جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

إعداد الطالبين

- بوعيطة أيوب
- بوزكري باسم

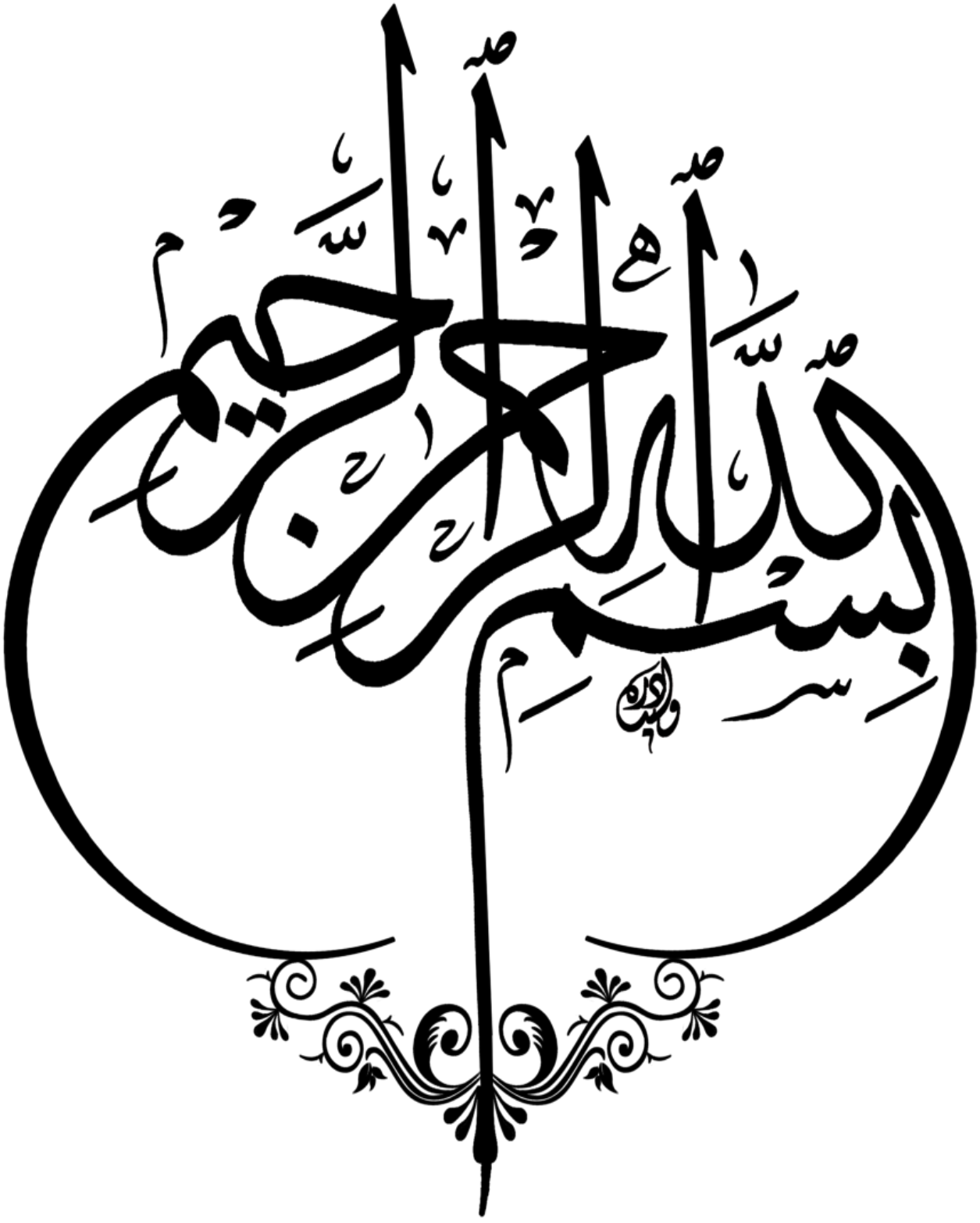
إشراف الأستاذة

د. بوغازي مريم

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ–بركات قيسون رامي	أستاذ مساعد	رئيسا
د–بوغازي مريم	أستاذة محاضر	مشرفا ومقررا
أ–باخالد عبد الرزاق	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان2026


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين، سيدنا وحبيبنا محمد، وعلى آله وصحبه أجمعين.

أما بعد، فالحمد والشكر لله عز وجل الذي بفضله تتم الصالحات، والذي منّ علينا ووفقنا لإنجاز هذا العمل المتواضع.

يطيب لنا أن نتقدم بأسمى آيات الشكر وعظيم الامتنان إلى الأستاذة المشرفة الفاضلة : **الدكتورة: "بوغازي مريم"** لتفضلها بقبول الإشراف على هذا البحث، ولما بذلته معنا من جهد، وما قدمته لنا من نصائح وتوجيهات سديدة لم تبخل بها علينا طيلة فترة إنجازه.

كما نتوجه بجزيل الشكر وفائق الاحترام والتقدير إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، على تفضلهم بقبول قراءة وتقييم هذا العمل، والشكر موصول إلى كافة أساتذتنا الكرام الذين أناروا دروبنا بالعلم والمعرفة.

إهداء

إلى والديّ الكريمين، اللذين قال فيهما الله عز وجل :﴿وَاخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُل رَّبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا﴾.

إلى إخوتي وأخواتي الذين شاركوني لحظات الجد والاجتهاد، وكانوا لي مصدر قوة وتشجيع.

إلى أساتذتي الكرام الذين لم يبخلوا عليّ بعلمهم وتوجيهاتهم.

وإلى أصدقائي وزملائي الذين كانوا خير رفيق في مسيرتي العلمية.

أيـــــــوب

إهداء

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة، ونصح الأمة، نبينا محمد صلى الله عليه وسلم.

إلى الينبوع الذي لا يمل العطاء، إلى من حصدت الأشواك عن دربي لتمهد طريق نجاحي بدعواتها الصادقة.. أمي الغالية، أطال الله في عمرها.

إلى من علمني الصمود والمثابرة، وساندني في كل خطوة، وأفنى عمره ليراني في هذه اللحظة.. أبي العزيز، حفظه الله ورعاه.

إلى من قاسموني دفء العائلة، وساندوني في مسيرتي، وكانوا لي نعم السند.. إخوتي وأخواتي.

إلى شركاء الدرب والنجاح، زملائي الذين تقاسمت معهم عناء إنجاز هذا العمل المتواضع.

إلى كل الأصدقاء الذين رافقوني في مسيرتي الجامعية، وكل من وسعهم قلبي ولم تسعهم هذه السطور.

باسم

مقدمة

مقدمة

يشهد العالم في العصر الحديث تطورا كبيرا في مجال التجارة الدولية نتيجة الانفتاح الاقتصادي والتقدم التكنولوجي الذي عرفته وسائل النقل والاتصال، الأمر الذي أدى اتساع حركة المبادلات التجارية بين الدول بشكل غير مسبوق. ويعد النقل البحري من أهم الوسائل التي ساهمت في تحقيق هذا التطور، وهذا راجع لما يتميز به من قدرة هائلة على نقل البضائع بكميات كبيرة ولمسافات طويلة وبتكاليف هي الأقل مقارنة بغيره من وسائل النقل الأخرى، مما يجعله يحتل مكانة أساسية في الاقتصاد العالمي ويشكل دعامة رئيسة للتجارة الدولية.

وقد ترتب عن ازدياد أهمية النقل ظهور علاقات قانونية متعددة ومعقدة تتطلب تنظيما قانونيا يضمن استقرار المعاملات التجارية البحرية ويحافظ على حقوق الأطراف المتعاقدة ومن أهم هذه العلاقات القانونية عقد النقل البحري، الذي يعتبر الإطار القانوني الذي يحكم عملية نقل البضائع عبر البحر، حيث يلتزم الناقل البحري بمقتضاه بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة وفي الميعاد المتفق عليه، مقابل أجر محدد يدفعه الشاحن أو المرسل إليه حسب الاتفاق.

غير أن تنفيذ عقد النقل البحري لا يتم دائما في ظروف مستقرة وآمنة، إذ قد تتعرض البضائع أثناء الرحلة البحرية إلى العديد من المخاطر البحرية، سواء كانت ناتجة عن العوامل الطبيعية كالعواصف والاضطرابات البحرية، أو بسبب الأخطاء البشرية والإهمال وسوء التخزين....، وهو ما قد يؤدي إلى تلف البضاعة أو هلاكها أو نقصها. وتبعا لذلك تثور مسؤولية الناقل البحري للبضائع باعتباره الطرف المكلف قانونا بالمحافظة على البضاعة وضمان سلامتها منذ استلامها إلى غاية تسليمها.

لذلك سعت مختلف التشريعات البحرية إلى وضع قواعد قانونية تنظم مسؤولية الناقل البحري بشكل يحقق التوازن بين مصلحة الناقل البحري الذي يتعرض لمخاطر الملاحة البحرية من جهة، ومصلحة الشاحن والمرسل إليه الذي يسعى إلى ضمان وصول بضاعته سليمة من جهة أخرى، كما تدخلت الاتفاقيات الدولية كاتفاقية هامبورغ ومعاهدة بروكسل لتوحيد الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري والحد من تنازع القوانين في هذا المجال، بما يضمن حماية أكبر للتجارة البحرية الدولية.

يكتسي موضوع الدراسة أهمية خاصة بالنظر إلى ارتباطه المباشر بحماية مصالح أصحاب البضائع وتحقيق الثقة والاستقرار في المعاملات التجارية، وتعد مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة من المواضيع القانونية الدقيقة والمهمة التي تحظى باهتمام بالغ من قبل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية وكذا الفقه والقضاء، وذلك لما تثيره من إشكالات قانونية وعملية، فمن الناحية العلمية يسهم هذا الموضوع في إبراز الأحكام القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة، أما من الناحية العملية فتظهر أهميته من خلال تعقيد القضايا التي تطرح أمام القضاء والتي تتعلق بتلف البضاعة خلال عملية النقل البحري، وما يترتب عنها من آثار مالية واقتصادية تمس مختلف المتعاملين في المجال البحري.

وعليه فقد جاء اختيارنا هذا الموضوع لعدة أسباب أهمها الرغبة في التعمق فيه أكثر نظرا لسبق دراسته في السنة النظرية والإشكالات التي يطرحها في دراسة الإطار القانوني الذي يحكم مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة.

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على مدى فعالية النصوص القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة في تحقيق الحماية القانونية للبضائع وأصحابها مع محاولة إبراز أوجه القصور والإشكالات التي قد تعترض التطبيق العملي لهذه الأحكام،

من خلال تسليط الضوء على الأحكام القانونية المنظمة لالتزامات الناقل البحري والأساس القانوني لمسؤوليته.

لقد واجهتنا خلال إعداد هذه الدراسة بعض العوائق أبرزها كون هذا الموضوع جزئية صغيرة تنحصر في مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضائع دون غيرها من الأضرار، مما أدى إلى ضيق نطاق البحث لتجنب التطرق إلى عناصر خارجة عن الموضوع، إضافة إلى عدم التفصيل في هذه الجزئية في المراجع العامة وعدم وجود مراجع متخصصة مما اضطررنا إلى الرجوع إلى القواعد العامة.

نظرا للأهمية الاقتصادية التي يكتسيها النقل البحري للبضائع، حرص المشرع على تنظيم أحكامه خاصة في ظل خطورة الرحلة البحرية وتعدد أطراف عقد النقل البحري، غيرأننجاح هذه الأحكام في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة، يدفعنا إلى طرح الإشكالية التالية:

هل وفق المشرع في تحقيق التوازن بين حماية أصحاب البضائع وعدم إثقال كاهل الناقل البحري عند تنظيم مسؤوليته عن تلف البضائع؟

تتفرع عن هذه الإشكالية بعض الأسئلة الفرعية أهمها:

ماهي خصوصية أحكام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة؟

ما هو أساس قيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة؟

ما هي الآثار القانونية المترتبة على ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة؟

للإجابة عن الإشكالية المطروحة فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي لتوضيح الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وتحديد مفهوم هذا الأخير، إضافة

إلى المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية سواء في التشريع الجزائري أو الاتفاقيات الدولية، كما عمدنا في بعض الأحيان إلى المقارنة بينها لتسليط الضوء على أوجه الاختلاف أو النقص.

للوصول إلى أهداف الموضوع فقد تم تقسيم الدراسة إلى فصلين، الفصل الأول جاء بعنوان قيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البائع وقسم بدورهإلى مبحثين، المبحث الأول تطرق إلى أركان مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضائع والمبحث الثاني خصص لتحديد طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضائع، أما الفصل الثاني المتمثل في آثار مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضائع فقد قسم أيضا إلى مبحثين، المبحث الأول تناول دعوى المسؤولية عن تلف البضائع والمبحث الثاني إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضائع، مع خاتمة تضمنت أهم النتائج و الاقتراحات.

الفصل الأول:

قيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

تمر عملية نقل البضاعة بعدة مراحل تبدأ باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن والقيام بتوثيقها في سند الشحن، ثم بشحنها أي رفعها من الرصيف إلى السفينة مع رصها وتستيفها تنظيمها، وينطلق بعد ذلك في رحلته البحرية وفق خط السير المتفق عليه أو المعتاد، وعند الوصول إلى ميناء التفريغ يلتزم بفك البضاعة وتفريغها ويسلمها إلى أصحاب الحق فيها، وبالتسليم تنتهي عملية النقل وينقضي عقد النقل البحري.

وعليه يعد الناقل البحري للبضائع الشخص المكلف بعملية إيصال البضاعة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، ويتوجب عليه ضمان سلامتها من خلال العناية بها والحفاظ عليها مادامت تحت تصرفه إلى حين موعد تسليمها، غير أن هذه العملية قد تتعرض لمخاطر متعددة تؤدي إلى تلف البضائع أو هلاكها مما يثير مسؤولية الناقل البحري التي تكتسي أهمية خاصة لما لها من أثر مباشر على توازن العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن، وضمان حماية مصالح الأطراف المتعاقدة.

بناء عليه يستوجب تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري تبيان أركان هذه المسؤولية وشروط تحققها(المبحث الأول) ثم تحديد طبيعتها القانونية ونطاقها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أركان مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

تقوم مسؤولية الناقل البحري عند توفر أركانها وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية طبقا للقواعد العامة، والتي تتمثل أساسا في ركن الخطأ كأساس لقيام مسؤولية الناقل البحري(المطلب الأول)، وركن الضرر المتمثل في تلف البضاعة الذي ينشأ عن خطأ الناقل مما يستوجب إثبات العلاقة السببية بينهما (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

يعد الخطأ عنصرا محوريا في إرساء مسؤولية الناقل البحري، إذ لا تقوم هذه المسؤولية إلا بثبوته باعتباره الأساس الذي تستند إليه قانونا، ومن ثم فإن تحقق الخطأ يعد المدخل الرئيسي لإعمال أحكام المسؤولية وتحديد مدى التزام الناقل بجبر الأضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، ويتخذ خطأ الناقل عدة صور(الفرع الأول) على أنه يجب على الطرف المتضرر إثباتهذا الخطأ حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: صور الخطأ

تقع أثناء عملية النقل مجموعة من الأخطاء التي قد تلحق أضرارا بالبضاعة كالتلف أو الهلاك، وقد تنسب هذه الأخطاء إلى الناقل ذاته وهو ما يعرف بالأخطاء الشخصية (أولا) أو إلى الأشخاص التابعين له ممن يسهمون في تنفيذ عملية النقل، وهو ما يندرج ضمن أخطاء التابعين (ثانيا).

