناول الإجراءات العامة لرفع الدعوى، و(الفرع الثاني) يتناول الإجراءات الخاصة رفع الدعوى في النقل البحري.

الفرع الأول: الإجراءات العامة لرفع دعوى المسؤولية.

إن الدعوى بالنسبة للمدعي تعني حق عرض ادعاء قانوني على القضاء، وتعني بالنسبة للمدعى عليه حق مناقشة الادعاءات الموجهة ضده، ويترتب على المحكمة التزاما بإصدار حكم في موضوع

[1] تنص المادة 35 من قانون البحري الجزائري على أنّه: يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية: ....اسم مالك السفينة، ومحل إقامته وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد معه ملكين في الشيوعة أو حيث أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصّتهم النسبية للسفينة.

الادعاء بقبوله ورفضه، والادعاء هو تأكيد شخص لحقه أو مركزه القانوني في مواجهة شخص آخر بناء على واقعة قانونية معينة، وبذلك تختلف الدعوى القضائية عن المراكز القانونية المختلفة.[1]

وحسب المادة 13 من قانون الإجراءات المدينة إنّه "لا يجوز لأي شخص التقاضي مالمتكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يشير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعي وفي المدعى عليه، كما يثير تلقائيا انعدام الإذن إذما اشترطه القانون".[2]

فمن خلال نص المادة نجد أنّ للدعوى القضائية شرطان لضمان صحتها وهما الصفة والمصلحة.

فعند رفع الدعوى أمام القضاء يجب إتباع الإجراءات التالية، وذلك حسب نصوص ومواد من قانون الاجراءات المدينة والإدارية.

تنص المادة 14 من قانون الإجراءات المدينة والإدارية: "ترفع الدعوىأمام المحكمة بعريضة مكتوبة موقعة ومؤرخة، تودع بأمانة الضبط من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه، بعدد من النسخ يساوي عدد الأطراف[3].

إنّ افتتاح الدعوى يكون بعريضة مكتوبة أي في لغة القانون تسمى العريضة الافتتاحية على أن تكون موقعة ومؤرخة من صاحبها والذي هو بطبيعة الحال المدعى ويتعين أن تكون العريضة المودعة والمحررةبعدد الأطراف أي بعدد المدعي عليهم في الدعوى أو المدخلين في الخصام.[4]

ويجب أن تتكون العريضة الافتتاحية من البيانات المنصوص عليها في المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية:

1-الجهة الإدارية التي ترفع أمامها الدعوى.

2-اسم ولقب المدعى وموطنه.

---

[1]بارة عبد الرحمان، "شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، ط2، الجزائر، 2009، ص32.

[2]المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، 2008.

[3]المادة 14 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

[4]"الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، جامعة باجي مختار، قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، الجزء الأول، 2015-2016، ص05.

3-اسم ولقب وموطن المدعى عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم، فآخر موطن له.

4-الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشخص المعنوي، ومقره الجماعي وصفة ممثّله القانوني.

5- عرفا موجزا للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى.

6-الإشارة عند الاقتضاء إلى المستندات والوثائق المؤيدة للدعوى.

كما أنّه يجب احترام تلك الشـروط، وإنّ تخلف أي شـرط حتما يؤدي إلى عدم قبول الدعوى شكلا.

وبعد أن يتم تحرير عريضـة افتتاح الدعوى مسـتوفية لكافة عناصـرها وبياناتها لا بد من إيداعها لدى أمانة ضـبط المحكمة ثم يتّبعها دفع الرسـوم القضـائية المقررة واللازمة لتسـجيلها من خلال نص المادة 17 الفقرة الأولى من قانون الإجراءات المدينة والإدارية "لا تقيد العريضـة إلاّ بعد دفع الرسـوم المحددة قانونا، مالم ينص القانون على خلاف ذلك "[1].

ولمجرد تسديد رسم إيداع المبلغ يقوم أمين الضبط بتسجيل العريضة حالا في البيانات المعلوماتية والسـجل الخاص بذلك، يقوم بتأشير على العريضـة بختم المحكمة المختصـة وبيان تاريخ إيداع العريضـة ورقم القضية على النسـخة الأصـلية والنسـخ المتبقية التي ستبلّغ إلى الخصـوم مع احترام آجال 20 يوم للتبليغ وذلك طبقا للمادة 16 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.[2]

[1] المادة 17 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

[2] "الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، مرجع سابق، ص05.

الفرع الثاني: الإجراءات الخاصة لمباشرة دعوى المسؤولية

فرضـــت مجمل القوانين والاتفاقيات الدولية على المدعى أحكام خاصـــة تتعلق بإجراءات رفع دعوى المســؤولية، حيث تتلخص إجراءات قبول دعوى المســؤولية في ضــرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خاصة إليه حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به، وهو ما سنتطرق له في (أولا) الإخطار، و(ثانيا) تقادم الدعوى.

أولا: الإخطار.

الأجدر بالذكر أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض، بإخطار الناقل البحري بهلاك البضـــاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر ثم يتخذ قرارا فيه.[1] ويعتبر الإخطار إجراء ســـابق لرفع الدعوى، ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظات، أو إجراء الإخطار ليس له علاقة بقبول أو عدم قبول الدعوى، إنّما لإثبات وجود أو عدم وجود خسـائرأو أضـرار أثناء التسـليم[2]. فقد أوجب القانون البحري على صـاحب البضـاعة إخطار الناقل بالخسـائر والأضـرار الحاصـلة للبضـاعة تضمّنته المادة 790 من القانون البحري: "إذ حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التسـجيل، قبل أو في وقت تسـليم البضـاعة، وإذ لم يتم ذلك فتعتبر البضـائع مستلمة ثم وصـفها في وثيقة الشـحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسـائر والأضـرار ظاهرة تبليغ عنها خلال ثلاثة أيام عما اعتبارا من اسـتلام البضـائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها، تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبنية أعلاه"[3].

