

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



# الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون نشاطات بحرية ومينائية

تحت إشراف:

الأستاذة مرابط وسيلة

من تقديم الطالب(ة):

بو عافية أشرف

شنوف عبد الغاني

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. مجدوب كوثر	أستاذ محاضر	رئيسا
د. مرابط وسيلة	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
د. نظور أحلام	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جويلية 2021

## الشكر والعرفان

نتقدم بداية بالشكر لله سبحانه وتعالى الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل

قال الرسول صلى الله عليه وسلم "من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

يسرني أن نتقدم بالشكر الجزيل وتقديرنا العميق واعتزافنا بالجميل إلى

الأستاذة المشرفة التي لم تبخل علينا بنصائحها و توجيهاتها اتجاه هذا العمل الذي صوبته وأولت له عناية.

الدكتورة مرابط وسيلة

و الشكر موصول كذلك إلى أعضاء اللجنة الموقرة التي قبلت مناقشة هذا العمل المتواضع و تصويب أفكاره.

# مقدمة

يعد النقل البحري شريان الحياة الاقتصادية وذلك للأهمية الكبرى التي يمتلكها في هذا المجال، حيث تعتبر هذه العملية مادية وهي مرتبطة بتصريف قانوني يضبطها وينظمها ألا وهو عقد النقل البحري الذي يعتبر من أبرز العقود التي يتم إبرامها في مجال التجارة البحرية ويبرم بصفة رضائية بين أطراف هم (الشاحن والناقل والمرسل إليه)، ونظرا لأهميته ظهرت العديد من الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل البحري على غرار اتفاقية بروكسل 1924 وكذا اتفاقية هامبورغ 1978.

كما و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري حذا حذو هاته الاتفاقيات كونه نظم موضوع النقل البحري بكل تفاصيله وذلك نتيجة للخصوصية التي يمتاز بها هذا العقد، فإنه يترتب عنه التزامات تبادلية تؤدي إلى قيام مسؤولية مدنية بين أطرافه سواء كانت هذه المسؤولية عقدية ناتجة عن عقد النقل البحري أو تقصيرية تكون مرتبطة بمندوبي الشاحن أو الناقل البحري؛ حيث تنشأ مسؤوليتهم نتيجة إخلالهم بالالتزامات التعاقدية.

يمكن للناقل البحري أن يعفى من المسؤولية الملقاة و المترتبة على عاتقه و ذلك ما أكدته المادة 803 قانون بحري جزائري ؛ حيث نص المشرع الجزائري على وجود 12 حالة للإعفاء أوردها على سبيل الحصر فحتى تنتفي مسؤوليته لا بد أن ترد إحدى الحالات الواردة في المادة السالفة الذكر على غرار (القوة القاهرة و أخطاء الشاحن).

## أهمية الموضوع:

تكمن أهمية موضوع بحثنا هذا في كونه من الناحية العملية موضوع جديد وأصيل، حيث لم يتم تناوله بكثرة خاصة في التشريع الجزائري مما سيسهم في تسليط الضوء وإضفاء المرونة على عملية تجسيد المواد القانونية ذات الصلة في الميدان العملي. ومن الناحية العلمية نأمل أنه سيساهم في إثراء المكتبة القانونية ويكون مرجعا للدراسات اللاحقة فيما بعد.

## أسباب اختيار الموضوع:

الميول والرغبة في دراسة موضوع ذو أهمية على الصعيد الوطني والدولي، بالإضافة إلى الرغبة في معالجة موضوع حديث لم تتوافر فيه العديد من الدراسات، والإسهام في إثراء المكتبة الجامعية واعتماد الطلبة المستقبليين عليه، ونظرا كذلك لرغبتنا في تقديم بحث يكون موضوعه مزج بين الجانب النظري والإجرائي.

## أهداف الموضوع:

يكمُن الهدف الأساسي من هذه الدراسة في التعريف بعقد النقل البحري و تبيان طبيعته، والنظام القانوني الذي يحكم هذا العقد. بالإضافة إلى توضيح المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري باعتبارها موضوع حديث خاصة في التشريع الجزائري؛ كما ويتجلى الغرض منه إلى إزالة الغموض عن الأسباب التي من أجلها يتم إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

## الدراسات السابقة:

لقد تم معالجة جوانب من موضع بحثنا هذا من خلال دراسات سابقة استندنا إليها لارتباطها به ويتعلق الأمر ب:

- الدراسة الأولى:
- زناجي آسيا، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر 2، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة البويرة، 2015. وقد تطرقت إلى طرح الإشكالية الفرعية والمتمثلة في "كيف يتم تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع من حيث تكوينه وإثباته بوثيقة شحن أو بوثائق أخرى مشابهة له؟" و"كيف يتم تحديد الالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري للبضائع؟" وقد توصلت في الأخير لمجموعة من النتائج أهمها "وجود الكثير من النقائص في مجال توفير

الحماية اللازمة للشاحنين" إضافة إلى "عدم تغليب مصلحة أي طرف على الآخر" وأوصت بضرورة تعديل نصوص القانون البحري الجزائري.