أولا: أخطاء الناقل الشخصية

يصيب الشاحن أو المرسل إليه أضرارا بسبب خطأ شخصي يصدر من الناقل البحري ومن أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة التي ستنقل البضاعة بالإبحار وهي في حالة غير صالحة أو مناسبة للملاحة، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر أو تكون السفينة غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة[1]، وكذلك كون الربان الذي كلف بقيادة السفينة غير مؤهل تأهيلا كاملا لهذه العملية، أو أن يصدر الناقل

[1]–رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013، ص 29.

أوامر مباشرة للربان يقوم بطلب الانحراف أو التوقف أو تغيير المسار وينتج عن ذلك ضرر،[1] وعليه فإن أخطاء الناقل تتمثل في عدم وفائه بالتزاماته المقررة قانونا.

1-ضمان صلاحية السفينة للملاحة

إن أهم التزام يقع على الناقل البحري هو إعداد سفينة صالحة للملاحة قبل أن يقوم بعملية نقل البضائع، حيث يسهر الناقل على توفير الإعداد التقني والاحتياطات في السفينة ويزودها بالمؤن والطاقم البحري لجعلها صالحة للملاحة، ويوفر شروط المتانة والثبات والسلامة وهو ما يسمح للسفينة بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد تتعرض له من مخاطر بحرية.[2]

حيث نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري على أنه "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ– وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب– تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج– تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها."[3]

يتضح من هذه المادة أن المشرع لم ينص على إعداد السفينة لجعلها صالحة من الوجهة الملاحية فقط بتدعيم قدراتها لمواجهة مخاطر البحر، بل نص كذلك على إعدادها

---

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 29.

[2]–محمد الصالح هادف، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، الجزائر، 2010، ص 73.

[3]–المادة 770 من الأمر 76–80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 م الموافق ل 29 شوال 1396 هـ، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادرة بتاريخ20 ربيع الثاني 1397هـ الموافق ل10 أبريل 1977م.

من الوجهة التجارية، أي أن تكون السفينة ملائمة لاستقبال البضائع ونقلها إلى ميناء التفريغ.[1]

وعليه يمكن تقسيم صلاحية السفينة إلى صلاحية ملاحية وصلاحية تجارية، فالصلاحية الملاحية تعني إعداد السفينة بحيث تكون لها القدرة على إتمام الرحلة المحددة، من جانبمتانتها وتجهيزها بالمؤونة والوقود، ويقودها ربان كفء، وعلى متنها العدد الكافي منالبحارة،[2]أما الصلاحية التجارية فيقصد بها قدرة السفينة على تلقي البضائع ونقلها، وذلك من ناحية تهيئة العنابر الملائمة ووسائل التبريد المطلوبة بمايتناسب مع نوع البضائع.[3]

كما نصت معاهدة بروكسل في الفقرة الأولى من مادتها الثالثة على التزام الناقل بضمان صلاحية السفينة للملاحة، حيث جاء فيها:

"على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية:

أ— جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.

ب— تجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضي.

ج— إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها".[4]

---

[1]–لطيف جبر كوماني، القانون البحري: السفينة – أشخاص الملاحة – النقل – البيوع – التأمين، ط 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 112.

[2]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 38.

[3]–المرجع نفسه، ص 38.

[4]–الفقرة الأولى من المادة 3 من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المعتمدة من قبل اللجنة البحرية الدولية، الموقعة بتاريخ 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 02 جوان 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64–70 المؤرخ في 2 مارس 1964، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائري إلى الاتفاقية

2- شحن البضائع ورصها

يلتزم الناقل البحري بشحن البضائع، ويقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف الموضوعة عليه ووضعها على ظهر السفينة التي ستقوم بعملية النقل، وتقع في الأصل عملية شحن البضاعة على عاتق الناقل البحري، إلا أنه قد يتضمن عقد النقل اتفاقا يقضي بقيام الشاحن بنفسه بهذه العملية،[1]كما يلتزم برص البضاعة أي ترتيبها وتنظيمها وتوزيعها على العنابر أو على سطح السفينة بطريقة تحميها من الضرر الذي قد يصيبها كالتلف أو الهلاك أثناء الرحلة البحرية، وتحفظ بذلك توازن السفينة وسلامتها. [2]

ثم يقوم بنقل هذه البضاعة المشحونة والمرصوصة، ويقصد بعملية نقل البضاعة التغيير المكاني لها أي من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، ويقع على عاتق الناقل تنفيذ هذه العملية في الميعاد المتفق عليه وبإتباع خط السير المحدد في العقد، وعلى متن السفينة المعنية بالنقل،[3] وهذا ما نصت عليه المواد738، 773 و775 من القانون البحري الجزائري.[4]

الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المتوقعة في بروكسل في 25 أوت 1924، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1924م.

[1]–محمد السيد الفقى، القانون البحري،(السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقلالبحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 332.

[2]–وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط 1، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 97.

[3]–أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين(التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل درجة الماجيستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2009، ص 33.

[4]–تنص المواد 738، 773، 775 من القانون البحري الجزائري على:

المادة 738" يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر.....".

المادة 773 " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل ....."

3-تسليم البضاعة سليمة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة المشحونة سليمة للمرسل إليه أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بموجب سند الشحن، ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي به ينتهي عقد النقل البحري، وترفع بذلك على الناقل مسؤولية الحفاظ على البضاعة[1]، وهذا ما أكدته المادة 739 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.[2]

4- تفريغ البضاعة

يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة، ويقصد بالتفريغ إنزال البضاعة من على السفينة إلى رصيف ميناء التفريغ، أو إلى الصنادل التي تقوم بنقلها إلى الرصيف في حالة كانت السفينة بعيدة عن الرصيف.[3]

وتجدر الإشارة إلى أنه يتم الخلط أحيانا بين التزام الناقل بتفريغ البضاعة والتزامه بتسليمها، فالتفريغ يقابل الشحن، لذلك فإن كان تفريغ البضاعة على عاتق الناقل فبطبيعة الحال يكون التسليم لاحقا للتفريغ، وإذا كان التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه فيكون التسليم أولا ثم تليه عملية التفريغ، وفي هذه الحالة فإن التسليم يتم والبضاعة مازالت على حالها أي في السفينة، وعليه يقوم المرسل إليه بتفريغها إلى رصيف الميناء.[4]

المادة 775" يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي".

[1]–أمين خلفي، المرجع السابق، ص 42.

[2]–تنص المادة 739 في فقرتها الأولى على" يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

[3]–محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 337.

[4]–طالب حسن موسى، القانون البحري(السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2004، ص ص 120–121.

وعليه فإن أي إخلال من الناقل للالتزامات السابقة الذكر المتمثلة في إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية، وشحن البضاعة ورصها ونقلها، وتسليم البضاعة سليمة، وتفريغ البضاعة، ونتج عنه تلف للبضاعة يشكل خطأ شخصيا للناقل يحمله مسؤولية أي ضرر يلحق بالبضاعة.

ثانيا: أخطاء التابعين

قد يكون الضرر الذي أصاب البضاعة ناتجا عن خطأ في عملية رصها، أو إهمال من طرف الملاحين في العناية بها وأحيانا تتم سرقتها من طرفهم، أو يكون بسبب مناورة خطيرة أو خاطئة قام بها الربان، وجميع هذه الأخطاء وغيرها تدفعنا لضرورة تحديد الأشخاص الذين يتحمل الناقل البحري المسؤولية عن أخطائهم. [1]

يندرج في نطاق التابعين جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل البحري في تنفيذ التزاماته التعاقدية، كربان السفينة والبحارة وطاقم السفينة،المرشد ووكيل السفينة، المندوبون البحريون...وغيرهم، سواء كانوا تابعين له ويقومون بعملهم تحت إشرافه، أو يؤدون مهامهم بغير إشراف من الناقل، مادامت أخطاءهم صدرت أثناء تنفيذ عقد النقل البحري.[2]

وعليه فإن تحديد الأخطاء التي يسأل عليها الناقل الصادرة عن التابعين يتطلب التمييز بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية.

1 –الأخطاء الملاحية

عرفت المادة 803/ب من القانون البحري الجزائريالأخطاء الملاحية بأنها تلك الأخطاء"التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل".

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 29.

[2]–لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 54.

فالأخطاء الملاحية هي الأخطاء الفنية التي تقع إما أثناء قيادة للسفينة وتسييرها أو أثناء عمل يصب للمحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنيا، ومثال ذلك سوء تشغيل المحرك، أو أن يتخذ الربان قرارا بالانطلاق بالرغم من سوء الأحوال الجوية، أو خطأ المرشد في الإرشاد أثناء الدخول أو الخروج من الميناء[1].

كما جاء في معاهدة بروكسل "لا يسأل الناقل عن الأخطاء الملاحية، مثالها الأخطاء في قيادة السفينة التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون"[2].

2-الأخطاء التجارية

الأخطاء التجارية هي الأخطاء التي تمس بسلامة البضاعة وصلاحيتها، كسوء الرص أو التستيف أو التخزين أو عدم المحافظة عليها أثناء النقل، [3]فهي أخطاء تشمل مختلف الأعمال المتعلقة بحفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها وتفريغها ونقلها.[4]

بالتالي فالأخطاء التجارية هي ما يسأل عنه الناقل البحري كونها تتعلق بالبضاعة ذاتها، ومثال ذلك خطأ الربان في عدم الحفاظ على البضاعة أثناء نقلها، وهذا تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، لأن الغير لا تربطه أية علاقة بالشاحن وبالتالي لا يسأل الشاحن عن تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية في هذا الإطار[5].

---

[1]–زياد عباس، كمال السعدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة آفاق العلوم،العدد الأول، كلية مأمون جامعة قسم القانون، العراق، 2021، ص 256.

[2]–المادة 4 (الفقرة الثانية، بند أ) من معاهدة بروكسل لعام 1924.

[3]–يوسف بسعدي و كمال حدوم، مكانة الخطأ الملاحي في النقل البحري للبضائع: دراسة في النصوص القانونية والاجتهاد القضائي، مجلة السياسة العالمية، العدد الثاني، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2023، ص 426.

[4]–المرجع نفسه، ص 426.

[5]– زياد عباس وكمال السعدي، المرجع السابق، ص 259.

تجدر الإشارة إلى أنه من الأخطاء التي اعتبرها القضاء الجزائري أخطاء تجارية عدم ملائمة السفينة لنقل البضائع المشحونة، كما هو الحال في قضية الناقل الأجنبي أريك كرومان مجهز السفينة ضد شركة "مسطابدور" حيث أثار الناقل أمام المحكمة العليا إعفاءه من المسؤولية بناء على نص المادة 803 الفقرة ز من القانون البحري الجزائري، إلا أن هذا الدفع رفض لأن القرار الذي طعن فيه قد أسس على الخبرة، التي أرجعت سبب تلف البضاعة إلى عدم ملائمة السفينة لنقل بذور البطاطا وعدم وجود أروقة للتهوية وكذا تسرب ماء المطر إلى الخزانات.[1]

وعليه نستنتج أخيرا أن أخطاء التابعين التي يسأل عنها الناقل البحري هي الأخطاء التجارية ولا يسأل عن أخطاء تابعيه الملاحية، فهم من يتحملون المسؤولية عنها وهذا طبقا لما جاءت به نصوص القانون البحري الجزائري وكذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل.

الفرع الثاني: إثبات الخطأ

بالرجوع للقواعد العامة في القانون المدني فإن "الفعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض" وهنا وجب إثبات الخطأ لتقدير التعويض عن الأضرار الناتجة جراء هذاالخطأ.[2]

ومن المستقر عليه قانونا أن "البينة على من ادعى" وعليه فمن يدعي مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقته يقع عليه عبء إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة وعلى رأسها الخطأ، فمسؤولية الناقل البحري لا تنشأ إلا في حال إخلاله بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها وينص عليها عقد النقل البحري، فلا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه سوى

[1]– يوسف بسعدي وكمال حدوم، المرجع السابق، ص 426.

[2]–المادة 124 من الأمر رقم 75–58، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 هـ، الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي يفيد ذلك، وأن يثبت عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته كلها أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه ولحقه.[1]

وقد أكدت ذلك محكمة الإسكندرية التجارية في أحد قراراتها، الذي جاء فيه "أن مسؤولية الناقل البحري قوامها سند الشحن وأن هذه المسؤولية تترتب في ذمته بمجرد إخلاله بالتزامه، دون حاجة إلى إثبات خطأ أو تقصير من جانبه، بل يكفي حصول العجز أو التلف مناط الإخلال بالالتزام".[2]

في حين أجمع عددمن الفقهاء على أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الطرف الآخر (الشاحن أو المرسل إليه) إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط الخطأ تبعا لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة، بحيث يكون تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم البضاعة بالحالة التي وصفت بها في سند الشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل بتحقيقها يعني أن الضرر ثبت، ويعتبر إخلال من الناقل مفترضا من جانبه، في حين إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية فعلى الدائن إثبات بالإضافة إلى وقوع الضرر، تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة بالبضاعة.[3]

وعليه بالنظر لطبيعة التزامات الناقل البحري باعتبارها التزامات بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضاعة في حالتها السليمة كما سلمت إليه، وهو ما أجمع عليه القانون الوطني والتشريعات الدولية الأخرى، فإن أي أضرار تصيب البضاعة كتلفها أو هلاكها يفترض مباشرة افتراض خطأ الناقل البحري ولا يلزم المتضرر بإثبات هذا الخطأ، بل يكفي إثباته

[1]–الواحد رشيد، المرجع السابق، ص31.

[2]–يوسف المصري، القانون البحري الدولي، الطبعة الأولى، دار العدالة، القاهرة، 2011، ص 29.

[3]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 31.

وقوع الضرر للبضاعة، وعلى الناقل البحري إثبات أن الخطأ لم يكن بسبب منه وإنما يرجع إلى أسباب أخرى كي يعفى من المسؤولية.

المطلب الثاني: الضرر والعلاقة السببية

يشترط لقيام مسؤولية الناقل البحري أن ينتج عن خطأ الناقل ضرر يلحق بالبضاعة فالضرر هو الركن الثاني للمسؤولية، وتتعدد صور هذا الضرر بين هلاك البضاعة وتلفها(الفرع الأول)، كما يجب أن تقوم علاقةالسببية بين خطأ الناقل والضرر الذي أصاب البضاعة وهي الركن الثالث في أركان مسؤولية الناقل البحري(الفرع الثاني).

الفرع الأول: الضرر

يمكن تعريف الضرر على أنه" الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه"،[1] وتتعدد صور الضرر الذي يلحق الشاحن أو المرسل إليه فقد يتمثل في هلاك البضاعة، أو تلفها، أو التأخر في تسليمها، وبما أن موضوع بحثنا ينحصر في تلف البضاعة سنتطرق إلى هذه الصورة دون غيرها من خلال تعريف تلف البضاعة (أولا) ثم تمييز التلف عن الهلاك باعتباره من أكثر الصور المشابهة له (ثانيا).