[1] هاني دويدار، "الوجيز في القانون البحري السفينة"، ج1، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر، 1993، ص337.

[2] لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص185.

[3] أمر رقم 52-53 مؤرخ في 60 أكتوبر 1752، يتضـمّن القانون البحري، ج ر ع67، الصـادرة بتاريخ 1955/30/03، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 37/75 المؤرخ في 1775/32/65، الصادرة بتاريخ 67/32/1775.

كما أنّه لم يعرف القانون البحري ولا المعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل 1924 أو معاهدة هامبورغ 1978) معنى الإخطار، فعرفه الفقيه الفرنسي "رود بير" على أنّ الإخطار هو تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق".

فمن المادة 790 من القانون البحري المذكورة سابقا يمكن أن نستنتج الحالات التي يتم فيها إجراء الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة البضاعة الحاملة للأضرار، وإذا كان التبليغ يمكن أن يتم في حالة الخسائر الجزئية لمكان استلام البضائع في الجزء السليم منها، فإنّه لا يمكن إجراء هذا التبليغ في حالة الخسائر الكلية لعدم إمكانية استلام البضاعة، وحدّدت أيضا المادة 790 فقرة 1 من قانون البحري الجزائري والمادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل، الأشخاص المعنية بالإخطار وهم المرسل إليه أو ممثله القانوني، وبما أنّ الإخطار إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو ممثله فأن يوجّه بالضرورة إلى الناقل ووكيله في ميناء التفريغ حيث تنتقل البضاعة من حوزة الناقل إلى حوزة المرسل إليه.[1]

وعلى هذا النحو لقد فرقت المادة 790 من القانون البحري الجزائري بين الخسائر والأضرار الظاهرة وغير الظاهرة، فإذا كانت الخسائر والأضرار ظاهرة كما لو كان عدد الطرود ناقصا وكانت الأكياس ممزّقة، وجب على المرسل إليه أن يوجّه إلى الناقل أو ممثله تحفظا كتابيا في ميناء التحميل وذلك قبل أو وقت تسليم البضاعة، وينضج من ذلك أن حكم معاهدة هامبورغ أشدّ من حكم القانون البحري إذا لا يمنح المرسل إليه إلاّ يوما واحدا لتوجيه الأخطار[2].(المادة 19 الفقرة الأولى من معاهدة هامبورغ).

[1] سعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان ص34 .

[2] عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص08.

ثانيا– تقادم الدعوى:

يعرف التقادم بأنّه وسيلة للتّخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون، فهو احدى وسائل انقضاء الالتزامات، حيث أنّ الالتزامات قد يقضي بالوفاء أو بما يعادل الوفاء، وقد ينقضي دون الوفاء به أصلا.[1]

تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية أحكاما خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في النقل البحري، فاتفاقية بروكسل 1924 وبموجب بروتوكول 1968 المعدل للمعاهدة نص على إلغاء البند الرابع من الفقرة 06 من المادة 03 المتعلق بالتقادم أقر بأنّه في جميع الأحوال يعفي الناقل من المسؤولية أيّا كانت، فيما يتعلق بالبضائع إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، ومع ذلك يجوز إطالة هذه المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى وبالتحديد الذي جاءت به اتفاقية بروكسل، القانون الفرنسي هو كذلك في المادة 32 فقرة 01 حدد التقادم بسنة واحدة، أمّا اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فقد نصت بتقادم جميع الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحرا بمضي سنتين، حسب المادة 20 من المعاهدة.[2]

تنص المادة 743 من القانون البحري أنّه "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد جيد أنه يمكن تمديد هذه المدة الى عامين باتفاق مبرم بين الاطراف بعد وقوع الحادث الذي نرتب عليه رفع الدعوى.[3]

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، "تقادم الدعوى في عقد النقل البحري (في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة)"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص17.

[2] تنص المادة 20 من معاهدة هامبورغ على أنّه: "تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتّخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين".

[3] المادة 743 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمّن القانون البحري معدّل ومتمّم.

وجاء المشرع في المادة 744 على أنه: "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألاّ تعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.[1]

فمن خلال المادتين يتبين أن المشرع أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدّته سنة واحدة، وهذا ما يجسد رغبته في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه.

ويعني أنّه ما تقدم اعتبار مدة التقادم التي حددها القانون ملزمة لطرفي العقد ليس لهما أن يتفق على تعديلها إطالة وتقصيرا، إذ هي من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها لمشيئة الأفراد[2].

المبحث الثاني:

أثار تقرير مسؤولية الناقل البحري

إذا ثبتت مسؤولية الناقل البحري فهو ملزم بالتعويض عن الأضرار الناتجة بسببه، لذلك يجب أن يثبت أن عدم التسديد يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، لهذا قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين الأول (إقرار المسؤولية القانونية وإلزامية التعويض)، والمطلب الثاني (اتفاقيات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية).

المطلب الأول: إقرار المسؤولية القانونيةوإلزامية التعويض

تختلف الضوابط القانونية التي يتم الإعتماد عليها من أجل تحديد مبلغ التعويض، وذلك من قضية إلى أخرى حيث يرتكز أحيانا على وحدة النقل كالطرد وفي حالات اخرى على الوحدة الحسابية

[1] المادة 744 من الأمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمّن القانون البحري معدّل ومتمّم.

[2] حسين شريدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014، ص57.

والتي يتم على أساسها تحديد المسؤولية، إذا سنقسم المطلب إلى فرعين الفرع الأول يحتوي على تقرير التعويض الناتج عن الهلاك أو التلف، والفرع الثاني التعويض في حالة التسليم.

الفرع الأول: تقرير التعويض الناتج عن الهلاك والتلف.

تنص المادة 805 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع والتي مفادها: "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، 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 كغ يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة 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 أجرة الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري".