- الدراسة الثانية:

- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2013. وقد تمثلت الإشكالية التي تناولها في "ما المقصود بمسؤولية الناقل البحري للبضائع خاصة من حيث امتدادها والنتائج المترتبة على قيامها في ظل التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة؟" وقد استخلص من خلال دراسته نتائج مهمة تتمثل في أنه "أخرج من تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الأضرار الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة وأخضعها للقواعد العامة." و"تغليب المشرع مصلحة الناقلين على الشاحنين"، إضافة إلى "توفير حماية أكبر للشاحنين".

- الدراسة الثالثة:

- حفيري نسيمه آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011. وقد طرحت في مذكرتها الإشكالية التالية "إلى أي مدى تمكنت كل من اتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ 1978 من تحقيق الموازنة المطلوبة من تحقيق مصالح الشاحنين والناقلين؟" وخرجت في الأخير بنتيجة متمثلة في "إخفاق كل من معاهدة بروكسل وقواعد هامبورغ في إصلاح العيوب التي تشوب عقد النقل البحري".

## صعوبات البحث:

تتمثل أهم الصعوبات التي واجهتنا ونحن بصدد إعداد المذكرة شح وندرة المراجع والأبحاث والدراسات المتخصصة التي تعالج هذا الموضوع. وكذلك صعوبة الحصول على دراسات ميدانية تخص عقد النقل البحري، بالإضافة إلى الأوضاع الصحية الاستثنائية التي نعيشها، والتي انعكست سلبا على الجامعات، هذا راجع لضيق الوقت بين مدة توزيع المواضيع وإنجاز المذكرات وتسليمها.

### - الإشكالية:

- وقد تمحورت إشكالية بحثنا هذا حول ما هو موقف المشرع الجزائري من مسألة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟

### - المنهج:

للإجابة على إشكالية هذا البحث اعتمدنا المنهج الوصفي والمنهج التحليلي؛ من خلال وصف وتحديد وضبط العديد من المفاهيم القانونية على غرار العقد والمسؤولية، إضافة إلى القوة القاهرة، وسند الشحن، والإعفاء والالتزامات التبادلية. إلى جانب تحليل المواد القانونية في القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل 1924 التي قمنا بتدعيم البحث بها.

## خطة البحث:

انطلاقا مما سبق ارتأينا اعتماد خطة من محورين :

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول: العقد كأساس لمسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الثاني: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

المبحث الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

المبحث الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

# الفصل الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري

يشكل النقل البحري في الجزائر دورا هاما في المبادلات التجارية، حيث تعتبر هذه العملية المادية مرتبطة بالتصرف القانوني الذي ينظمها؛ ألا وهو عقد النقل البحري الذي يعد من أهم العقود والتي يتم إبرامها في مجال التجارة، نظرا لأهميّة الوسيلة المستخدمة بحرا. وهذا الأمر الذي أدى إلى ظهور العديد من الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل البحري للبضائع على غرار اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978 وقواعد روتردام<sup>1</sup>.

ونظرا لخصوصية هذا العقد، فإنّه تنشأ عنه مسؤوليّة مرتبطة بأطراف هذا العقد (الشاحن والمرسل إليه والناقل)، حيث تنشأ مسؤوليّة الناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد النقل البحري، وقد تكون هذه المسؤوليّة مسؤوليّة عقدية مرتبطة بعقد، وقد تكون تقصيرية مرتبطة بمندوبي الشاحن أو الناقل البحري.

### المبحث الأول: العقد كأساس لمسؤولية الناقل البحري

يعد عقد النقل البحري القانون الذي ينظم التجارة البحرية في أنحاء العالم، كونه يعتبر شريان المبادلات التجارية نظرا لما يلبي من حاجيات الأفراد اليومية، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال تعريف عقد النقل البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية وذكر الخصائص التي تميز عقد النقل البحري عن العقود الأخرى المشابهة له في المطلب الأول، في حين أننا سنتناول في المطلب الثاني آثار عقد النقل البحري، وسنخصّ بالدراسة التزامات الناقل البحري.

### المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري

توجد تعريفات كثيرة ومتنوعة لعقد النقل البحري، وتختلف هذه الأخيرة باختلاف النظام القانوني الخاص بكلّ دولة. فمنهم من عرف عقد النقل البحري على أنّه عقد عمل، ومنهم من عرفه على أنه عقد مقاوله. حيث كان تعريف عقد النقل

<sup>1</sup> آسيا زناجي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة نيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، قانون خاص، جامعة مستغانم، الجزائر، 2015، ص، 9.

البحري محل جدل بين العديد من الفقهاء وهذا ما سنحاول الإجابة عنه من خلال تعريفنا لعقد النقل البحري في الفرع الأول وذكر خصائصه في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

سنتناول في هذا الفرع تعريف عقد النقل البحري من منظور القوانين والاتفاقيات وآراء فقهية التي اختلفت كل حسب المعيار الذي أخذ به في تعريف عقد النقل البحري.

#### أولاً- تعريف عقد النقل البحري في التشريع الجزائري:

طبقاً لنص المادة 54 من القانون المدني فإنّ عقد النقل يعتبر "اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدّة أشخاص آخرين بالقيام بفعل أو الامتناع عن فعل ما"<sup>1</sup>، في حين عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 738 قانون بحري جزائري إلى تعريف عقد النقل البحري على أن "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر إيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة." كما نصّ المشرع أيضاً على كيفية سريان عقد النقل البحري للبضائع، حيث أوضحت المادة 739 قانون بحري جزائري أنّه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني..."<sup>2</sup>

وتجدر الإشارة إلى أنّ المشرع الجزائري عند تعريفه لعقد النقل البحري للبضائع لم يحدّد نوعية البضائع سواء كانت أموالاً أو أشياء أو كانت كائنات حية

<sup>1</sup> المادة 54، الأمر رقم 85/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري.

<sup>2</sup> المادتين 738 و739، الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 29 شوال، 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري جريدة رسمية، عدد 47 مؤرخة في 25 يونيو 1998 المعدل و المتمم

حيوانية التي تنتقل على سطح السفينة، أما في عقد النقل البحري للبضائع يكون الالتزام بفعل النقل هنا هو التغيير المكاني للشيء؛ أي نقله من مكان إلى آخر.

كما لم يحدد المشرع الجزائري في نص المادة 738 قانون بحري جزائري الوسيلة المستعملة في نقل البضائع بحرا، ولم يذكر كذلك نوعية النقل؛ سواء كان النقل البسيط الذي يكون في البحر أو المختلط الذي يكون جزء منه في البحر والجزء الآخر يكون في البر أو الجو. بالإضافة إلى أن أجرة النقل حددها المشرع على عاتق الشاحن، إلا أنها تخضع لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين؛ أي أنه يمكن لأطراف العقد الاتفاق على أن يقوم أي طرف من أطراف العقد البحري سواء كان الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة النقل إلى الناقل.

عرّفت المادة 174 من قانون التجارة اللبناني عقد النقل البحري بوجهه العام على أنه "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معيّن أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كلّ مدة السفر أو في بعضها"<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ما سبق ذكره، فإن المادة 175 من المرسوم رقم 29 الصادر سنة 1980 المتضمن القانون البحري الكويتي المعدل عرفته على أنه "عقد نقل بحري يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مجهزا لها أو مستأجرا لها بنقل البضائع في السفينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر"<sup>2</sup>.

## ثانيا - تعريف الفقهي لعقد النقل البحري:

لقد كان تعريف عقد النقل البحري للبضائع محلّ جدل كبير حيث اختلف الفقهاء في تعريفه فمنهم من عرفه على أنه "عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بنقل بضاعة معيّنة لحساب المرسل من مكان لآخر عن طريق البحر لقاء أجر

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، الطبعة 1، 2011، ص، ص، 19، 20

<sup>2</sup> المادة 175 من القانون البحري الكويتي لسنة 1980.

معلوم<sup>1</sup>. أي أنّ الشاحن هنا يقوم بشحن البضاعة، ويقوم الناقل بنقلها إلى طرف ثالث وهو المرسل إليه، فهنا يستفيد هذا الأخير من عقد النقل البحري وهو ليس طرفاً فيه. حيث أن الالتزامات الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع تقتصر فقط على الناقل والشاحن.