أولا: تعريف تلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة الحالة التي تصل فيها البضاعة إلى المرسل إليه وهي في وضع مغاير لما أثبت في سند الشحن، من حيث سلامتها أو حالتها الظاهرية، دون أن يؤدي ذلك إلى انعدام قيمتها بالكامل، فالبضاعة قد تصل كاملة من حيث الوزن أو العدد إلا أن جزء منها يكون قد تعرض للتلف أثناء عملية النقل البحري، كما في حالة تضرر الأقمشة

[1]–محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الواقعة القانونية، الجزء الثاني،الطبعة الأولى، دار الهدى، الجزائر، 1991–1992، ص 75.

نتيجة تسرب مياه البحر المالحة إليها، أو تشوه عدد من صناديق المعلبات ووقوع التغير في شكلها، وفي حال قيام الناقل بإصدار سند شحن نظيف خال من التحفظات ثم ثبت لاحقا أن البضاعة وصلت في حالة متضررة، فإن مسؤولية الناقل تقوم عن هذا الضرر، ويكون ملزما بتعويض المرسل إليه عن الخسارة الناتجة[1].

ويقع على عاتق المرسل إليه عبء إثبات وقوع التلف، بينما يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات أن التلف نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، أو أن البضاعة لم تكن في حالة جيدة عند شحنها، وتجدر الإشارة إلى أن التلف لا يعني بالضرورة فقدان البضاعة بالكامل، وإنما يقتصر أثره على إنقاص قيمتها التجارية، بحيث تبقى صالحة للاستعمال ولكن بثمن أقل من قيمتها الأصلية، وهو ما يترتب عليه التزام الناقل بتعويض الفرق في القيمة الناتج عن هذا التلف[2].

ثانيا: التمييز بين تلف البضاعة وهلاكها

يقصد بهلاك البضاعة انعدام أي قيمة مالية للبضائع، أي أنها تحطمت أو ضاعت مما يؤدي إلى استحالة تسليمها لصاحب الحق فيها، وعدم صلاحيتها للغاية المرجوة منها.[3]

وعليه يتميز تلف البضاعة عن هلاكها في كون البضاعة تصل كاملة إلى ميناء الوصول في حالة التلف، في حين أنها في حالة الهلاك لا تصل مطلقا أو تصل ناقصة وهو ما يعرف بالهلاك الجزئي، غير أن لا مانع من اجتماع التلف والهلاك معا، فالتلف (أو العوار كما عبر عنه المشرع اللبناني) كاهتراء الفواكه أو ذبول الأزهار أو كسر الزجاج، قد يصيب جميع البضاعة التي شحنت أو جزءا منها، كما قد يؤدي إلى جعلها غير صالحة

[1]–محمود محمد عبابنه، أحكام عقد النقل،(النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي،) الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 103.

[2]–محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 103.

[3]–المرجع نفسه، ص 250.

للاستخدام التي خصص لها وإن بقي لها استعمالات أخرى ، وقد يؤدي لإنقاص قيمتها حتى وان بقت صالحة للاستعمال لما هو مخصص لها، كالبلل الحاصل للحبوب، أو الخدوش والجروح التي تصيب شحنة السيارات[1].

كما أن هلاك البضاعة قد يكون هلاكا كليا يتمثل في عدم وصول البضاعة، كسرقتها أو سقوطها في البحر، أو ضياعها وحتى تبخرها، وقد يكون هلاكا جزئيا أي تصل البضاعة لكنها ناقصة سواء في وزنها أو عددها أو كميتها، أو يكون الهلاك في جزء من البضاعة.[2]

الفرع الثاني: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

المقصود بعلاقة السببية هو وجود علاقة مباشرة بين الخطأ الذي قام بارتكابه الناقل أو أحد تابعيه والضرر الذي أصاب المضرور جراء هذا الخطأ، فلا يكفي لقيام المسؤولية أيا كانت طبيعتها وقوع خطأ من شخص وحدوث ضرر لشخص آخر، بل لابد أن يكون الخطأ هو الذي سبب الضرر، أي أن علاقة السببية تعتبر ركنا مستقلا عن الخطأ والضرر.[3]

يكون ركن السببية بارزا وواضحا عندما يكون الخطأ مفترضا، كما هو الحال مع الناقل، لأن الخطأ الذي افترض يحتمل أن يكون هو السبب الذي أدى إلى الضرر، مع احتمال أن يكون هنالك سبب آخر للضرر، فإثبات الشاحن أو المرسل إليه للخطأ هو في حد ذاته إثبات لرابطة السببية، ولا تكون رابطة السببية واضحة عندما يكون التزام الناقل بتحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، وكما تبين في أغلب النصوص أن مضمون

[1]–وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 155.

[2]–المرجع نفسه، ص ص154–155.

[3]–عمرو أحمد عبد المنعم دبش، أركان المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية، العدد الثاني، جامعة زيان عاشور باالجلفة، الجزائر، جوان 2019، ص 34.

التـزام الناقـل البحـري هـو التـزام بتحقيـق نتيجـة وهـي توصـيل وتسـليم البضـاعة سـليمة لأصحابها.[1]

يذهب البعض إلـى أن ركن السببية ركن مفترض مثلـه مثل افتراض الخطأ بمجرد وقوع الضرر، و يمكن للناقل أن يبعد ذلك عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر، في حين يذهب البعض الآخر إلى أن ركن السببية لا يمكن افتراضه بل يكون عبء إثباته على الشاحن أو المرسل إليه، وان كان لا يطلب منه الإثبات بوجه قاطع بأن خطأ الناقل هو الذي تسبب في الضرر، فإثبات الضرر وكونه يسبب عدم التنفيذ للالتزام يشكلان بذلك قرينة على وجود رابطة السببية بينهما وهذا يؤدي لانتقال عبء الإثبات إلى الطرف الآخر وهو الناقل ، ويقع على عاتقه إثبات انقطاع رابطةالسببية بين خطئه والضرر الناتج.[2]

أما الرأي الراجح يقترب من افتراض ركن السببية، فإذا كان أساس مسؤولية الناقل البحري قائم على الخطأ المفترض أي أن الشاحن أو المرسل إليه غير مكلف بإثبات خطأ الناقل، فبمجرد وقوع الضرر يفترض الخطأ من الناقل وتقوم مسؤوليته، وعليه تكون رابطة السببية مفترضة ولا يقع عبء إثباتها على الطرف المضرور.[3]

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 34.

[2]–لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 98.

[3]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 35.

المبحث الثاني: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

يكتسي تحديد طبيعة المسؤولية ونطاقها أهمية عملية كبيرة، إذ يساعد على معرفة الحالات التي تثبت فيها مسؤولية الناقل، كذلك الحالات التي يمكنه فيها التمسك بالإعفاء منها، حيث تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس قانوني يحدد طبيعتها، كما أن لها نطاقا زمنيا ومكانيا يوضح الفترة التي يكون فيها الناقل ملزما بالحفاظ على البضاعة منذ لحظة تسلمها وحتى تسليمها إلى المرسل إليه، ومنه وجب لفهم مسؤولية الناقل البحري تحديد الطبيعة القانونية لمسؤوليته (المطلب الأول)، ثم بيان نطاق هذه المسؤولية سواء من حيث الزمان أو المكان (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

يعد تحديد طبيعة المسؤولية القانونية للناقل البحري من الإشكالات الهامة في القانون البحري، نظرا لاختلاف الأساس الذي تبنى عليه هذه المسؤولية باختلاف طبيعة العلاقة القانونية بين الناقل وصاحب البضاعة، ففي بعض الحالات، قد تستند هذه المسؤولية إلى عقد النقل البحري مما يضفي عليها الطبيعة العقدية (الفرع الأول) بينما في حالات أخرى قد تنشأ المسؤولية خارج نطاق هذا العقد فتخضع بذلك لقواعد المسؤولية التقصيرية (الفرع الثاني) وهو ما يتطلب التمييز بين كل من المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري في حال امتناعه عن نقل البضاعة أو تعرضها للتلف أثناء الرحلة نتيجة خطأ منه على أساس المسؤولية العقدية، فالتزامه يُعد التزامًا بتحقيق نتيجة محددة تتمثل في إيصال البضاعة سليمة كما وردت في سند الشحن أو كما استلمها في

ميناء الشحن، وضمان وصولها إلى الميناء المقصود وتسليمها إلى صاحب الحق أو الجهة المفوضة بالاستلام في الموعد المتفق عليه مع المرسل إليه.[1]

وتنعقد هذه المسؤولية بمجرد عدم تحقق تلك النتيجة، إذ يكفي المدعي أن يُبرز سند الشحن ويُبين مقدار الضرر الواقع، ولا يستطيع الناقل أن يتملص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت قيام حالة من حالات القوة القاهرة، ومن ثم فإن مسؤوليته تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض، وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس،[2] وهو ما يتضح من نص المادة 119 من القانون المدني التي أقرت أن المدين يكون مسؤولا عن تنفيذ التزاماته العقدية، فإذا أخل بها قامت مسؤوليته العقدية.

إن أساس التزام الناقل هوعقد النقل البحري للبضائع الذي يمكن تعريفه بأنه عقد تجاري رضائي يتعهد بموجبه الناقل البحري بنقل بضائع معينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل أجر محدد يدفعه الشاحن، ويثبت هذا العقد عادة بواسطة وثيقة الشحن البحري التي تعتبر سندا قانونيا يحدد طبيعة العلاقة بين الأطراف ويثبت الالتزامات المتبادلة.[3]

يتكون هذا العقد من ثلاثة أطراف رئيسيين هم: الناقل البحري وهو ذلك الشخص أو الشركة التي تتعهد بنقل البضاعة عبر البحر، الشاحن وهو مالك البضاعة أو من يمثله وهو الطرف الذي يبرم العقد مع الناقل ويدفع الأجرة، وبالنسبة للمرسل إليه فهو المستفيد النهائي من البضاعة الذي له الحق في استلامها عند وصولها، لذلك تعتبر وثيقة الشحن البحري أداة أساسية لإثبات العقد وتحديد الأطراف والالتزامات.[4]

---

[1]– محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 98.

[2]– طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 130.

[3]–مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية،رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان،2011–2012،ص22.

[4]–إبراهيم تيانتي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة مغنية،2025، صص3–4.

الفرع الثاني:المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل في الأصل على الخطأ المفترض في نطاق العلاقة العقدية، بحيث يُسأل عن أي ضرر يصيب البضاعة ما لم يثبت السبب الأجنبي، غير أن هذه المسؤولية لا تقف عند حدود العقد، إذ يمكن مساءلته أيضاً وفق أحكام المسؤولية التقصيرية متى ارتكب فعلاً غير مشروع ألحق ضرراً بالغير، سواء كان هذا الغير طرفاً في العقد أو خارجاً عنه ولا يجوز للناقل أني تحايل على هذه المسؤولية بإدراج شرط في سند الشحن يعفيه منها خارج الحدود التي رسمها القانون، فإذا تضمن السند مثل هذا الشرط كان باطلاً، بينما تبقى باقي الشروط الأخرى صحيحة ونافذة.[1]

أما بالنسبة للأضرار الناشئة عن الحريق أو تلك التي تصيب الحيوانات الحية، فإن مسؤولية الناقل لا تقوم هنا على أساس الخطأ المفترض كما هو الحال في غيرها من الحالات، بل يشترط أن يثبت المضرور وقوع خطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه، وبذلك تصبح المسؤولية في هذه الحالات قائمة على إثبات الخطأ الفعلي[2]، استناداً إلى أحكام المادتين 5/4 و5 من اتفاقية هامبورغ التي حددت متى تبدأ و تنتهي مسؤولية الناقل، و كيف يسأل قانونا عن أي أضرار تلحق بالبضاعة[3]، كما نصت المادة 124 من القانون المدني الجزائري" أن أي عمل يرتكبه الإنسان ويحدث ضرر للغير يتوجب من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، وهذا النص يدل على الأساس العام للمسؤولية التقصيرية حيث يحدد أن المسؤولية تقوم على الخطأ والضرر والعلاقة السببية[4].

---

[1]–محمود عبابنة، المرجع السابق، ص98.

[2]–طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص130.

[3]–اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ، دخلت حيز النفاذ في 1 ديسمبر1992.

[4]–المادة 124 من القانون المدني الجزائري.

وبالرجوع إلى المادة 754 في القانون البحري الجزائري فقد نصت المواد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع على أن الناقل مسؤول عن تلف أو فقدان البضاعة ما لم يثبت أن الضرر راجع إلى سبب مثل القوة القاهرة والمتمثلة في الزلازل أو العواصف وغيرها، أو خطأ الشاحن، أو طبيعة البضاعة، كما أنها تهدف إلى حماية حقوق الشاحن وإعفائه من البحث عن هوية الناقل الحقيقي، وهذا يحدد الطبيعة بأنها مسؤولية عقدية قائمة على الخطأ المفترض.[1]

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري لتلف البضائع

يعد تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من أهم المواضيع أو المسائل التي أثارت جدلا واسعا في الفقه والقضاء، فالاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقيتي بروكسل 1924،وهامبورغ1978، سعت إلى ضبط حدود مسؤولية الناقل بشكل يوازن بين حماية مصالح الشاحن و المرسل إليه، وقد تبنت التشريعات الوطنية ومنها القانون الجزائري هذه المبادئ مع بعض الخصوصيات التي تراعي طبيعة التجارة البحرية المحلية، وعليه فإن دراسة نطاق المسؤولية تتيح تحديد بداية ونهاية مسؤولية الناقل، ومكان سريانها، وعلى أي نوع من البضائع، ولصالح أي أطراف، مما يجعلها حجر الأساس في بناء نظام قانوني متكامل لمسؤولية النقل البحري، كونها تمثل الإطار الذي تسري فيه المسؤولية وتحدد حدودها الزمنية (الفرع الأول) والموضوعية (الفرع الثاني) والمكانية (الفرع الثالث) والشخصية (الفرع الرابع).

[1]–المادة 754 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يتمثل النطاق الزمني في المدة المحددة للناقل التي يكون فيها مسؤولا عن البضاعة منذ لحظة تسلمه البضاعة في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول وأي تلف يحدث خلال هذه الفترة يتحمل الناقل مسؤوليته، وسيتم توضيح ذلك في القانون الجزائري (أولا) ثم الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

يحدد القانون البحري الجزائري نطاق مسؤولية الناقل البحري عن تلف أو هلاك البضائع بالفترة الممتدة من لحظة تسلمه لها من الشاحن في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله في ميناء الوصول، وتقوم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، بحيث يعتبر مجرد وقوع الضرر قرينة على خطأ الناقل، ما لم يثبت هذا الأخير أن التلف أو الهلاك راجع إلى سبب لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو طبيعة البضاعة أو خطأ الشحن، ولقد نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على هذه القاعدة، مؤكدة أن الناقل يظل مسؤولا طوال فترة وجود البضاعة تحت حراسته، أي بين تسلم البضاعة إلى تسليمها، و هو ما يتفق مع ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924.[1]

يرى بعض الباحثين أن المشرع الجزائري تبنى نطاقا زمنيا واسعا لمسؤولية الناقل، إذ لا يقتصر على فترة النقل البحري فقط، بل يشمل أيضا المراحل السابقة واللاحقة المرتبطة بالتسلم والتسليم، وذلك ضمانا حقوق الشاحن والمرسل إليه[2]، وهذا الامتداد الزمني لمسؤولية الناقل يعكس رغبة المشرع في تحقيق التوازن بين تشجيع الاستثمار في النقل البحري وحماية

[1]–هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، 2018، ص45.