وعليه طبقا لهذه المادة نجد أن تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري يقوم على ضابطين، فإما كأصل يكون الناقل مسؤولا في حدود تصريح أو ممثله عن طبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، أو استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك تكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية لا تتجاوز في حالة الهلاك والتلف 10.000 وحدة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، و30 وحدة حسابية عن كل كلغ يصاب البضاعة من هلك أو تلف.

كما نصت المادة 805 في فقرتها 4: "يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من 65.5 ملغ من الذهب على أساس 900 من 1000 في النهاية، ويمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطةويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم"[1].

[1] كميلية أعراب، تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقلي، مج: 4، ع: 3، 2019، ص 417.

وفي حالة استخدام الناقل للحاويات أو ايه أداة تجميع أخرى العبرة في تحديد مسؤولية الناقل باي المبلغين أعلى هو عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أيه وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، وفي حالة تضرر تلك الأداة ولم تكن مملوكة للناقل فتعتبر وحدة شحن أخرى، وهذا ما نصت عليه المادة 805 الفقرة 2 و 3 من القانون البحري الجزائري: "في حالة استخدام حاوية أو أيه أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري.

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

وعليه فنلاحظ أن المشرع الجزائري قد اقتبس أحكام المادة 805 من القانون البحري الجزائري من اتفاقية بركسل لسنة 1924 وكذا بروتوكول المعدل لها لسنة 1968 بأخذها لوحدة مبلغ التحديد الوارد بها بالرغم من أنّها لم تصادق عليه وقد أصاب المشرع في ذلك كون أنّ العملة بالذهب قد أزيلت بموجب اتّفاقية جمايكا[1] وكذا البعض من أحكم اتفاقية هامبورغ.

الفرع الثاني: تقرير التعويض في حالة التأخير في التسليم.

حدّد المشرّع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية الناقل في حالة التأخير في تسليم البضاعة كما تم الاتّفاق عليه بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقّة من البضاعة المتأخرة دون أن يتجاوز التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

فنلاحظ أن المشرع الجزائري بالرغم من أنه منضم ومصادق إلا على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 إلا أنه قام بنقل حرفي لنص المادة 6 الفقرة 1 (ب)[2] إذ تنص المادة 805 من القانون البحري الجزائري: ..... عن المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، وفي الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع...".

من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشر الجزائري يفرق بين حالتي وهما:

[1] بسعيد مراد، مرجع سابق، ص60.

[2] قانة إكرام، "مسؤولية الناقل البحري"، مذكرة ماستر، تخصص قانون الأعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعةمحمد خيضر بسكرة 2018/2019، ص 52.

- حالة وجود اتفاق صـريح أو ضـمني على موعد التسـليم على خلاف اتفاقية هامبورغ التي اشترطت أن يكون صريحا.
- حالة عدم النص على الميعاد وعدم تحديده فهنا يتم التسـليم في حدود المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة الظروف الملابسة، وعليه فهنا الأمر يرجع للسلطة التقديرية لقاضي الموضـوع ولا يخضـع لرقابة المحكمة العليا، على أنه يقصـد بالتزام الناقل بالحرص هو التزامه بالقيام بأي عمل في إطار تخصصه وليس مجرد أداء عادي أي التزام الرجل العادي وهو الرجل المتوسـط الحرص والانتباه دون خبرة، وعليه فقد وفق المشـرع الجزائري في اعتبار التأخير في التسليم من موجبات تحديد المسؤولية الناقل البحري كونه بذلك أقام التوازن العقدي بين هذا الأخير وبين الشاحن[1].

ويرى الأستاذ "أعمر الزاهي" أنّ تقدير التأخير يعتمد على ثلاثة عناصر مجتمعة تشمل آجال الشحن والتفريغ والوضع تحت تصرّف المرسل إليه للبضائع[2].

المطلب الثاني: اتفاقيات الإعفاء لمسؤولية الناقل البحري

لدى الناقل مجموعة من الوسائل يتحرّر بواسطتها من المسؤولية رغم توافر أركانها وبالتالي لا يلزم بالتعويض فقط، فقد اعتاد الناقلون على إدراج شروط في سندات الشحن من شأنها أن تعفي الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا.

فسنحدّد في هذا المطلب اتفاقيات الإعفاء لمسؤولية الناقل البحري الذي يحتوي على فرعين، الفرع الأول وهو حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البحري، والفرع الثاني الحالات المستثناة في الاعفاء.

الفرع الأول: حالات الاعفاء عن المسؤولية المدنية.

قد تناولت هذه الحالات المادة 803 من التقنين البحري الجزائري وهي:

[1] محمد أمين شيخي، "مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع – دراس مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل، أبو بكر بلقايد تلمسان، مج4، ع1، 2017، ص366-367.

[2] A-ZAHI, Droit Des Transports, Cadre Juridique Et Instutionnels, Transport De Marchandises, Tome 1, OPU, Alger, 1991, p111.

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقلالدليل على أنّه عام بواجباته.
- حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها المرشـــد أو الربان أو المندوبون البحريون الأخرون عن النقل.
- حالة الحريق إلاّ إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.
- حالة أخطار وحوادث البحر والمياه الأخرى الصالحة للملاحة.
- حالة القوة القاهرة.
- حالة الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العملوإعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب.
- حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقصالبضاعة أثناء السفر.
- حالة أخطاء الشاحن ولا سيما في التخريب أو تكيف أو تعليمالبضائع.
- حالة عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمامالكافي.
- حالة إنقاض حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولةفي ذلك.

وفي الأخير حســـب المادة 803 يمكن أن يكون الناقل أومن ينوب عنه مســـؤولا عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه الشخصي أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يساهموافي الخسارة أو الأضرار.