[2]–شهيرة بلميهوب، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو،2021، ص62.

التجارة الدولية، حيث منح الناقل إعفاءات قانونية عديدة، لكنه أبقى على نطاق المسؤولية شاملا منذ التسلم إلى التسليم.[1]

ثانيا: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ

لقد جاءت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لتوسع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري مقارنة باتفاقية بروكسل لسنة 1924،حيث نصت المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ على أن مسؤولية الناقل تبدأ "من وقت تسلمه البضاعة من الشاحن" وتستمر "إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه"، وبذلك فإن المسؤولية لا تقتصر على فترة وجود البضاعة على ظهر السفينة فقط، بل تشمل أيضاً المراحل السابقة واللاحقة المرتبطة بالنقل البحري، أي منذ وضع البضاعة تحت عهدة الناقل في ميناء الشحن وحتى تسليمها في ميناء الوصول، هذا التوسع الزمني يعكس رغبة المجتمع الدولي في تعزيز حماية التجارة البحرية وضمان حقوق الشاحن والمرسل إليه، ويضع الناقل أمام التزام مستمر طوال فترة وجود البضاعة تحت عهدته.[2]

الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري

إن التزام الناقل البحري وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري هو التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ، وبناءً عليه، يُعد الناقل مخلاً بالتزامه إذا لم تصل البضاعة إلى ميناء الوصول، أو إذا حصل تأخير في عملية التسليم، إذ يتوقع الشاحن أو صاحب الحق أن تصل البضاعة في الأجل المتفق عليه، خالية من أي

[1]–مراد بسعيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة تلمسان،2003–2004، ص71.

[2]–المادة 4 من اتفاقية هامبورغ 1978.

عيب أو نقص، ومن ثمّة يمكن أن تقوم مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها، لذلك وجب لتحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة تعريف هذا الأخير (أولا) ثم توضيح أنواع التلف (ثانيا).

أولا: تعريف تلف البضاعة

يقصد بالتلف أن تكون البضاعة كاملة من حيث الكمية والمقدار، غير أن الضرر يلحق بها من حيث النوعية، فتصل إلى ميناء التفريغ وهي تالفة. ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كلها أو جزءاً منها، وفي هذه الحالة يتحمل الناقل البحري المسؤولية عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة. غير أن الناقل يُعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت تحفظاته فيسند الشحن، وذلك وفقاً للمادة 756 من القانون البحري الجزائري التي تجيز له أو لمن ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن بياناً يتعلق بحالة البضاعة الظاهرة وتكييفها، أو أن يصرح بعدم علمه بمحتواها إذا كانت محزمة. أما إذا صدر سند الشحن نظيفاً، أي خالياً من التحفظات، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن كل تلف أو عيب يصيب البضاعة، إذ يُفترض أنه تسلمها من الشاحن بحالة جيدة في ميناء التحميل وفي هذه الحالة، لا يستطيع الناقل أن يثبت عكس ما ورد في سند الشحن تجاه الحامل له، حتى وإن كان بحوزته خطاب ضمان بحري أو رسالة صادرة من الشاحن، إذ تُعد هذه الوسائل باطلة ولا حجية لها طبقاً للمادة 757 من القانون البحري الجزائري.[1]

كما نصت اتفاقية بروكسل على أن مسؤولية الناقل البحري تقتصر على فترة وجود البضاعة على ظهر السفينة فقط، ويتحمل الناقل المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي

[1]–عمار فيصل، طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع و نطاقها في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، دجلة الاجتهاد القضائي، العدد01، التسلسلي 37، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل الجزائر،ص226.

يصيب البضاعة خلال هذه الفترة، إلا إذا أثبت أن السبب يعود إلى قوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو طبيعة البضاعة.[1]

ثانيا: أنواع التلف

يمكن أن نميز بين نوعين التلف، هما التلف الكلي والتلف الجزئي، فالأول يكون عند نقل البضاعة إلى المرسل إليه من طرف الناقل وتكون كل البضاعة معيبة غير سليمة،[2] أما التلف الجزئي فيكون إذا كانت البضاعة غير صالح في جزئ منها فقط أو تم إتلافه أي ليست كاملة وإنما جزء فقط منه[3].

الفرع الثالث: النطاق المكاني لمسؤولية الناقل البحري

يمتد النطاق المكاني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ليشمل جميع الأماكن التي توجد فيها البضاعة تحت عهدته، سواء داخل مخازن وأرصفة ميناء الشحن، أو أثناء وجودها على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية، أو في مخازن وأرصفة ميناء التفريغ إلى حين التسليم للمرسل إليه، هذا التوسع المكاني يعكس حرص المشرع الجزائري على حماية مصالح الشاحن والمرسل إليه، ويمنع الناقل من التنصل من المسؤولية بحجة أن الضرر وقع خارج السفينة، طالما أن البضاعة كانت لا تزال تحت عهدته[4].

---

[1]– المادتين 1/هـ والمادة 4 من اتفاقية بروكسل 1924.

[2]–عبد الغني عقون،التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع،مذكرة ماجستير،فرع: عقود ومسؤولية، كليةالحقوق، جامعة الجزائر، 2009،ص16.

[3]–مروان منصور زايد،تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري، الدراسات العليا والبحوث، المجلة القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية،العدد 04،2021،ص30،متاح على الموقع الالكتروني https://jslem.journals.ekb.eg/article، تاريخ الاطلاع :20/05/2026،على الساعة50: 10.

[4]–عبد القادر بن عودة، المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة الجزائر1، 2017،ص59.

كما يحقق هذا الامتداد المكاني للمسؤولية توازنا بين حماية التجارة البحرية وضمان استقرار شامل يغطي كامل مراحل النقل، مع إمكانية إعفائه فقط إذا أثبت أن الضرر ناتج عن سبب لا يد له فيه كالقوة القاهرة وغيرها من كوارث أخرى[1].

وقد تأثر المشرع الجزائري في تحديد النطاق المكاني لمسؤولية الناقل البحري بالاتفاقيات الدولية، خاصة اتفاقية بروكسل لسنة 1978 التي حصرت مسؤولية الناقل في الفترة التي تكون فيها البضاعة على ظهر السفينة فقط، وهو ما كان ينتقد لقصوره عن حماية البضاعة في المراحل السابقة واللاحقة للنقل[2]،غير أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 جاءت لتوسيع هذا النطاق، حيث نصت المادة الرابعة منها على أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه البضاعة من الشاحن و تستمر إلى حين تسليمها للمرسل إليه، سواء داخل الميناء أو على ظهر السفينة، مما جعل المسؤولية تشمل كامل الأماكن التي توجد فيها البضاعة تحت عهدة الناقل[3].

وقد تبنى القانون البحري الجزائري هذا الاتجاه الحديث، حيث نص في المادة 803 على أن الناقل مسؤول عن البضاعة "من وقت تسلمها إلى وقت تسليمها"، وهو ما يعكس انسجامه مع ما جاءت به اتفاقية هامبورغ.[4]

الفرع الرابع: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن بغرض نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، مما يجعل الناقل مسؤولا عن أي ضرر يلحق بالبضاعة، ومع ذلك يجوز للناقل أن يعهد

[1]–عبد القادر بوشعالة، النقل البحري للبضائع، دار الثقافة، الجزائر،2016، ص88.

[2]–المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1924.

[3]–المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ 1978.

[4]–محمد حسنين، القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر،2015، ص132.

بعملية النقل كليا أو جزئيا إلى ناقل آخر[1]، فنكون أمام الناقل المتعاقد (أولا) والناقل الفعلي (ثانيا) وكذلك الناقل في النقل المتتابع (ثالثا).

أولا: الناقل المتعاقد

يمكن استخلاص تعريف الناقل المتعاقد من نص المادة 738 من التقنين البحري، باعتباره الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصالها من ميناء إلى آخر، وبذلك يعد الناقل البحري المتعاقد هو الطرف الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب صفة الناقل بموجب هذا الاتفاق، سواء تولى عملية النقل بنفسه أو عهد بها إلى ناقل آخر، وفي حال لم يذكر اسمه في سند الشحن، أو ذكر بطريقة غير دقيقة أو غير صحيحة، يعتبر مجهز السفينة هو الناقل وفقا للمادة 754 من القانون البحري.[2]

كما يتضح من مفهوم المادة 572 من القانون البحري أن المشرع أعطى أولوية لمعيار التعاقد في تحديد صفة الناقل، ولم يعط معيار الملكية ذات الأهمية إلا عند الإشارة إلى اسم الناقل في سند الشحن، وبذلك، فإن الأساس في تحديد الناقل هو وجود عقد النقل المبرم، بينما تستحضر مسألة الملكية فقط عند ذكر اسم الناقل في الوثائق الرسمية المرتبطة بالشحن.[3]

---

[1]–مروة نوار وبشرى ساعد قرمش، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2024، ص28.

[2]–أمين خلفي، المرجع السابق، ص 57.

[3]–أمبنة بورطال، انعكاس صفة الناقل البحري للبضائع عل نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتردام والتشريع البحري الداخلي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 07، العدد 01، 2018،ص ص181–182.

ثانيا: الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو الطرف الذي يتفق مع الناقل المتعاقد على تنفيذ عملية النقل كليًا أو جزئيًا. فإذا تولى تنفيذ النقل بأكمله، فإنه يتحمل المسؤولية كاملة عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه في حال تعرضت البضاعة لخسائر أو أضرار. أما إذا اقتصر دوره على تنفيذ جزء محدد من عملية النقل، فتقتصر مسؤوليته على الأضرار التي لحقت بالبضاعة خلال تلك المرحلة فقط، وذلك وفقًا للمادة765من القانون البحري.[1]

وقد تناولت المادة 10 من اتفاقية هامبورغ مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي عند حدوث أضرار أو خسائر للبضاعة أو تأخير وصولها، حيث نصت على مايلي:"للشاحن أو المرسل إليه الحق في الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي وقعت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد بالنقل كله إلى الناقل الفعلي أو بجزء منه فقط، كما يمكن الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال الفترة التي كانت تحت عهدته"، أي أثناء الجزء الذي تولى تنفيذه من عملية النقل، وبما أن الناقل المتعاقد مسؤول عن النقل بكامله، حتى وإن أسند التنفيذ كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي، وبما أن الناقل الفعلي مسؤول عن الجزء الذي ينفذه، فإن للمرسل إليه الحق في الرجوع عليهما معًا بالتضامن[2]

ثالثا: الناقل في النقل المتتابع

يتم هذا النوع من النقل البحري بكامله عبر البحر، ويعتمد على عدة عقود نقل مستقلة بحيث يكون هناك أكثر من ناقل. فقد يتعاقد الشاحن مع ناقل أول بموجب عقد نقل بحري، ثم يبرم

[1]–سيد أحمد بن دووش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون الحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 07، 2018، ص316.

[2]–المرجع نفسه، ص326.

عقدًا آخر مع ناقل ثانٍ لإكمال الرحلة. كما قد يتعهد الناقل بموجب سند شحن مباشر بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة، وإنما بالاستعانة بناقلين آخرين، وفي هذه الحالة يكون لدى الشاحن سند شحن واحد يغطي جميع عمليات النقل المتتابعة، ولايجوز للناقل الثاني إصدار سند شحن منفصل للمسافة التي ينفذها. وبالتالي يخضع هذا النوع من النقل لشروط السند المباشر فقط، وفقًا لما تم الاتفاق عليه بين الناقل الأول والشاحن، وهو ما أكدته المادة 764 من القانون البحري.

وفي هذه العملية، يكتسب الناقل صفتين: صفة الناقل في المرحلة الأولى، وصفة الوكيل بالعمولة في المرحلة الثانية، وقد نص المشرع الجزائري في المادة 765 من القانون البحري على مسؤولية الناقل في حالة النقل بموجب وثيقة شحن مباشرة، حيث جاء فيها: "إن النقل البحري الذي وضعت له وثيقة شحن مباشرة يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كامل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في الجزء الذي قام به، وذلك بالتكفل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة"، و يُستفاد من هذا النص أن الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر يكون مسؤولًا عن النقل بأكمله، بينما تقتصر مسؤولية الناقلين اللاحقين، بما فيهم الناقل الأخير، على الجزء الذي نفذه كل منهم مع بقائهم متضامنين في المسؤولية مع الناقل الأول.[1]

[1]–نهاد رزاي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة الصديق بن يحيى جيجل، 2022، ص ص20 –21.

الفصل الثاني:

آثار مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

عند قيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة، يمنح القانون للشاحن أو المرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل قضائيا لمطالبته بالتعويض عن الخسائر والأضرار التي لحقت البضاعة من خلال رفع دعوى المسؤولية عليه (المبحث الأول) غير أن هذه المسؤولية غير مطلقة، فقد أجاز القانون للناقل البحري أن يتمسك ببعض الأسباب التي تعفيه من المسؤولية التي قامت عليه من خلال بعض الحالات التي نص عليها أو من خلال إثبات الناقل أن الأضرار ليست بسبب ينسب إليه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

تعد دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وسيلة قانونية لحماية أصحاب الحق في البضاعة، وتمكينهم من المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بها خلال عملية النقل البحري، ونظم القانون هذه الدعوى من خلال تحديد القواعد التي تحكم رفع الدعوى (المطلب الأول) وكذا إجراءات سير هذه الدعوى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: القواعد التي تحكم رفع دعوى المسؤولية

تخضع دعوى المسؤولية عن تلف البضاعة لجملة من القواعد القانونية وهدفها تنظيم كيفية رفع الدعوى وضمان حماية أطراف عقد النقل البحري، ومن أبرز القواعد التي تحكم هذه الدعوى تحديد الأطراف التي تملك صفة التقاضي (الفرع الأول) إلى جانب ضرورة احترام شرط الإخطار باعتباره إجراء مهما لإثبات الضرر وإخبار الناقل به في الوقت المناسب والمحدد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتميز الدعوى البحرية عن باقي الدعاوي الأخرى وهذا راجع لخصوصية القانون البحري، وكذا النشاط الذي يقوم بتنظيمه، فأطراف عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن، لكن عند تنفيذ العقد لا تبقى العلاقة في هذا الإطار البسيط، ففي الكثير من الأحيان تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث وهو المرسل إليه،[1]وعليه سنتطرق إلى صاحب الحق في رفع الدعوى وهو المدعي (أولا) ثم نحدد الطرف الذي ترفع ضده الدعوى أي المدعي عليه(ثانيا).

أولا: صاحب الحق في رفع الدعوى

يمكن تعريف المدعي بأنه الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يلجأ إلى القضاء مطالبا الحكم له بما يدعيه في مواجهة طرف آخر يدعى المدعى عليه. وتتحقق صفته بمجرد أن يقيد الدعوى في سجل أمانة ضبط المحكمة أي بالمطالبة القضائية، وهذه الصفة تبقى مستمرة في الخصومة إلى وقت صدور الحكم فيها،[2] ويتمثل المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة في كل من الشاحن والمرسل إليه أو الغير.

1-الشاحن

يعتبر الشاحن الطرف الذي يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل وبذلك يبرم معه عقد النقل البحري، فهو صاحب المصلحة الأولى في إنجاز النقل البحري بصورة حسنة، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ولا بد أن هذا الرجوع يكون على

[1]–محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثامن، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 214.

[2]–عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، الطبعة الثانية، دار هومة، بوزريعة، الجزائر، 2006، ص 14.

أساس المسؤولية العقدية، حيث يقرر التعويض عن الضرر الذي مس الشاحن نتيجة إخلال الناقل البحري بالتزامه العقدي وهو نقل البضائع كاملة وإيصالها في حالة سليمة وفي الميعاد الذي تم الاتفاق عليه.[1]

ويمكن للشاحن أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري في جميع الأحوال، سواء كان من المقرر استلام الشاحن للبضاعة في ميناء الوصول، أو من المقرر أن يقوم باستلامها شخص آخر، وسواء تم تعيينه أو كان قابلا للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها، فإنها لن تخرج عن ثلاثة أشكال[2]، وهذا ما نصت عليه المادة 543 مكرر 8 من القانون التجاري،[3] والمادة 558من القانون البحري[4]، والمادة 559 من ذات التقنين.[5]

وأخيرا لا ننسى الإشارة إلى أنه يجب مراعاة هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يضمنه عقد النقل، حيث أجاز للمتعاقد لمصلحته الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، وإذا كان من حق الشاحن أن يطالب الناقل بتنفيذ ما تعهد به اتجاه الغير، إلا أن الناقل البحري لا يسأل مرتين عن ذلك الضرر.[6]

---

[1]–بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 215.

[2]–المرجع نفسه، ص215.

[3]–نصت المادة 543 مكرر 8 من الأمر 75–59 المؤرخ في 20 رمضان 1395هـ، الموافق ل26 سبتمبر 1975م، المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101، الصادرة بالتاريخ 14 ذو الحجة 1395هـ، الموافق ل19 ديسمبر 1975م، على " يصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر و/أو يظهر، للحامل أو لأمر".

[4]–نصت المادة 558 من القانون البحري " يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه، ولأمر الشاحن ولحاملها".

[5]–نصت المادة 559 من القانون البحري" يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر بالتخلي وبالتظهير وبالتسليم".

[6]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 215.

2-المرسل إليه

المرسل إليه هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري بناءا على اتفاقه مع الشاحن على تسليم البضاعة التي المنقولة إليه، إذا فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لمصلحته، وبالرغم من عدم مساهمة المرسل إليه في إبرام عقد النقل إلا أنه يثبت مشاركته في العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا شرعيا لحيازة البضائع واستلامها.[1]

فدعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمدة في حقيقتها من اشتراكه في عقد النقل، وعليه يحق له أن يطالب بالبضاعة كما يحق له الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري وهذا الحق متضمن في سند الشحن نفسه ومرسلة معه، والحامل الشرعي لسند الشحن له وحده الصفة في استلام البضاعة، وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، وقد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن.[2]

فقد نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على أنه" يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناءا على نسخة من وثيقة الشحن وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".[3]

وعليه في نفس الحالتين سواء بموجب سند الشحن أو بوثيقة صحيحة، فإن للمرسل إليه الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري، لأن وثيقة الشحن أو أية وثيقة مماثلة تعتبر سند صحيح يقوم بحماية حامله الشرعي ويعطيه الحق في البضاعة التي وصفت في الوثيقة، كما يخول له الحق بالمطالبة بالتعويض في حالة حصول تلف أو هلاك للبضاعة.[4]

---

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 132.

[2]– سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 314.

[3]–المادة 782 من القانون البحري الجزائري.

[4]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 133.

3-الغير

يستطيع أي شخص مسه ضرر من جراء تلف البضاعة أو هلاكها، أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري، وفي هذه الحالة تؤسس المسؤولية على قواعد المسؤولية التقصيرية، فالغير لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الناقل، على خلاف الشاحن والمرسل إليه، ويترتب على ذلك أنه يقع على عاتق المضرور إثبات عناصر المسؤولية التقصيرية المتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، ولا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقررها القانون لأنها تخص مسؤولية الناقل العقدية فقط.[1]

وبالرغم من أن رجوع الغير يستند إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، إلا أنه تكون مسؤولية الناقل محدودة اتجاه الغير، وهذا عملا بنص المادة 813 من القانون البحري الجزائري والتي نصت على" تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية".[2]

لكن لا ننسى أن نذكر أنه يمكن للغير أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري، وهذا استنادا إلى حلوله محل المرسل إليه أو إلى جانبه، فالمسؤولية التي يشار إليها هنا هي مسؤولية عقدية وتسمى بدعوى الرجوع، وعليه يحل المؤمن (شركة التأمين) محل المؤمن له (المرسل إليه) بدعوى الحلول،[3] المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري.[4]

---

[1]–مراد بسعيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص ص 69–70.

[2]–المادة 813 من القانون البحري.

[3]–مراد بسعيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 70.

[4]–تنص المادة 744 من القانون البحري الجزائري" يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

والمادة 118 من قانون التأمينات التي نصت على" يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة". [1]

ويجب على المؤمن وهو شركة التأمين أن تتوفر فيه الصفة أثناء رفع دعوى الرجوع، فهو لا يملك الحق في رفع الدعوى ضد الناقل حتى يثبت أنه سدد تعويضا للمؤمن له وهو المرسل إليه، وذلك وفقا للمادة 144 من قانون التأمينات التي نصت على" تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها".

ثانيا: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

يمكن تعريف المدعى عليه بأنه الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، وصفته لا تتحقق لدى المدعي بمجرد مطالبته القضائية، بل بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة وبعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية للدعوى،[2] ويتمثل المدعى عليه في دعوى المسؤولية في الناقل المتعاقد وتابعيه أو الناقل الفعلي.

1-الناقل المتعاقد وتابعيه

[1]–الأمر رقم 95–07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415هـ، الموافق ل 25 يناير 1955م، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13، الصادرة بتاريخ 7 رمضان 1415هـ، الموافق ل 8 مارس 1995م.

[2]–عبد الوهاب بوضرسة، المرجع السابق، ص 15.

تترتب عن عقد النقل البحري للبضائع المسؤولية المدنية وذلك عند إخلال الناقل بأحد الالتزامات التي أدرجت في العقد والتي تقع على عاتقه[1]، وأول شخص مسؤول عن ذلك وترفع ضده الدعوى هو الناقل البحري باعتباره مسؤولا عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة، وذلك تطبيقا لنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري.[2]

غير أنه قد يستعين بناقلين آخرون من أجل إتمام عملية نقل البضاعة، ويعني أن تدخل أكثر من ناقل بحري من أجل إنجاز مراحل النقل، وفي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلا عن تنفيذ مرحلة النقل الأول ضمان استمرار تنفيذ مراحله بواسطة الناقلين الآخرين، وذلك بإصدار الناقل لوثيقة الشحن المباشرة والتي تغطي جميع مراحل النقل البحري، وعليه فإن الناقل المتعاقد يبقى مسؤولا عن جميع الأضرار الناجمة تنفيذا لعقد النقل، وهذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع، أي النقل بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها ومراحلها.[3]

و قد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين التابعين في عملية النقل بواسطة وثيقة الشحن المباشرة، وعليه نصت المادة 764 من القانون البحري الجزائري على أنه" إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم، إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين[4]"، وعليه فإن الناقل البحري

---

[1]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص217.

[2]–تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على" يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.....".

[3]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 217.

[4]–المادة 764 من القانون البحري الجزائري.

الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلتزم بتنفيذ الالتزامات التي تترتب على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها وثيقة الشحن المباشرة إلى أن تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهذا ما نصت عليه وأكدته المادة 765 من القانون البحري الجزائري.[1]

من خلال ما تم ذكره سابقا، فإن أحكام المواد أجازت للمرسل إليه الرجوع على أحد الناقلين من أجل التعويض عن الأضرار التي لحقته، وذلك نيابة عن الناقلين الآخرين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة من أجل تحليه ما دفعه من تعريض للمرسل إليه، باستثناء الناقل الذي يثبت أن البضاعة لم يلحقها ضرر خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، غير أنه من الناحية العلمية يصعب تحديد الجزء من النقل الذي تضررت فيه البضائع، وعليه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع الدعوى على الناقل الذي تعاقد معه أي الناقل الأول.[2]

2-الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو ذلك الشاحن الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها،[3]وعليه إذا قام بتنفيذ عملية النقل كلها فهو يتحول المسؤولية كاملة عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من ضرر، أما إذا نفذ جزء من عملية النقل تكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي لحقت البضاعة خلال هذه المرحلة فقط، والأضرار التي تمس البضاعة في مرحلة أخرى سواء مرحلة سابقة أو لاحقة، فالمسؤول هنا من كانت بعهدته البضائع وقت حصول الضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري.[4]

---

[1]–المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

[2]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 218.

[3]–مراد بسعيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 75.

[4]– المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

وبالتالي جاز للشاحن أو المرسل إليه الرجوع سواء على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما في نفس الوقت بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، وهما متضامنين في تسديد قيمة التعويض، وعليه يرجع الناقل المتعاقد على الناقل الفعلي المسؤول عن الضرر الذي أصاب البضاعة بقيمة التعويض الذي قام بدفعه للشاحن أو المرسل إليه، ويتم ذلك بموجب دعوى الرجوع. [1]

3-مجهز السفينة

من حيث الأصل يتم رفع دعاوى التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أثناء عملية النقل على الناقل البحري، باعتبار مسألة التعرف عليه سهلة وذلك بالرجوع لوثيقة الشحن التي يظهر عليها اسم الناقل بوضوح وبذلك تقوم المسؤولية عليه، لكن في بعض الأحيان قد لا يذكر اسم الناقل أو يكون غير واضح ولا يمكن التعرف عليه من قبل الطرف المتضرر، وفي هذه الحالة يعتبر مجهز السفينة هو الناقل وهذا طبقا لنص المادة 754 من القانون البحري الجزائري.[2]

وعليه فإن المشرع الجزائري أعطى حماية خاصة للشاحن، ورفع عنه عبء البحث على الناقل بالرجوع مباشرة إلى مجهز السفينة ومقاضاته من أجل التعويض عن الخسائر التي لحقت البضاعة.[3]

كما تجدر الإشارة أن الصفة قد تختلف باختلاف نوع إيجار السفينة، فقد يكون الإيجار على أساس رحلة أو يكون بالمدة أو قد يكون إيجار السفينة بهيكلها، وعلى هذه

---

[1]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص ص 218–219.

[2]–نصت المادة 754 على " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على مثنها هو الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

[3]– سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 317.

الحالة يتم توجيه الدعوى ضد من يكون الناقل المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بما فيها التلف، وتكون له هذه الصفة.[1]

الفرع الثاني: شرط الإخطار

يعد الإخطار من الشروط الأساسية لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، وهو من الشروط الخاصة التي تميز هذا النوع من الدعاوى نظرا لخصوصية النقل البحري،لذلك وجب توضيح أحكام هذا الشرط من خلال تعريف الإخطار(أولا) وشروطه (ثانيا) والأطراف المعنية به (ثالثا) ثم ميعاد الإخطار(رابعا).

أولا: تعريف الإخطار

لم يقدم المشرع الجزائري تعريفا للإخطار من خلال القانون البحري، وكذلك المعاهدات الدولية لم تحدد المقصود بالإخطار، لكن جاء الفقه بتعريف له، إذ عرفه الفقيه الفرنسي روديير "بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق"،[2]فالإخطار يعني أن المرسل إليه أبدى رغبته في عدم الحصول على البضاعة المرسلة إليه وهذا راجع للحالة التي هي عليها، حيث تعرضت إلى التلف، مقارنة بالحالة التي كانت عليها قبل تسليمها من طرف الشاحن إلى الناقل قبل أن ينطلق في الرحلة البحرية.[3]

وقد نص المشرع الجزائري من خلال نص المادة 790 من القانون البحري الجزائري، ومعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 في المادة 6/3 منها على الحالات التي يتم

[1]–سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق ، ص 317.

[2]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 148.

[3]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 221.

فيها إجراء الإخطار، والذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاصلة للبضاعة.[1]

ثانيا: شروط صحة الإخطار

من أجل صحة الإخطار لابد من توفر شرطين أساسيين هما الكتابة وأن يكون الإخطار واضحا ومحددا.

1-أن يكون الإخطار مكتوبا

أوجبت المادة 790 في فقرتها الأولى من القانون البحري الجزائري، وكذا معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ أن يكون الإخطار كتابيا وليس شفهيا[2]. وليس لهذه الكتابة شكل خاص فقد تكون مكتوبة بخط يد صاحب البضاعة أو في شكل برقية أو بكتابة على سند الشحن أو على الكمبيوتر أو بأية وسيلة كتابة أخرى.[3]

ويفقد الإثبات الكتابي أهميته ويكون غير ضروري، عندما تكون حالة البضاعة قد حقق فيها حضوريا عند الاستلام.[4] وهذا ما نصت عليه المادة 790 الفقرة الثالثة من القانون

---

[1]–تنص المادة 790 من القانون البحري الجزائري على أنه "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو من يمثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، وإذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، 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 المبينة أعلاه.

[2]–تنص الفقرتين الأولى و الثانية من المادة 09 من اتفاقية هامبورغ على أن يكون الإخطار مكتوبا، أنظر في: عز الدين الديناصوري و عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 1505.

[3]–أمين خلفي، المرجع السابق، ص 76.

[4]– المرجع نفسه، ص 76.

البحري الجزائري،[1]والتي قابلتها المادة 19 الفقرة 3 من اتفاقية هامبورغ والتي نصت على" إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو لفحص البضائع وجردها."[2]

2-أن يكون الإخطار واضحا ومحددا

إن الوضوح والتحديد يعدان شرطان أساسيان وضروريان أثناء كتابة الإخطار المقدم من طرف المرسل إليه للناقل من أجل قبوله من قبل المحكمة التي تختص في الفصل في النزاع القائم.[3]

إذ يجب أن يتضمن الإخطار وصفا دقيقا للطبيعة العامة للتلف أو الهلاك، مع بيان ماهيته ومقدار الطرود الناقصة ونسبة الضرر الحاصل، فكلما كان الإخطار أكثر تحديدا ووضوحا فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالبضائع، ازدادت سهولة إثبات الضرر أمام الجهات القضائية لاحقا، أما إذا جاء الإخطار بصيغة عامة أو غامضة تفتقر إلى التحديد، فإن قيمته الإثباتية تتراجع بشكل ملحوظ.[4]

ثالثا: الأطراف المعنية بالإخطار

أقرت المادة 790 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري، إلى جانب المادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل، الأطراف المعنية بإجراء الإخطار، والمتمثلة في المرسل

[1]–تنص المادة 790 الفقرة الثالثة على" لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند الاستلام".

[2]–اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

[3]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 151.

[4]–وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 274.

إليه أو من ينوب عنه من جهة، والناقل البحري أو ممثله من جهة أخرى، ويعد الإخطار إجراء قانونيا يباشره كل ذي مصلحة في حماية حقوقه، وعلى وجه الخصوص المرسل إليه أو ممثله القانوني، لذلك يوجه إلى الناقل البحري أو وكيله بميناء التفريغ، باعتبار أن هذه المرحلة تشهد انتقال حيازة البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه.[1]

رابعا: ميعاد الإخطار

يختلف التشريع البحري والتشريع الدولي في تحديد ميعاد الإخطار للناقل البحري عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة وذلك حسب إذا كان الضرر ظاهرا أو غير ظاهر، وعليه سنوضح ذلك في القانون البحري الجزائري، ثم اتفاقية هامبورغ.