أولا– الأسباب العامة للإعفاء:

والســـبب العام لدفع المســـؤولية يكون بإثبات الســـبب الأجنبي لأنّه هو الذي يقطع الســـببية المسؤولية وتتمثل هذه في عناصر المسؤولية[1]، وتتمثّل هذه الأسباب العامة في:

[1] خلفي أمين، "المســؤولية المدنية للناقل البحري للبضــائع، التشــريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978"، مذكرة لنيل شــهادة الماجســتير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص109.

1- **الأخطاء الملاحية:** نصت عليها الفقرة "ب" من المادة 803 وهيلإعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية لأنّها لا يتدخل فيها ولا قانون ملاحة السفينة ولا سيرها لما للربان من سلطة واسعة في التصرف، الأخطاء الملاحية هي التي تقع في قيادة السفينة.

2- **العيوب الخفية:** يقصد بها العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل[1]، لكن إثبات الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي لإعفائه من المسؤولية، بل وجب عليه إثبات صحة ما يدعيه ويكون ذلك بشهادات تصدرهاجهات مختصة بفحص ورقابة السفن.

3- **خطأ الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها:**يكمن في وجود عيب في تغليف البضاعة أو تعبئتها أو عدم ذكر الطبيعة الخاصة للبضاعة بحيث يؤدي ذلك إلى شحنها بطريقة لا تتلاءم مع طبيعتها وبذلك إصابتها بأضرار لا تنسب إلى الناقل، وقد نصت عليها المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقرتها (ج) بحيث يعنى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب تضرر البضاعة راجع إلى خطأ الشاحن نفسه إذ أنه لم يقم بعمليات التغليف أو الغلق بشكل لائق وبالتالي يجب على الناقل في هذه الحالة إثبات العلاقة السببية بين خطأ الشاحن والضرر الذي أصاب البضاعة.[2]

كما نصت اتفاقية بروكسل في مادتها الثالثة في فقرتها (1) على أنه "العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبق لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر."

[1] حبارة نورة، "نظام الناقل البحري للبضائع"، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008، ص125.

[2] هانة محمد، "دفع المسؤولية المدنية للداخل"، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراة في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقايد تلمسان، الجزائر، 2011، ص53.

تتضمن بيانات الشحن (العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة) إذ يجب على الشاحن ذكرها كتابة أو بأي وسيلة على البضائع غير المغلقة بطريقة تسهل قراءتها ففي حالة تضمن سند الشحن تحفظ بعدم كفاية المعلومات وتم إثبات أن الضرر راجع لذلك يعنى الناقل من المسؤولية، أما إذا كان الضرر الذي يلحق البضاعة الناتج عن عدم كفاية العلامات يكون نسبيا حسب البضاعة، إذ أنه ما يعتبر تغليف كافيا لبضاعة معينة لا يعتبر كذلك بالنسبة لبضاعة أخرى إذ يترك تحديد كفاية من عدمه إلى قاضي الموضوع، إذ أنه هناك بعض البضائع التي جرى العرف على عدم تغليفها مثل السيارات إذ لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية من الضرر الذي قد يصيب السيارة أثناء النقل جراء عدم تغليفها فقد جرى العرف على عدم تغليفها إذ يقع على عاتق الناقل بذل العناية اللازمة للمحافظة عليها[1].

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

4- **القوة القاهرة:** لقد نصت كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ على القوة القاهرة بحيث يمكن القول بموجب كل من الاتفاقيتين أن القوة القاهرة لا تكون إلا بتوفر بشرطين في الحادث وهما المفاجأة أي عدم إمكانية التوقع إضافة إلى عدم إمكانية التصدي لهذا الحادث وبذلك لا تعد قوة قاهرة الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام والتي لا يمكن توقعها.[3]

يبدو أن المشرع الجزائري قد تأثر في تعديله الجديد للقانون البحري لسنة 1998 بنظيره الفرنسي، حيث نلاحظ أن المشرع قد وقع في خطأ عند تعديله لقانون 1836 بقانون 1966 قد استبدل مصطلح القوة القاهرة بمصطلح الأفعال المسببة لا تنسب للناقل بحيث أن لهما نفس

[1] هانة محمد، مرجع نفسه، ص54.

[2] مرجع نفسه، ص54.

[3] طالب حسن موسى، "القانون البحري"، ط3، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص181.

المعنى، إذ أن الفقرة (هـــ) من المادة 803 من القانون البحري الجزائري تعفي الناقل من المسؤولية إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة عن القوة القاهرة وإن مصطلح القوة القاهرة مرادف المصطلح الحادث المفاجئ ومن أجل أن يتصف الحادث بالقوة القاهرة اتفق الفقهاء على وجوب توفر عنصرين:

العنصر الأول هو عدم إمكانية التوقع أما العنصر الثاني فيتمثل في استحالة الدفع، فبنسبة العدم إمكانية التوقع يجب أن يكون الحادث فعلا لا يمكن توقعه وإلا قامت مسؤولية فمثلا: الناقل الذي تغريه شحنة مربحة في وقت الحرب فيستغلها وعند عبوره منطقة خطيرة تحجز له البضاعة أو تهلك فلا يمكنه التمسك بالقوة القاهرة أنه من الممكن توقع هذه النتائج منذ البداية، أما فيما يخص استحالة الدفع فيجب أن تتوفر في القوة الموجهة صفة القهر، والقهر يعني التخوف على قوة الإنسان، فإذا أمكن دفع الحادث فقدت القوة القاهرة معناها، وللقاضي سلطة تقديرية في اعتبار قوة قاهرة أم لا[1].

5- **انقاد الأرواح والأموال:** الإنقاذ يلزم الربان بحسب الأحوال على تقديم المساعدة سواء الأموال أو الاشخاص، وقد يترتب على تأدية هذا الواجب تلف بعض البضائع المشحونة، ولذلك يعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

ثانيا– الأسباب الخاصة للإعفاء:

نص عليها المشرع الجزائري أيضا في حال ما تحققت يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهي كالأتي:

1- **المسؤولية النسبية:** وهو ما نصت عليه المادة 804 من ت.ب.ج والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطأ مندوبه، وعدم مسؤوليته عن الأخطاء الآخرين.