1-في القانون البحري الجزائري

لقد قامت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري بالتمييز بين حالتين من الأضرار، إن كانت ظاهرة أو غير ظاهرة.

أ-حالة التلف الظاهر

يكون التلف ظاهرا عندما يستطيع الشخص العادي ملاحظته بمجرد أول نظرة للبضاعة في شكلها الخارجي، دون الحاجة إلى فتحها وتفحصها من الداخل، فبمجرد تفقدها تظهر عيوبها،[2] وقد نصت المادة 790 في فقرتها الأولى على أنه"إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لحين ثبوت العكس"

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 153.

[2]– المرجع نفسه، ص 159.

تجدر الإشارة إلى أن ميعاد التبليغ في القانون البحري الجزائري ميز بين مرحلتين، مرحلة ما قبل تسليم البضائع ومرحلة تسليم البضاعة، فالأولى قد يكون التسليم عبر مراحل يتخللها وقت طويل وعليه يكون الإخطار عند نهاية تفريغ كل جزء من البضاعة حتى لا تتفاقم الأضرار، أما الحالة الثانية إذا كان الإفراغ يتطلب أكثر من يوم وذلك حسب كمية البضاعة وطبيعتها، حيث أن عملية التسليم تبدأ من بداية تسليم أول جزء وتنتهي بانتهاء آخر جزء من البضاعة، فالإخطار هنا يكون عند تسليم الجزء الأخير من البضاعة.[1]

ب-حالة التلف غير الظاهر

وهي الحالة التي لا يستطيع المرسل إليه أو من يمثله من التحقق من حالة البضاعة، والتأكد من سلامتها ومطابقتها لما وصفت عليه في سند الشحن بسهولة بل يتطلب ذلك متسع من الوقت.[2] وعليه نصت المادة 790 في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري على تمديد ميعاد الإخطار حتى ثلاثة أيام، على أن تسري من تاريخ التسليم.

2-في اتفاقية هامبورغ

ميزت كذلك اتفاقية هامبورغ بين التلف الظاهر، والهلاك أو التلف غير الظاهر إلا أنها تختلف من حيث مدة الإخطار.

أ-حالة الهلاك أو التلف الظاهر

ألزمت المادة 19 الفقرة الأولى من اتفاقية هامبورغ القيام بالإخطار في يوم العمل الموالي ليوم تسليم البضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني، ويعني ذلك أن للمرسل إليه يوم كامل من أجل القيام بالإخطار وهو اليوم الذي يوم التسليم، واشترطت أن اليوم الذي يلي

[1]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 222.

[2]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 160.

عملية التسليم أن يكون يوم عمل، وعليه فإن كان يوم عطلة، يمتد الميعاد إلى يوم العمل الذي يليه[1].

ب-حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

وفقا للفقرة الثانية من المادة 19 من اتفاقية هامبورغ فإنه يتوجب على المرسل إليه أو ممثله القانوني، توجيه الإخطار الكتابي خلال مدة 15 يوم متتالية تلي يوم التسليم[2].

يتضح أن اتفاقية هامبورغ في تحديدها لميعاد الإخطار سواء في حالة الهلاك أو التلف الظاهر أو غير الظاهر أعطت حماية أكبر لصاحب الحق في البضاعة عكس ما جاء به التشريع الجزائري، لذلك كان يستحسن أن يأخذ المشرع الجزائري بالقواعد التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ بالزيادة في مواعيد الإخطار لكي تتاح الفرصة لصاحب الحق في البضاعة بفحصها وتحديد التلف بصفة دقيقة.

المطلب الثاني: إجراءات سير دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة

تخضع دعوى المسؤولية عن تلف البضاعة لجملة من القواعد الإجرائية التي تنظم ممارستها أمام القضاء، وذلك ضمانا لحماية حقوق الأطراف، وتتمثل أهم هذه القواعد في تحديد المحكمة المختصة بالنظر في النزاع (الفرع الأول)، وكذلك ضبط المدة القانونية المقررة لرفع الدعوى قبل سقوطها بالتقادم (الفرع الثاني).

[1]–أمين خلفي، المرجع السابق، ص 77.

[2]–المرجع نفسه، ص 78.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي

يعد تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضائع من الإجراءات المهمة التي تسبق الفصل في موضوع النزاع، ونظرا للطابع الدولي الذي قد يميز النقل البحري فقد نظم كل من المشرع الجزائري(أولا) واتفاقية هامبورغ(ثانيا) قواعد الاختصاص القضائي.

أولا: الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري

نصت المادة 745 من القانون البحري الجزائري على:" ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"[1]،تحيلنا هذه المادة إلى نص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري التي تنص على" يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له....."[2].

وبالرجوع إلى نص المادة 745 سالفة الذكر في فقرتها الثانية والتي جاءت بالنص الفرنسي نجد أنها منحت لرافع الدعوى إمكانية اختيار جهة قضائية أخرى وهي محكمة ميناء الشحن أو التفريغ، لكنها اشترطت أن يكون الميناء موجودا داخل التراب الوطني لا خارجه[3].

---

[1]–المادة 745 من القانون البحري الجزائري.

[2]–قانون رقم 08–09 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 هـ ، الموافق ل 25 فبراير 2008م، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الادارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 17 ربيع الثاني عام 1429هـ، الموافق ل 23 أبريل 2008.

[3]–حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في أطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020، ص 227.

ويمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن وكيل الناقل، باعتباره هو ممثلا له في الموانئ التي يتردد عليها الناقل أثناء مباشرة نشاطاته التجارية، ويدافع عن الناقل ولحسابه وهذا حسب الوكالة التي أبرمت بينهما، وذلك وفقا لأحكام المادة 613 من القانون البحري الجزائري، يجوز لوكيل السفينة أن يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق[1].

وقد أصدرت المحكمة العليا قرارا بتاريخ 16 ديسمبر 1997 عن الغرفة التجارية والبحرية، أكدت من خلال حكمها أن لرافع الدعوى كل الحرية والحق في اختيار الجهة القضائية المختصة محليا ولكن في حدود ما يقره القانون، وجاء ذلك في القضية التي كانت بين شركة تأمين النقل والشركة الجزائرية الليبية للنقل، ومن خلاله قضى مجلس قضاء تلمسان بعدم الاختصاص الاقليمي لمحكمة الغزوات لأنها ليست محكمة مقر إقامة المدعى عليه(الشركة الجزائرية الليبية)، والمقر الأصلي لها هو الجزائر العاصمة أي محكمة الجزائر العاصمة هي المختصة في النظر في النزاع[2].

ثانيا: الاختصاص القضائي في اتفاقية هامبورغ

حددت المادة 21 من اتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البحري في الفقرة الأولى منها الاختصاص القضائي فيما يتعلق بنقل البضائع، حيث جاء فيها:

"في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الاختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 164.

[2]–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، الصادر بتاريخ 1997/12/16، ملف رقم62697 ، مشار إليه في: حياة شتوان، المرجع السابق، ص 228.

أ-المحل الرئيسي للمدعى عليه وإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتباري لإقامة المدعى عليه.

ب-مكان أبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.

ج-ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

د-أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري".

أما الفقرة 2 من المادة 21 من المعاهدة فقد نصت على قواعد أخرى تحكم حالات خاصة:

2-أ"خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعى عليه بنقل الدعوى حسب اختياره إلى احدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يجب قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي للوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي".

ب-تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

3- لا يجوز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه المعاهدة في أي مكان تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4-أ- في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة لا يجوز إقامة دعوى بين نفس الطرفين استنادا إلى

نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.

ب– لأغراض هذه المادة لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة.

ج– لأغراض هذه المادة فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر وفقا للفقرة 2 (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة.

5-خلافا لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية

يقصد بتقادم دعوى مسؤولية الناقل مضي الفترة الزمنية التي يجب خلالها إقامة دعوى التعويض عليه، فإذا لم ترفع الدعوى خلال هذه الفترة المحددة قانونا يؤذي ذلك لسقوط وزوال الدعوى التي تحمي الحق[1].وعليه سنقوم بتناول موضوع تقادم دعوى المسؤولية في كل من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل(أولا) ثم في اتفاقية هامبورغ(ثانيا).

أولا: التقادم في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل

سيتم التطرق في هذا العنصر إلى مدة التقادم وبدأ سريانه ثم تمديد مدة التقادم.

1-مدة التقادم

لقد نص المشرع الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة بموجب ثلاثة مواد وهي المادة742، 743، 744 من القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 742 على:

[1]–محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 167.

" مـع التحفظـات لأحكـام المـادتين 743 و744 المـذكورتين أذنـاه تتقـادم الـدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه"[1].

أمـا المـادة 743 فنصـت علـى أن "تتقـادم كـل دعـوى ضـد الناقـل بسـبب الفقـدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى"[2].

وأضـافت المـادة 744 مـن القـانون البحـري الجزائـري أنـه "يمكـن رفـع دعـاوى الرجـوع حتـى بعـد انقضـاء المـدة المـذكورة فـي المـادة السـابقة علـى ألا تتعـدى ثلاثـة أشـهر مـن اليـوم الـذي يسـدد فيـه مـن رفـع دعـوى الرجـوع المبلـغ المطالـب بـه أو يكـون استلم هـو نفسـه تبليـغ الدعوى"[3].

أما المادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل فقد أقرت أنه "مع عدم الإخلال بـالفقرة سادسـا مكـرر: لا يسـأل الناقـل أو السـفينة عمـا يتعلـق بالبضـاعة مـا لـم ترفـع الـدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة بعد قيام سبب الدعوى"[4].

يتبين من خلال النصوص القانونية سالفة الذكر أن كل من القانون البحري الجزائري ومعاهـدة بروكسـل حـددت مـدة التقـادم بسـنة واحـدة، غيـر أن المعاهـدة قامـت بتحديـد بدايـة

[1]–المادة 742 من القانون البحري الجزائري.

[2]–المادة 743 من القانون البحري الجزائري.

[3]–المادة 744 من القانون البحري الجزائري.

[4]–المادة الثالثة الفقرة 6 من معاهدة بروكسل.

سريانه من تسليم البضاعة بعكس القانون الجزائري الذي لم يحدد تاريخ بداية السريان، والمعاهدة أجازت تمديد هذه المدة لكنها لم تحدد مدة التمديد، بعكس القانون البحري الجزائري الذي حدده بسنتين في حالة رجوع أطرف عقد النقل البحري على بعضهما البعض، وبسنة في حالة الدعوى على الناقل، وبثلاثة أشهر في حالة رجوع من دفع التعويض أو تبليغ الحضور أمام المحكمة، على المتسبب في الأضرار التي لحقت البضاعة[1].

كما نستخلص تبعا لأحكام المادة 742 من القانون البحري الجزائري أن التقادم يسري على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري وحددته بمرور سنتين، وقد عنيت بالدعوى التالية: دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه لمطالبته بأجرة النقل، ودعوى الناقل ضد الشاحن عن الأضرار التي تلحق البضاعة جراء خطئه أو مندوبيه[2]. أما الدعاوى التي ترفع على الناقل من قبل الشاحن أو المرسل إليه للتعويض عن الأضرار التي لحقت البضاعة كتلفها فحدد تقادمها بسنة واحدة كما هو موضح في المادة 743 من نفس القانون، إلا أنه لم يحدد تاريخ سريان التقادم إن كان من تاريخ تفريغ أو تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه[3].

2-بدأ سريان التقادم

لم تنظم النصوص القانونية بدأ سريان تقادم دعوى المسؤولية في حال تلف البضاعة، لذلك فإنها تخضع للقواعد العامة لحساب سريان التقادم، وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري أو معاهدة بروكسل فإنها حددت بسنة واحدة وتسري من تاريخ التسليم[4]، ويختلف بدأ سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي للبضاعة عن حالة الهلاك الكلي.

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 169.

[2]–حياة شتوان، المرجع السابق، ص 196.

[3]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 169.

[4]–خلفي أمين، المرجع السابق، ص 88.

أ- حالة التسليم الجزئي للبضاعة

إذا كان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت حلال دفعتين، فإن التقادم يسري من التاريخ الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى، والدفعة الثانية التي تبقت فيسري عليها نفس النظام، في حين إذا استغرقت عملية تفريغ البضاعة عدة أيام فإن احتساب مدة التقادم تسري من اليوم الذي سلمت فيه البضاعة ووضعت تحت إشراف المرسل إليه، وأثبت في وصل الاستلام سلامتها من قبل صاحب الحق فيها.[1]

ب- حالة الهلاك الكلي للبضاعة

في هذه الحالة يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم البضاعة فيه وهذا ما نصت عليه المادة 743 من القانون البحري الجزائري[2]، وهذا ما جاءت به كذلك معاهدة بروكسل وعليه في جميع الأحوال ترتفع المسؤولية عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، وإذا وصلت السفينة بدون البضاعة فإن التقادم يسري من تاريخ وصولها وإعلانها بفقدان البضاعة.[3]

2-تمديد مدة التقادم

نصت المادة 743 في فقرتها الثانية من القانون البحري على أنه يجوز تمديد مدة التقادم والتي حددت بدورها في الفقرة الأولى من نفس المادة بسنة واحدة حيث جاء فيها: "بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب

[1]–محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 223.

[2]–المرجع نفسه، ص 223.

[3]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص ص170–171.

عليه رفع الدعوى"[1]، ونصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على" .... ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك"[2].

بناء عليه نستنتج أن كل من المشرع الجزائري ومعاهدة بروكسل أجازا تمديد مدة التقادم بشرط اتفاق الأطراف، لكن المشرع الجزائري حدد مدة التمديد بعامين بخلاف المعاهدة التي تركته مفتوحا.

ثانيا: التقادم في اتفاقية هامبورغ

تطرقت اتفاقية هامبورغ لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في المادة 20 منها والتي جاءت فيها ما يلي:

1-" تسقط أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين.

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

3-لا يدخل اليوم الذي يبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4-" يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقوم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5-" الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة، إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90

[1]–الفقرة الثانية من المادة 743 من القانون البحري الجزائري.

[2]–الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل.

يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه".

بالرجوع إلى ما تناولناه سابقا في المادة 743 من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل نلاحظ أن في اتفاقية هامبورغ في مادتها 20 الفقرة الأولى وسعت في مدة التقادم إلى سنتين بدلا من سنة واحدة، أما الفقرة الرابعة فأجازت الاتفاق بين الطرفين على تمديد مدة التقادم مرة أو عدة مرات وذلك بعد إعلان يوجه من طرف المدعى عليه، الذي يكون في الغالب الناقل، إلى المدعي وهو الشاحن أو المرسل إليه،[1] وهذا ما نصت عليه كذلك المادة 743 من القانون البحري الجزائري في الفقرة الثانية حيث أجازت للطرفين تمديد مدة التقادم بسنتين، لكن لا يجوز إعادة تمديده لمرة ثانية.

المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة

يمثل التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضاعة وتسليمها سليمة ركيزة أساسية في عقد النقل البحري. ومع ذلك، فإن هذه المسؤولية ليست مطلقة، إذ يمكن أن تنتفي في حالات معينة يثبت فيها الناقل أن الضرر أو التلف يعود إلى أسباب خارجة عن إرادته أو إلى أخطاء لا يد له فيها، وقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 803 من القانون البحري، على حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة (المطلب الأول) وتحديد مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة

لا تقوم مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة على أساس مطلق، إذ يمكن إعفاؤه منها متى أثبت وجود أسباب قانونية تحول دون مساءلته، ويمكن تقسيم هذه الحالات إلى

[1]–رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 173.