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

2- **ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن:** لقد نصت المادة 23 من قانون التجارة البحرية المصري على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة ما إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع إذا أثبات عدم صحة هذه البيانات، ويتضح من النص أنه إذا قدم الشاحن عقداً ببيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها يترتب على ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية أيا كان سبب الهلاك أو التلف، ولو كان هذا البيان قد أدرج بقصد تخفيضأجرة الجمارك المستحقة عليها أو أجرة النقل فيتحقق الإعفاء حتى ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر فيتحقق الضرر. ولكن بشرط أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عن عمد، أما إذا كان قد صدر عن حسن نية فلا محل للإعفاء من المسؤولية وعلى الناقل إثبات عدم صحة البيان يرجع إلى سوء نية الشاحن وعندئذ يعفى من المسؤولية.[1]

إن الجزاء الذي أقرته المادة 230 من قانون التجارة البحرية المصري بإعفاء الناقل من المسؤولية الذي يحتج به في مواجهة الشاحن نفسه كما يحتج به في مواجهة الغير وذلك متى كان الناقل لا يعلم بعدم صحة البيان لإعفائه من المسؤولية، ثم إن تعمد الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن فلا يقتصر فقط على إعفاء الناقل من المسؤولية وإنما تقوم مسؤولية الشاحن اتجاه الريان إذا كان البيان أدى إلى عدم اتخاذ الربان الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع ضرر للبضائع أخرى غير بضاعة الشاحن جراء ذكر البيانات غير الصحيحة.[2]

3- **التصريح الكاذب للشحن:** هو ما نصت عليه المادة 810 من ت ب ج بقولها: "لا يعدّ الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتّبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للتنقل".

[1] عدلي أمير خالد، "عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديدة"، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص80-81.

[2] محمد كمال حمدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مرجع سابق، ص78 ص79.

4- **نقل البضاعة على سطح السفينة:** يعتبر نقل البضائع بهذه الطريقة يؤدي إلى نتائج مؤسفة لما تتعرض له البضـائع من مخاطر نتيجة سـوء الأحوال الجوية وعدم ثبات البضـاعة وتعرض البضـائع للتلف نتيجة الرطوبة وحرارة الشـمس لكنه برغم من كل هذه المخاطر إلا أن هذه الطريقة في الشحن معتمدة منذ زمن قديم وذلك لعدة اعتبارات المتمثلة في:

أ. أن بعض البضـائع التي من الصعب إدخالها في عنابر السـفينة إما بسـبب حجمها أو طبيعتها مثل الأخشاب ذات الحجم الكبيرة والجرارات السيارات....

ب. أن هناك بعض الملاحة الساحلية التي تسمح بشحن على السطح بإضافة إلى إتباع العنابر التي تقوم بهذا النوع من النقل.

ج. رغبة الشاحنين في دفع أجرة أقل ورضائهم في ذلك بنقل على سطح.[1]

الأصـل أنّه لا يجوز للناقل الاتفاق على نقل البضـائع على سـطح السـفينة فإذا ما الناقل بالنقل بهذه الطريقة تقوم مسـؤوليته عن جميع الأضـرار التي تلحق بالبضـائع، غير أنه استثناء يجوز نقلها على سطح السفينة وذلك في حالة وجود اتفاق بينه وبين الشـاحن إذ بوجود هذا الاتفاق يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضـرار التي قد تلحق بالبضـاعة نتيجة هذا النقل[2]، وهو ما أكدته المادة 774 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه:"وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"

5- **نقل الحيوانات الحية:** لم يذكر القانون البحري هذه الحالة لكن تسـتشـف من خلال شـروط سـند الشـحن البحري، فنجد عدم مسـؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن ملاكها أو ما يلحقها من الضـرر، وهذا ما جاء في الشـرط 21 منه "أن الناقل وقائد السـفينة لا يتعرضـون لأية مسـؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ويسـألون عن الأمراض أو الحوادث ولا

[1] كمال حمدي، مرجع سابق، ص533-554.

[2] عبد المجيد سلمات الطائي، مرجع سابق، ص94.

عن مقتل أحدها أثناء الرحلة ومهما كانت الأسباب وليسوا ملزمين بإعطائهاولا الغداء ولا أي شيء آخر إلاّ في حدود المعقول"[1].

الفرع الثاني: الحالات المستثناة من الاعفاء.

يجوز للناقل أو متابعيه الإعفاء من المسؤولية، شريطة أن يثبت التابع أن الخطأ الذي ارتكبه كان بسبب الوظيفة أو بمناسبتها غير أنّه في بعض الحالات قد تظهر علامات تبيّن أن الضرر أو الخسائر التي لحقت البضاعة كانت نتيجة عن فعل عمدي للناقل أو أحد متابعيه[2]، سواء تعمد أحداث الضرر أو جازف بالسفينة وهو على معرفة أنّ الضرر سوف يحدث، في حين ينتج الضرر نظير إهمال الناقل. ومن هنا سنقسم الفرع إلى:

أولا– الفعل العمدي:

إنّ الفعل العمدي يشـــبه كثيرا الغش، ففيه تتّجه إرادة الناقل إلى أحداث الضـــرر، بحيث يقوم بعمل أو يمتنع عن أداء عمل، وهو على يقين تام أنّه سيلحق ضرر بصاحب الحق في البضاعة "شاحن أو مرسل إليه"، وخير مثال على ذلك: "تدوين تصريحات في سند الشحن، سواء تعلقت بقيمتها أو بطبيعتها أو بكميتها وينطبق على هذه الحالة ما يسمى بتحديد المسؤولية[2].

أما اتفاقية هامبورغ جعلت الغش أو الخطأ الجسيم من ضمن الأسباب التي تمنع الناقل البحري للبضائع الاستفادة من تحديد المسؤولية، ولقد نصت المادة الثامنة في الفقرة الأولى من اتفاقية هامبورغ على ما يلي:

"لا يحق للناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها بالمادة السادسة، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في

---

[1] قانة إكرام، مرجع سابق، ص57.

[2] تنص أحكام المادة 816 من الأمر 76–80 على: "تسري أحكام المادة التالية أي المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق".

[2] دمانة محمد، "دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع الحقوق، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم القانونية والإدارية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، ص 76.

[3] المادة 1/8 من اتفاقية هامبورغ

هذا الهلاك أو التلف أو التأخر"[3]. يلزم الشـــاحن في هذه الحالة إثبات غش أو خطأ الناقل، بالتالي إمكانية الاستفادة من مبلغ التعويض.

أما البروتوكول المعدل بمعاهدة بروكســـل 1979 فقد نص على حرمان الناقل ســـيء النية أو المهمل من التمسـك من تحديد المسـؤولية ولم تسـتعمل "لفظ الغش أو الخطأ الجسـيم" نظرا لاختلاف مدلولها بين أنظمة العام، ويختلف الخطأ من حيث الدرجة فهناك الخطأ الجسيم واليسير والتافه كما أن الغش ليس مفترض[1]، وبالتالي يقع على عاتق الضـرر على إثباته حيث يثبت نية الناقل أو أحد تابعيه إلى إلحاق الضرر بالبضاعة، ومثال ذلك سرقة البضائع.

ثانيا– إهمال الناقل:

يتحقق في حالة علم الناقل البحري للبضائع في حالة العمل أو الامتناع من العمل سوف يؤدي إلى الحاق الضــرر بالبضــاعة ومع ذلك يقوم بالمخاطرة، كما يطلق على الاهمال الخطأ الواعي أو عدم الاكتراث وفيما يلي:

- انصـــراف إرادة الناقل إلى الامتناع أو ارتكاب الفعل، أما في حالة عدم كون الفعل إرادي فيحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية مثل: الانحراف الاضطراري عن المسار المتفق عليه.
- أن يكون الناقل على علم تام بحصـــول الهلاك أو التلف أو التأخير مع ذلكيعمد إلى ارتكاب أو الامتناع عن أداء عمل معين[2].

أما محكمة النقض الفرنسية فقد حصرت الإهمال فيالعناصر التالية:

- أن يكون إراديا، وأن يعني الشـــخص خطورة فعله، وأن يكون عليه تبعا للظروف الظروف المحيطة أن يعنيذلك.

[1] محمد كمال حمدي، "عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري"، منشأة المعارف، ط 2، مصر، 2002، ص238-240.

[2] محمد كمال حمدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، منشأة المعارف، مصر1995، ص192.

- أما الإثبات فيخضـــع لمبدأ الحرية، إذ يجوز إقامة الدليل بكافة الطرق والمعيار الذي يحدد الإهمال هو المعيار العادي الحريض على ممتلكاته إذ وجد في نفس الظروف[1].

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصـــل توصـــلنا إلى أنّ النقل البحري يعتبر عاملا مؤثرا في التنمية الاقتصـــادية والتجارة الخارجية، فعند حدوث ضـــرر يؤدي إلى إثارة نزاع بين الشـــاحنين والناقلين ويتمّ اللجوء إلى القضاء، فإجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإجراءات العامة لرفع الدعوى والإخطار وتقادم الدعوى، فهي إذا إجراءات خاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

ويمكن للدائن أو المدين بمراجعة الأحكام القضائية وإعادة النظر فيها بطرق الطعن العادية والغير العادية، ومن أثار دعوى مسؤولية النقل البحري التعويض وحالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

[1] دمانة محمد، "دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مرجع سابق، ص79.

خاتمة

نستخلص في الأخير أن مسؤولية الناقل البحري في التسليم البضائع المنقولة بحرا تعد حجر الزاوية إذ أضحى تسليم البضائع من طرف الناقل أو ممثله في الميعاد المعقول للمرسل اليه التزام جوهري نظرا للأهمية التي يكتسبها تسليم البضائع في مواعيدها بالنسبة للتجارة الدولية، وبالتالي فإن تأخر الناقل في تسليم بدون شك سيعطل تنفيذ عقد البيع الدولي للبضائع، فقد اختلفت التشريعات والاتفاقيات على تقرير مسؤولية الناقل عن التأخير من عدمها، فنجد أن المشرع الجزائري في القانون البحري ينص صراحة على مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم واكتنفه نوعا من الغموض بحيث نجده يعرف لنا ما هو المقصود بالضرر الناجم عن التأخير.

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث أركانها عن المسؤولية بوجه عام، فهي مسؤولية مدنية لا تقوم إلاّ إذا توافرت أركان ثلاث وهي الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما.

فمسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام ناتجة عن عقد النقل البحري، كما تقوم على أساس الخطأ المقترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، كون هذا الأخير ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول، فإن حدث ووصلت البضاعة غير سليمة هنا يستطيع الطرف المتضرر رفع دعوى المسؤولية على الناقل من أجل الحصول على التعويض.

تظهر الطبيعة القانونية المسؤولية النقل البحري في القانون الداخلي حين نص المشرع الجزائري على مسؤولية النقل البحري في القانون البحري الجزائري أما في القانون الدولي فنصت اتفاقية بروكسل على عقد النقل البحري حيث ابرمت في 25 اوت 1924 فكانت أوّل تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته اتجاه الشاحن واتفاقية هامبورج التي أبرمت في 31 مارس 1978 وأهم ما استحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر في تسليمها.