أسباب عامة(الفرع الأول) وأخرى خاصة (الفرع الثاني) تتيح للناقل دفع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع بما فيها التلف.

الفرع الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وردت الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية عن تلف البضاعة في المادة 803 من القانون البحري ويخرج فيها الضرر عن إرادة الناقل ولا يمكنه التحكم فيها التي تتمثل في القوة القاهرة (أولا) والأخطاء الملاحية (ثانيا) وخطأ الشاحن (ثالثا) وعيب في البضاعة ذاتها (رابعا)وكذا إنقاذ الأرواح والأموال والبيئة (خامسا).

أولا: القوة القاهرة

لم يضع القانون البحري تعريفا محددا للقوة القاهرة، لكن القانون المدني أشار إليها في المادة 127، حيث نجدها تبينت إشارة لمفهوم القوة القاهرة أنه متى أقام الشخص الدليل على أن الضرر الحاصل كان نتيجة سبب لا دخل له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ الغير، وهذا ما لم يوجد نص أو اتفاق مخالف و قد أثار خلاف فقهي وقضائي حول التمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا يمكن توقعه، لكن القضاء استقر على عدم التمييز، واعتبر أن السبب المعفي من المسؤولية يجب أن يجمع بين صفتين عدم التوقع واستحالة الدفع، وعليه فالقوة القاهرة والحادث المفاجئ كلاهما سبب خارجي يعفي الناقل البحري من المسؤولية متى توافرت هذه الشروط[1].

تُعرَّف القوة القاهرة بأنها كل حادث يقع بعد إبرام العقد ويجعل تنفيذ التزام الناقل مستحيلاً استحالة مطلقة، دون أن يكون للمدين يد فيه أو قدرة على توقعه أو دفعه. ومن

[1]–عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل العدد 7، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان، الجزائر، 2014، ص270–271.

أبرز صورها: العواصف غير العادية، السيول، هياج البحر بصورة استثنائية، أعمال الحرب، الثورات، الفتن، والحصار البحري على ميناء الوصول. ولا تُعد قوة قاهرة الظواهر الطبيعية التي تتكرر بانتظام ويمكن توقعها، مثل تجمد الميناء في مواسم معينة وما يترتب عليه من تأخير، إذ إن الناقل يستطيع توقعها والتكيف معها، وقد نصّت اتفاقية بروكسل 1924 المادة 4/2 "على هذا الإعفاء من خلال تعداد الحالات التي تُعتبر قوة قاهرة، كالقضاء والقدر والحروب ومخاطر البحر وأوامر الإدارية و الأحكام القضائية والحريق و غيرها"، في المقابل لم تتبنَّ اتفاقية هامبورغ 1978 ولا المشرّع الجزائري ذات النهج، حيث لم يقدما قائمة محددة للحوادث، بل اكتفيا بالنص العام على القوة القاهرة، أما المادة 803 من القانون البحري الجزائري فقد قنّنت الإعفاء إذا أثبت الناقل فجائية الحادث واستحالة توقعه أو دفعه، بما في ذلك الحريق ومخاطر البحر، وهي في حقيقتها تطبيقات لمفهوم القوة القاهرة[1] .

ثانيا: الأخطاء الملاحية

تنص الفقرة (ب) من المادة 803 على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية، يُعزى هذا الإعفاء إلى طبيعة هذه الأخطاء التي تقع في قيادة السفينة، مثل المناورات الخاطئة التي قد تؤدي إلى اصطدام السفينة. يعكس هذا الحكم السلطة الواسعة الممنوحة للربان في التصرف، حيث لا يتدخل الناقل بشكل مباشر في تفاصيل الملاحة اليومية. وبالتالي، فإن الأضرار الناجمة عن هذه الأخطاء، والتي لا يمكن للناقل التحكم فيها بشكل مباشر، تُعد من الحالات التي ترفع عنه المسؤولية القانونية[2].

[1]–أرزقي لعوج، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد الرابع، جامعة بومرداس، 2022، ص152.

[2]–أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2015، ص 210.

ثالثا: خطأ الشاحن

يعد خطأ الشاحن والعيب الذاتي في البضاعة من الأسباب التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء النقل، لأن الضرر لا يكون ناتجًا عن تقصير من الناقل. ويتمثل خطأ الشاحن في سوء تغليف البضاعة أو عدم تمييزها أو إهمال اتخاذ الاحتياطات اللازمة لنقلها، خاصة إذا كانت تحتاج إلى عناية خاصة، مما قد يؤدي إلى تلفها أو ضياعها أثناء الشحن[1].

رابعا: العيب في البضاعة ذاتها

يعد العيب الكامن في البضاعة ذاتها من أهم أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، إذإن الناقل لا يتحمل تبعة التلف أو الهلاك إذا كان راجعا إلى طبيعة البضاعة أو خصائصها الداخلية التي تجعلها عرضة لتلف دون تدخل خارجي، وقد نصت اتفاقية بروكسل 1924 في المادة 4/2 على هذا الإعفاء بقولها"لا يكون الناقل أو السفينة مسؤولين عن فقدان أو تلف البضاعة الناشئ عن عيب كامن أو طبيعة البضاعة" ويشمل فيها الحالات التي تتعرض البضاعة للتلف بسبب قابليتها الذاتية للتعفن أو التبخر أو الانكماش او التفاعل الكيميائي[2].

أما اتفاقية هامبورغ 1978 فقد أبقت على قرينة المسؤولية المفترضة ضد الناقل، لكنها أجازت له دفع هذه القرينة إذا أثبت أن التلف كان نتيجة العيب الذاتي للبضاعة[3]. وفي

---

[1]–فياض القضاة ، أحكام مسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني و اتفاقية هامبورغ ، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون ، العدد 01 ، المجلد 26 ، 1999، ص 233.

[2]–المادة 4/2من اتفاقية بروكسل 1924.

[3]–المادة5/4 من اتفاقية هامبورغ 1978.

القانون الجزائري، نصت المادة 803 على إعفاء الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف راجع إلى طبيعة البضاعة نفسها، وهو ما ينسجم مع الاتجاه الدولي في هذا المجال[1].

خامسا: إنقاذ الأرواح والأموال والبيئة

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة إذا كان الضرر ناتجًا عن قيامه بواجب قانوني يتمثل في تقديم المساعدة والإنقاذ في البحر، سواء تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح أو الأموال، فالقوانين البحرية والاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية هامبورغ تفرض على الربان التدخل لإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر، بينما يبقى إنقاذ الأموال أمرًا جوازيًا بشرط أن تكون التدابير المتخذة معقولة. كما يشمل الإعفاء حالة انحراف السفينة عن مسارها المعتاد بقصد تقديم المساعدة أو حماية البيئة من التلوث البحري، كاتخاذ إجراءات لتفادي الأضرار البيئية أو الحد منها، حتى ولو ترتب عن ذلك تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها. ومع ذلك، يجوز لأصحاب البضاعة إثبات خطأ الناقل الملاحي لتحميله المسؤولية، غير أن إثبات ذلك يبقى صعبًا عمليًا لعدم مشاركتهم في الرحلة البحرية وعدم علمهم بمجريات الملاحة.[2]

الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة

يستطيع الناقل البحري دفع مسؤوليته بصفة عامة من خلال إثبات السبب الأجنبي إذا كان القانون البحري الجزائري هو الواجب التطبيق على عقد النقل، غير أن سند الشحن قد يتضمن أحكامًا خاصة تتعلق ببعض الحالات الاستثنائية، مثل نقل الحيوانات أو عدم تصريح الشاحن بطبيعة بعض النباتات والبضائع. كما أن القانون البحري الجزائري تناول

[1]– المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

[2]–أرزقي لعوج، المرجع السابق، ص 158.

بعض الأسباب الخاصة التي تتمثل في المسؤولية النسبية (أولا) وذكر البيانات غير صحيحة من طرف الشاحن (ثانيا) ونقل الأشياء الثمينة دون التصريح بقيمتها (ثالثا) والتصريح الكاذب للشاحن (رابعا).

أولا: المسؤولية النسبية

أخذ المشرع الجزائري في القانون البحري بمبدأ المسؤولية النسبية، وذلك بموجب المادة 804 من القانون البحري الجزائري، حيث يكون الناقل البحري مسؤولًا فقط عن الجزء من الضرر الناتج عن خطئه أو خطأ مندوبيه إذا اشترك مع سبب آخر في إحداث الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع. وبالتالي لا يتحمل الناقل كامل المسؤولية، بل يقتصر التزامه على مقدار مساهمته في وقوع الضرر، مع التزامه بإثبات أنه غير مسؤول عن باقي الخسائر والأضرار التي تعود إلى أسباب أخرى أجنبية عنه[1].

ثانيا: ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن

أعفى المشرع الجزائري الناقل البحري من المسؤولية في حالة قيام الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة أو ناقصة تتعلق بالبضاعة، وهو ما نصت عليه المادة 805 من القانون البحري الجزائري، فإذا لم يصرح الشاحن بنوع البضاعة أو قيمتها الحقيقية قبل النقل ولم يثبت ذلك في وثيقة الشحن أو في وثيقة مرافقة، فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار أو الخسائر التي تتجاوز الحدود المقررة قانونًا أو المتفق عليها دوليًا. ويهدف هذا الحكم إلى حماية الناقل من الأخطار الناتجة عن جهله بحقيقة البضائع المنقولة وطبيعتها[2].

[1]–أرزقي لعوج، المرجع السابق، ص 155.

[2]– أحمد مدني، المرجع السابق، ص 211.

ثالثا: نقل الحيوانات الحية

يعد نقل الحيوانات الحية حالة خاصة في نطاق مسؤولية الناقل البحري، إذ نصّ المشرّع الجزائري في الفقرة "ب" من المادة 812 من القانون البحري على جواز اشتراط الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بهذه البضاعة خلال الفترة الممتدة من تسلّمها من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، ويُعتبر هذا النص تكريساً لمبدأ حرية التعاقد، حيث منح الأطراف إمكانية الاتفاق على توزيع المخاطر المرتبطة بطبيعة هذه البضاعة الاستثنائية. ويعود هذا التوجه إلى خصوصية الحيوانات الحية التي تجعلها أكثر عرضة للتلف أو الهلاك بفعل عوامل طبيعية أو صحية خارجة عن إرادة الناقل، مما يبرر منح الناقل الحق في إدراج شرط الإعفاء ضمن عقد النقل، ويتوافق هذا الاتجاه مع ما نصّت عليه اتفاقية هامبورغ 1978 في المادة 5/5، حيث خُصّت الحيوانات الحية بأحكام خاصة تراعي طبيعتها المميزة[1].

رابعا: التصريح الكاذب للشاحن

نصت المادة 810 من القانون البحري الجزائري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا قام الشاحن عمدًا بتقديم تصريح كاذب بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في أي وثيقة مرتبطة بالنقل. ويترتب على هذا التصرف سقوط حق الشاحن في مطالبة الناقل بالتعويض عن الأضرار أو الخسائر الناتجة، لأن الناقل بنى عملية النقل على معلومات غير صحيحة قدمها الشاحن بسوء نية[2].

[1]–نهاد رزاي، المرجع السابق، ص39.

[2]–أحمد مدني، المرجع السابق ، ص ص 211–212.

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري

يعد تحديد مسؤولية الناقل البحري من أبرز وأهم الخصوصيات التي تميز القانون البحري عن القواعد العامة في المسؤولية المدنية، التي تعتمد على مبدأ التعويض الكامل عن الأضرار اللاحقة بالمضرور، في حين يكتفي القانون البحري بوضع حد لا يجوز تجاوزه مهما بلغت جسامة الضرر الفعلي، وبرز هذا النظام استجابة للطبيعة الخاصة للنقل البحري وما يرافقه من مخاطر متعددة وصعوبات تقنية ومهنية، مما يعتبر تحميل الناقل المسؤولية غير المحدودة أمرا يهدد استمرارية نشاطه التجاري ويخل بالتوازن العقدي بين الأطراف، ولتوضيح ذلك سيتم التطرق لمفهوم تحديد مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول) والإطار التشريعي والاتفاقي لتحديد مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مفهوم تحديد مسؤولية الناقل البحري

يتمثل تحديد المسؤولية في مجموعة القواعد التي تبين حدود المسؤولية المالية والقانونية للناقل في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه، بما يضمن التوازن بين حماية مصالح المتعاملين في التجارة البحرية وعدم تحميل الناقل أعباء تفوق قدرته، لذلك سنتطرق لتعريف تحديد مسؤولية الناقل البحري(أولا)ونطاق تطبيقه(ثانيا).

أولا: تعريف تحديد مسؤولية الناقل البحري

يقصد بتحديد مسؤولية الناقل البحري وضع إطار قانوني يحدد سقفًا أقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بحرًا، سواء تمثلت في الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، ويعد هذا المبدأ من الخصوصيات المهمة في

القانون البحري مقارنة بالقواعد العامة في المسؤولية المدنية[1]، إذ تقوم القاعدة العامة على أساس التعويض الكامل عن جميع الأضرار اللاحقة بالمضرور، في حين أن القانون البحري يخرج عن هذا الأصل ويكتفي بتحديد مبلغ أقصى لا يجوز تجاوزه، مهما كانت جسامة الضرر الفعلي[2].

ويفهم من هذا النظام أن مسؤولية الناقل البحري ليست مفتوحة أو غير محدودة، بل هي مسؤولية مقيدة قانونًا بحدود مالية مسبقة، وذلك مراعاةً للطبيعة الخاصة للنقل البحري وما يرافقه من مخاطر متعددة وصعوبات مهنية وتقنية، وبالتالي، فإن القاضي عند ثبوت مسؤولية الناقل لا يمكنه الحكم بتعويض يفوق هذا الحد، حتى وإن كانت الخسائر الحقيقية أكبر بكثير من المبلغ المحدد قانونا أو اتفاقيا[3].

ثانيا: نطاق تطبيق تحديد مسؤولية الناقل البحري

يشمل نظام تحديد المسؤولية جميع صور المسؤولية التي قد تنشأ عن عقد النقل البحري سواء كانت مسؤولية عقدية ناشئة عن الإخلال بالتزامات عقد النقل، أو مسؤولية تقصيرية متى توافرت شروطها، ما دام الضرر مرتبطًا بعملية النقل البحري،[4] كما أن هذا التحديد لا يعني أن الناقل يلتزم دائمًا بأداء المبلغ الأقصى، بل يظل التعويض مرتبطًا بوجود ضرر ثابت فعليًا، فإذا كانت قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى المقرر، فإن الناقل لا يلتزم إلا بدفع قيمة الضرر الحقيقي فقط.

---

[1]–سالمة فرج الجازوي، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة أبحاث قانونية، جامعة سرت، المجلد 10 العدد 2، 2023، ص 106 ،متاح على الموقع الإلكتروني:
http://journal.su.edu.ly/index.php/lr/inde: تاريخ الاطلاع: 13ماي 2026، على الساعة :12:05.

[2]– يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص 174.

[3]– سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 106.

[4]– عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 7.