فكما سبق الذكر أن النقل البحري عاملا مؤثرا في التنمية الاقتصادية فعند حدوث الضرر يؤدي إلى إثارة النزاع بين الشاحنين والناقلين فيكون اللجوء إلى القضاء فإجراءات دعوى مسؤولية الناقل

البحري تقوم على الإجراءات العامة لرفع الدعوى والأخطار وتقادم الدعوى فهي إجراءات خاصة ترفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

وفي الأخير من خلال دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع تم التوصل إلى:

النتائج:

- مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم بمجرد إبرام عقد النقل البحري الذي يعد من ضمن العقود ذات الأهمية لارتباطه والاقتصاد العالمي.
- يسأل الناقل عن عدم تنفيذ عملية النقل المتفق عليها في وثيقة سند الشحن، وهذا يعد التزام رئيسي كما يسأل عن أي تأخير في تسليم البضاعة وعن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة.
- تقوم مسؤولية الناقل البحري عند وجود خطأ مفترض، وهو الشرط الأساس عند قيام هاته المسؤولية.
- الناقل لا يمكنه التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي خارج عن إرادته أو إرادة أحد الناقلين التابعين له.
- أمر المشرع الجزائري حماية خاصة للناقل من أجل وضع التوازن بين أطراف العقد وذلك من خلال إعفاء الناقل في الحالات المنصوص عليها في المادة 802 من القانون البحري الجزائري وبالتالي لا يوجد طرف ضعيف وطرف قوي في عقد النقل البحري.

المقترحات:

- ضرورة أن يوسع المشرع الجزائري من نطاق الاختصاص القضائي بخصوص دعوى المسؤولية حيث يكون أمام الطرف المتضرر (الشاحن أو المرسل إليه) الخيار في رفع دعواه أمام المحكمة التي تناسبه وهذا عملا بأحكام اتفاقية هامبورغ.
- إنشاء لجنة وطنية لتطوير التجارة والنقل، يشارك في عضويتها أساتذة وباحثين في هذا المجال.

- السعي إلى وضع تشريع وطني يتماشى والتحديات الكبرى التي تسعى الدول لتحقيقها خاصة أن الجزائر دولة شـاحنة وبذلك كان لا بد من إجراء تعديلات شـاملة على التشـريع البحري تماشيا مع الاتفاقيات التي تنظم الدول الشاحنة.
- تعديل المادة 790من القانون البحري الجزائري المتعلق بمدة تقديم الإخطار بحيث يوسع المشرع الجزائري من مدة تقديمه وذلك تماشـــيا لما جاء في اتفاقية هامبورغ، فبدلا من مدة ثلاث أيام يتم تقديمه في مدة 10أيام.

قائمة المصادر والمراجع

- **المراجع باللغة العربية:**

أولا: النصوص القانونية.

1)القوانين:

1. قانون 05/58 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يعدل ويتمم الأمر رقم 806/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ع47 الصادر بتاريخ 1998/07/27.

2) النصوص التشريعية:

أ- الأوامر:

1. أمر رقم 52-53 مؤرخ في 60 أكتوبر 1752، يتضمّن القانون البحري، ج ر ع67، الصادرة بتاريخ 1955/30/03، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 37/75 المؤرخ في 1775/32/65، الصادرة بتاريخ 67/32/1775.

2. أمر رقم 75-59، مؤرخ في 20 رمضان موافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

ب- المراسيم والقرارات:

- **المراسيم التنفيذية:**

1. المرسوم التنفيذي 57/08 المؤرخ في 2008/02/13 يحدّد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري وكيفياته، جريدة رسمية عدد09 سنة 2008، المؤرخة في 2008/02/24.

ثانيا: الكتب.

1. أسامة عبد العزيز، "التنظيم القانوني للنقل بطريقة الحاويات"، مصر، منشأة المعارف، 2004.

2. إيمان فتحي حسن الجميل، "تقادم الدعوى في عقد النقل البحري (في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة)"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.

3. بارة عبد الرحمان، "شـــرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، دار بغدادي للطباعة والنشـــر والتوزيع، ط2، الجزائر، 2009.

4. شـــريف أحمد الطباخ، "التعويض عن النقل البري والبحري والجوي"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

5. طالب موسى حسن، "القانون البحري"، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.

6. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الأردن، دار الثقافة، 2009.

7. عبد الرزاق الســـنهوري، "الوســـيط في شـــرح القانون المدني –نظرية الالتزام– الجزء الأول"، بيروت، دار إحياء التراث العربي.

8. لطيف جبر كوماني، "مســـؤولية الناقل البحري"، ط1، الأردن، دار الثقافة للنشـــر والتوزيع، 2001.

9. ـــــــــــــــــ، "مسؤولية الناقل البحري"، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2001.

10. محمد صـــبري الســـعدي، "شـــرح القانون المدني الجزائري"، النظرية العامة للالتزامات، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993.

11. محمد عبد الفتاح ترك، "التحكيم البحري (النطاق الشـــخصـــي لاتفاق التعليم أو عقد النقل البحري)"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.

12. محمد كمال حمدي، "عقد الشـــحن والتفريغ في النقل البحري"، منشـــأة المعارف، ط 2، مصر، 2002.

13. ـــــــــــــــــ، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ"، منشأة المعارف، 1995.

14. مصـــطفى كمال طه، "القانون البحري الجديد"، الإســـكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشـــر، 1984.

15. هاني دويدار، "الناقل البحري والجوي"، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، د س ن،

16. ـــــــــــــ، "الوجيز في القانون البحري السفينة"، ج1، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر، 1993.

17. "الوجيز في شـــرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، جامعة باجي مختار، قســـم الكفاءة المهنية للمحاماة، الجزء الأول، 2015-2016.

ثالثا: المقالات.

1. أحمد عبد الله مقران، "أســـاس مســـؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري الســـعودي والفقه الإســـلامي"، مجلة الجامعة الطبية، العدد24، 1442، المملكة العربية السعودية.