الفرع الثاني: الإطار التشريعي والاتفاقي لتحديد مسؤولية الناقل البحري

لقد تبنى المشرع البحري هذا النظام في إطار التوازن بين مصلحة الشاحنين وأصحاب البضائع من جهة، ومصلحة الناقلين البحريين من جهة أخرى، كما تدعمه الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية هامبورغ وقواعد روتردام، التي تهدف إلى توحيد قواعد المسؤولية وتحديدها بشكل يراعي خصوصية الملاحة البحرية وتجنب تحميل الناقل أعباء مالية غير متوقعة قد تؤثر على استمرارية نشاطه التجاري[1].

فقد نصت المادة 5/4 من معاهدة بروكسل 1924، على تحديد مبلغ أقصى للتعويض عن التلف هو 100 جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة، وهو ما يعكس توجه المشرع الدولي نحو حماية الناقل من المسؤولية غير المحدودة[2]، أما اتفاقية هامبورغ 1976 فقد رفعت الحد إلى 835 وحدة لكل طرد أو وحدة أو 2.5 حقوق سحب خاصة لكل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة[3].

أما القانون البحري الجزائري فقد نصت المادة 803 منه على اعتماد نظام تحديد المسؤولية، مؤكدة أن الناقل لا يلتزم إلا في حدود مالية معينة، مع مراعاة خصوصية النقل البحري والمخاطر المرتبطة به، ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يكتف بالنقل الحرفي لنصوص الاتفاقيات، بل حاول التوفيق بين مقتضيات التجارة البحرية الدولية ومتطلبات البيئة القانونية الوطنية.

---

[1]– رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 83.

[2]–اتفاقية بروكسل 1924، المادة5/4.

[3]–قواعد هامبورغ 1978، المادة 6/1.

الخاتمة

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة نخلص إلى أن المشرع قد أولى عناية خاصة لتنظيم العلاقة القانونية التي تربط الناقل البحري بشاحني البضائع وأصحابها، وذلك من خلال وضع مجموعة من القواعد القانونية التي تحدد نطاق مسؤولية الناقل البحري وشروط قيامها وحالات الإعفاء منها، بما يحقق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري ويضمن استقرار المعاملات التجارية البحرية، كما خلصت الدراسة من خلال تناول آثار مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة، إلى أن دعوى المسؤولية تمثل الوسيلة القانونية التي كفلها المشرع للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلف البضاعة، حيث أحاطها بمجموعة من الشروط والإجراءات التي تكفل حماية حقوق ذوي الشأن، وفي المقابل لم يجعل مسؤولية الناقل مسؤولية مطلقة، وإنما أجاز له التمسك بحالات الإعفاء التي يقررها القانون متى أثبت توافر أسبابها، بما يحقق التوازن بين حماية أصحاب البضاعة وعدم تحميل الناقل تبعية الأضرار التي تخرج عن نطاق مسؤوليته.

وقد توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج أبرزها:

— تقوم مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة متى ثبت وقوع الضرر أثناء فترة وجود البضاعة في حراسته، مع افتراض خطئه في العديد من التشريعات البحرية، الأمر الذي يخفف عبء الإثبات عن المضرور ويوفر حماية أكبر لأصحاب البضائع.

— لقيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وجب توفر أركانها والمتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما وفقا للقواعد العامة للمسؤولية.

— تعتبر مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة ذات طبيعة عقدية أساسا، لكنها تتداخل مع المسؤولية التقصيرية في بعض الحالات.

— يشمل نطاق المسؤولية فترة وجود البضاعة تحت عهدة الناقل، من الاستلام حتى التسليم مع شمول الأضرار المادية والمعنوية.

—لا تتميز دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة بأي خصوصية من حيث القواعد المنظمة لها التي تعد نفسها المطبقة في دعوى المسؤولية في عقد النقل البحريالتي تعدذات طبيعة خاصة في شروط رفعها لوجوب توفر شرط الإخطار.

—تتأثر إجراءات سير الدعوى بالاختصاص القضائي وأجل التقادم مما يحدد من فعالية الدعوى.

— يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر ناتج عن قوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو المرسل إليه وهي حالات الإعفاء العامة، ويعفى كذلك إذا كانت عيوب ذاتية في البضاعة أو طبيعتها التي تكون قابلة للتلف وهذه تمثل حالات الإعفاء الخاصة.

—نصت الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري على تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة من خلال وضع حد أقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالمضرور حتى يخفف العبء عن الناقل، وهو ما يميز التعويض في دعوى المسؤولية البحرية عن القواعد العامة للمسؤولية.

–تتدرج مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة ضمن الإطار العام لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، ومن ثم تسري عليها الأحكام والقواعد العامة المقررة لهذه المسؤولية، في ظل غياب تنظيم قانوني خاص بها.

– لقد وفق المشرع الجزائري إلى حد كبير في تنظيم المسؤولية القانونية للناقل البحري عن تلف البضاعة من خلال إرساء قواعد قانونية واضحة تسهم في حماية مصالح أطراف عقد النقل البحري، غير أن التطور المتسارع للتجارة البحرية الدولية يقتضي مواصلة تحديث

التشريعات الوطنية بما ينسجم مع المستجدات والاتفاقيات الدولية الحديثة، بما يكفل مزيدا من الفعالية والعدالة في تسوية المنازعات الناشئة عن نقل البضائع بحرا.

حيث تعتري التشريع الجزائري بعض النقائص المتعلقة بتنظيم مسؤولية الناقل البحري فبالرغم من شمولية الأحكام التي أوردها المشرع، إلا أنها لا تستوعب جميع المسائل المرتبطة بالموضوع، إذ أغفل النص على بعض العناصر والحالات، مكتفيا بتنظيمها بصورة عامة.

وفي هذا الإطار يمكن تقديم بعض الاقتراحات أهمها:

– أن يخضع المشرع مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة لنظام قانوني خاص وذلك بسن جملة من الأحكام والنصوص التي تنظمها على نحو مستقل، دون الاكتفاء بالقواعد العامة المقررة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

– ضمان التوافق بين القانون البحري والأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة من أجل توحيد القواعد القانونية في هذا المجال، وتسهيل الإجراءات عند حالات النزاع المتعلقة بهذه المسؤولية.

قائمة المصادر والمراجع

أولا: قائمة المصادر

1/الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 (قواعد هامبورغ)، دخلت حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992.

2. معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المعتمدة من قبل اللجنة البحرية الدولية، الموقعة في 25 أوت 1924 (اتفاقية بروكسل)، دخلت حيز النفاذ في 02 جوان 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 2 مارس 1964، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المتوقعة في بروكسل في 25 أوت 1924، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964م.

2/ النصوص القانونية الوطنية

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 م.

2. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101، الصادرة بتاريخ 14 ذو الحجة 1395هـ، الموافق ل 19 ديسمبر 1975 م.

3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 20 ربيع الثاني 1397هـ، الموافق ل 10 أبريل 1977 م.

4. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13، الصادرة بتاريخ 7 رمضان 1415هـ، الموافق ل 8 مارس 1995م.

5. القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 17 ربيع الثاني عام 1429هـ، الموافق ل 23 أبريل 2008 م.

ثانيا: قائمة المراجع

1/ الكتب

1. طالب حسن موسى، القانون البحري (السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية...)، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004.

2. عبد القادر بوشعالة، النقل البحري للبضائع، دار الثقافة، الجزائر، 2016.

3. عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، ط 2، دار هومة، الجزائر، 2006.

4. عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ط 5، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.

5. لطيف جبر كوماني، القانون البحري: السفينة - أشخاص الملاحة - النقل - البيوع - التأمين، ط 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.

6. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001.

7. محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

8. محمد حسنين، القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2015.

9. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري (مصادر الالتزام، الواقعة القانونية)، ج 2، ط 1، دار الهدى، الجزائر، 1991-1992.

10. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، البري، الجوي)، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.

11. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط 1، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.

12. يوسف المصري، القانون البحري الدولي، ط 1، دار العدالة، القاهرة، 2011.

2/ الرسائل والمذكرات

أ/ رسائل الدكتوراه

1. حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020.

2. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2011-2012.

3. يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.

ب/ مذكرات الماجستير

1. إبراهيم تيانتي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة مغنية، 2025.

2. أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2009.

3. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.

4. عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009.

5. مراد بسعيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2003-2004.

ج/ مذكرات الماستر

1. شهيرة بلميهوب، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.

2. عبد القادر بن عودة، المسؤولية العقدية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة الجزائر 1، 2017.

3. مروة نوار وبشرى ساعد قرمش، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2024.

4. نهاد رزاي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2022.

5. هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، 2018.

ج- المقالات

1. أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2015.

2. أرزقي لعوج، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد 4، جامعة بومرداس، 2022.

3. أمينة بورطال، انعكاس صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتردام والتشريع البحري الداخلي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 7، العدد 1، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018.

4. زياد عباس وكمال السعدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة آفاق العلوم، العدد 1، كلية مأمون، العراق، 2021.

5. سالمة فرج الجازوي، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة أبحاث قانونية، المجلد 10، العدد 2، جامعة سرت، 2023.

6. سيد أحمد بن ددوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018.

7. عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014.

8. عمار فيصل، طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 1، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل.

9. عمرو أحمد عبد المنعم دبش، أركان المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد 2، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2019.

10. فياض القضاة، أحكام مسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 26، العدد 1، 1999.

11. محمد الصالح هادف، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، وزارة العدل، الجزائر، 2010.

12. محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018.

13. مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري، المجلة القانونية والاقتصادية، العدد 4، جامعة المنوفية، 2021.

14. يوسف بسعدي وكمال حدوم، مكانة الخطأ الملاحي في النقل البحري للبضائع: دراسة في النصوص القانونية والاجتهاد القضائي، مجلة السياسة العالمية، العدد 2، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2023.

د– المواقع الإلكترونية:

– http://asjp.cerist.dz

– http://journal.su.edu.ly/index.php/lr/inde

–https://nrme.net/detail1300760123.html

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الشكر و التقدير .....

اهداء .....

مقدمة..... 1

الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة 6

المبحث الأول: أركان مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة..... 6

المطلب الأول: الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة..... 7

الفرع الأول: صور الخطأ 7

أولا–أخطاء الناقل الشخصية:..... 7

ثانيا-أخطاء التابعين: 12

الفرع الثاني: إثبات الخطأ 14

المطلب الثاني: الضرر والعلاقة السببية..... 16

الفرع الأول: الضرر 16

أولا–تعريف تلف البضاعة: 16

ثانيا–التمييز بين تلف البضاعة وهلاكها: 17

الفرع الثاني: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر 18

المبحث الثاني: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة 20

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة 20

الفرع الأول: الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل البحري 20

الفرع الثاني:المسؤولية التقصيرية للناقل البحري 22

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري لتلف البضاعة 23

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري 24
أولا–النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري: 24
ثانيا–النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ: 25
الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري 25
أولا-مفهوم التلف: 26
ثانيا–أنواع التلف: 27
الفرع الثالث: النطاق المكاني لمسؤولية الناقل البحري 27
الفرع الرابع: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري 28
أولا-الناقل المتعاقد: 29
ثانيا-الناقل الفعلي: 30
ثالثا-الناقل في النقل المتتابع: 30
الفصل الثاني: أثار مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة 33
المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة 33
المطلب الأول: القواعد التي تحكم رفع دعوى المسؤولية 33
الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع 34
أولا-صاحب الحق في رفع الدعوى (المدعي): 34
ثانيا-المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة: 38
الفرع الثاني: شرط الإخطار 42
أولا-تعريف الإخطار: 42
ثانيا-شروط الإخطار: 43
ثالثا-الأطراف المعنية بالإخطار: 44
رابعا-ميعاد الإخطار: 45

المطلب الثاني: إجراءات سير دعوى المسؤولية 47
الفرع الأول: الاختصاص القضائي 48
أولا- الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري: 48
ثانيا-الاختصاص القضائي في اتفاقية هامبورغ: 49
الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية 51
أولا-التقادم في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل: 52
ثانيا-التقادم في اتفاقية هامبورغ: 55
المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة 56
المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة 57
الفرع الأول: الأسباب العامة 57
أولا–القوة القاهرة: 57
ثانيا–الأخطاء الملاحية: 58
ثالثا–خطأ الشاحن: 59
رابعا–العيب في البضاعة ذاتها: 59
الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تلف البضاعة 61
أولا–المسؤولية النسبية: 61
ثانيا–ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن: 62
ثالثا–نقل الحيوانات الحية: 62
رابعا–التصريح الكاذب للشاحن: 63
المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري 63
الفرع الأول: مفهوم تحديد مسؤولية الناقل البحري 64
أولا-تعريف تحديد مسؤولية الناقل البحري: 64

ثانيا-نطاق تطبيق تحديد مسؤولية الناقل البحري: 65

الفرع الثاني: الإطار التشريعي والاتفاقي لتحديد مسؤولية الناقل البحري 65

خاتمة..... 68

قائمة المراجع: .....Error! Bookmark not defined

فهرس المحتويات 80

ملخص الدراسة

تتناول هذه الدراسة موضوع المسؤولية القانونية للناقل البحري عن تلف البضاعة، باعتباره من المواضيع المهمة في مجال القانون البحري لما يكتسيه من أهمية عملية وقانونية في إطار التجارة البحرية الدولية، وما يثيره من إشكالات تتعلق بحماية مصالح أطراف عقد النقل البحري. وتهدف الدراسة إلى بيان مدى نجاح المشرع الجزائري إلى جانب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، في إرساء نظام قانوني يحقق التوازن بين حماية أصحاب البضائع من الأضرار التي قد تلحق بها أثناء النقل البحري، وبين مراعاة خصوصية النشاط البحري ومتطلبات استقرار المعاملات التجارية.

ولتحقيق ذلك تم الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال دراسة النصوص القانونية المنظمة للمسؤولية البحرية، إلى جانب المنهج المقارن من خلال الاستعانة بأحكام بعض الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ. وقد أظهرت الدراسة أن المشرع البحري تبنى نظاما خاصا للمسؤولية ينسجم مع خصوصية النقل البحري ومتطلبات التجارة الدولية، بما يضمن قدرا من التوازن بين مصالح الناقل البحري وأصحاب البضائع، ويسهم في تحقيق الأمن القانوني واستقرار المعاملات البحرية.

الكلمات المفتاحية:الناقل البحري – تلف البضاعة – المسؤولية البحرية – القانون البحري الجزائري – معاهدة بروكسل – اتفاقية هامبورغ.

Abstract

This study addresses the legal liability of the maritime carrier for cargo damage, a pivotal topic in maritime law due to its practical and legal significance within international maritime trade, and the challenges it raises regarding the protection of the interests of contracting parties. The study aims to demonstrate the extent to which the Algerian legislator, alongside relevant international conventions, has succeeded in establishing a legal framework that balances the protection of cargo owners from damage during transit with the unique nature of maritime activity and the demands of commercial stability.

To achieve this, the study adopts an analytical approach by examining the legal texts governing maritime liability, alongside a comparative approach drawing on the provisions of international conventions, most notably the Brussels Convention and the Hamburg Rules. The study reveals that the maritime legislator has adopted a distinct liability regime aligned with the specific nature of maritime transport and international trade requirements. This regime ensures a degree of balance between the interests of the maritime carrier and cargo owners, thereby contributing to legal certainty and the stability of maritime transactions.

Keywords: Maritime Carrier, Cargo Damage, Maritime Liability, Algerian Maritime Law, Brussels Convention, Hamburg Rules