2. عصـام صـلاح الدين إسماعيل، "الضـوابط القانونية لمسـؤولية الناقل البحري للبضـائع"، مجلّة ديماط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد3، 2021.

3. فتاحي محمد، "مســـؤولية الناقل البحري للبضـــائع في القانون البحري الجزائري في اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، ع35، جامعة درارية، أدرار، الجزائر.

4. محمد أمين شـــيخي، "مســـؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التســـليم في عقد النقل البحري للبضـائع – دراسـة مقارنة بين التشـريعات والاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل، أبو بكر بلقايد تلمسان، مج4، ع1، 2017.

رابعا: الرسائل والمذكرات.

- **أطروحات الدكتوراه:**

1. بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان.

2. حبارة نورة، "نظام الناقل البحري للبضـائع، دراسـة مقارنة"، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008.

3. سعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان.

4. عبد الرحمان ملزي، "نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري"، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008.

- **رسائل الماجستير:**

1. أبو حيدي نظيرة، "التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية"، مذكرة ماجيستر، فرع العقود والمسؤولية معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002.

2. أحمد فخري علي، "إشكالية عقد النقل البحري"، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية، وهو جزء من متطلبات نيل درجة البكالوريوس في القانون، 2017.

3. حسين شريدي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014.

4. خلفي أمين، "المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع"، التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

5. خلفي أمين، "المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

6. دمانة محمد، "دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع الحقوق، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم القانونية والإدارية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة.

7. نبات خديجة، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام"، مذكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة بومرداس، كلية الحقوق، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، 2013.

8. الواحد رشيد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

9. الواعد رشيد، "مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تخصص قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013.

- **مذكرات الماستر:**

1- خوفاش نوهة، كواش وحيد، "المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016.

2- عبد الغني عقون، "التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، جامعة الجزائر.

3- قانة إكرام، "مسؤولية الناقل البحري"، مذكرة ماستر، تخصص قانون الأعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة 2018/2019.

- **المراجع بلغة أجنبية:**

1. A-ZAHI, Droit Des Transports, Cadre Juridique Et Instutionnels, Transport De Marchandises, Tome 1, OPU, Alger, 1991.
2. O.CACHARD, La force obligatiore vis à vis du destinataire des clauses relatives à la compétence internationale stipuées dans les connaissements, mélanges GAUDEMET TALLON, ed. Dalloz, 2008.
3. René Rodiére, traité général de droit maritime, tom2, librairie, Dalloz, Paris, 1970, n696.

فهرس المحتويات

الشكر

الإهداء

قائمة المختصرات

مقدمة.....**1**

الفصل الأول:الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري..... 6

المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري..... 7

المطلب الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري..... 7

الفرع الأول: عقد النقل البحري 8

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع.....11

المطلب الثاني: أركان تحريك مسؤولية الناقل البحري. 12

الفرع الأول: ركن الخطأ.....12

الفرع الثاني: ركن الضرر.....15

الفرع الثالث: ركن السببية.....18

المبحث الثاني:الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري.....19

المطلب الأول: المسؤولية العقدية للناقل البحري.....19

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي. 19

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية 21

المطلب الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري 24

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية التقصيرية 24

الفرع الثاني: صور المسؤولية التقصيرية.....25

خلاصة الفصل: 26

الفصل الثاني:النظام الإجرائي لتحريك مسؤولية الناقل البحري 28
المبحث الأول:دعوى مسؤولية الناقل البحري.....29
المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري 29
الفرع الأول: أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية.....29
الفرع الثاني: الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية. 32
المطلب الثاني: إجراءات مباشرة دعوى المسؤولية. 35
الفرع الأول: الإجراءات العامة لرفع دعوى المسؤولية. 35
الفرع الثاني: الإجراءات الخاصة لمباشرة دعوى المسؤولية.....38
المبحث الثاني:أثار تقرير مسؤولية الناقل البحري 41
المطلب الأول: الزامية التعويض في مسؤولية الناقل البحري. 41
الفرع الأول: تقرير التعويض الناتج عن الهلاك والتلف. 42
الفرع الثاني: تقرير التعويض في حالة التأخير في التسليم.....43
المطلب الثاني: اتفاقيات الإعفاء لمسؤولية الناقل البحري 44
الفرع الأول: حالات الاعفاء عن المسؤولية المدنية.....44
الفرع الثاني: الحالات المستثناة من الاعفاء. 51
خلاصة الفصل: 53
الخاتمة 55
قائمة المراجع.....59
الفهرس.....66
الملخص

الملخص:

لا يختلف عقد النقل البحري للبضـــائع في جوهره عن عقود نقل البضـــائع بالطرق الأخرى إلا فيما يتعلق باســـتخدام وســـيلة محددة في تنفيذ العقد وهي الســـفينة القائمة بالملاحة، إذ يتولى هذه العملية الناقل البحري الذي يتعهد بإيصال البضاعة سالمة من ميناء إلى آخر، وبذلك إذا حدث خطأ ناتج عن إخلال الناقل البحري بالتزامه والمتمثل في المحافظة على البضـاعة من وقت تسـلمها إلى غاية تسـليمها إلى المرسـل إليه، وذلك وفق الحالة التي نص عليها سـند الشـحن وفق ما ورد في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية فهنا تقوم مسؤولية الناقل، وهذه المسؤولية تستوجب دعوى قضائية بحيث أن كل شـــخص له الحق في البضـــاعة أو كل متضـــرر من فعل الناقل يجوز له مطالبة هذا الأخير بالتعويض أمام المحكمة المختصة، الذي يتوافق عادة مع الضرر الذي أحدثته تلك الأخطاء.

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري، الشاحن، المرسل اليه، التسليم، تعويض الأضرار، مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

Résumé:

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

Mots clés: transporteur maritime, chargeur, destinataire, livraison, indemnisation des dommages, Responsabilité du transporteur maritime de marchandises.