في حين اختصرته Duygu Oner بأنه "اتفاق يبرم بين الناقل والشاحن لنقل البضائع عن طريق البحر، حيث يتعهد الناقل، مقابل دفع أجرة النقل، بتسليم البضائع من ميناء إلى آخر.<sup>2</sup> كما عرّفته فئة أخرى من الفقهاء بأنه "ذلك العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمّى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجر وفي الحدود المتفق عليها"<sup>3</sup>، وكما هو مبين فإنّ هذا التعريف هو الأكثر دقة والأقرب في تعريفه ووصفه لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق البحر.

### ثالثاً- تعريف عقد النقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدوليّة:

من بين الاتفاقيات التي نصت وعالجت فكرة أو موضوع عقد النقل البحري للبضائع منها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2008.

<sup>1</sup> عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر، الأردن، 1999، ص، 222.

<sup>2</sup> <https://www.mondaq.com/turkey/contracts-and-commercial-law/849028/the-relation-between-contract-of-carriage-by-sea-and-bill-of-lading>, Duygu Oner, Turkey: The Relation Between Contract Of Carriage By Sea And Bill Of Lading, Erdem and Erdem Law, 27 September 2019. (13/04/2021 10:24 PM)

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات قانون بحري وقانون تجاري، الطبعة 1، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2006، ص، 357.

**1- اتفاقية بروكسل:**

نصّت المادة 1 الفقرة 2 من معاهدة بروكسل الخاصة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، حيث انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64/71 المؤرخ في 1964/12/02، حيث جاء المادة بـ "على أن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وسيلة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن."<sup>1</sup>

**2- اتفاقية هامبورغ لسنة 1978:**

ترسي هذه الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر الدبلوماسي في 31 مارس 1978 نظاما قانونيا موحدًا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا، وقد بدأ نفاذ هذه الاتفاقية في 1 نوفمبر 1992.<sup>2</sup>

عرفت المادة 1 من اتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري على أنه "عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر لقاء أجر" غير أنه لم يتطرق لذكر أوصاف الناقل، حيث أنه لم يذكر صفات الناقل ما إذا كان مالكا للسفينة أو مستأجرا أو مجهزة.

كما تطرقت المادة 1 أيضا إلى تعريف الناقل على أنه كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر، كما نصت كذلك على أنواع الناقل سواء كان الناقل فعلي؛ وهو ذلك الشخص الذي يعهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا العقد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المادة 1، الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن وبروتوكولاتها لسنة 1924.

<sup>2</sup> محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، الطبعة 1، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص، 208.

<sup>3</sup> المادة 1، فقرة 1 وفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المتضمنة لقواعد هامبورغ لسنة 1978.

### 3- قواعد روتردام لسنة 2008:

تناولت المادة الأولى، الفقرة الأولى من قواعد روتردام الموقع عليها يوم 23 سبتمبر 2009 تعريف عقد النقل على أنه "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر"، وهذا العقد يجب أن ينص على النقل بحرا للبضائع كما يجوز أيضا النقل بوسائل نقل أخرى، ويمكن أن يتضمن عمليات نقل متعددة الوسائط للنقل المخترق<sup>1</sup>، والملاحظ أنه من محاسن هذه الاتفاقية أنها تضمنت أحكام تحكم النقل السابق أو اللاحق للمرحلة البحرية (النقل من باب إلى باب) أو النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق باعتبار أنه لا توجد قواعد قانونية حالية تحكم هذا النوع من النقل المتكامل.<sup>2</sup>

#### الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري

لعقد النقل البحري جملة من الخصائص أهمها؛ اعتباره عقد رضائي ويعد هذا العقد من العقود الملزمة لجانبين، أي يرتب التزامات تبادلية بين أطراف العقد. وهو أيضا من عقود الإذعان التي يكون طرفا فيها أقوى من الطرف الآخر. بالإضافة إلى هذا كله، فإن عقد النقل البحري يهدف لتحقيق ربح وبالتالي يدخل ضمن فئة العقود التجارية.

#### أولا- عقد رضائي:

ينعقد هذا العقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن دون أي إجراء شكلي آخر. أي أنه ليس من العقود الشكلية. لكن المشرع الجزائري نصّ أن يكون العقد مكتوبا، إلا أن الكتابة هنا ليست شرطا لانعقاد العقد، بل شرطا لإثباته، ويمكن إثباته عن طريق سند الشحن<sup>3</sup>. وينعقد هذا العقد قبل تسليم الشاحن للبضاعة إلى الناقل وحتى قبل تجهيزها للنقل، حيث أنه يتعين على الطرفين (الشاحن والناقل) الاتفاق

<sup>1</sup> زناحي آسيا، مرجع سابق، ص، 14.

<sup>2</sup> اتفاقية الأمم المتحدة 1991، المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط، لكنها لم تدخل حيز التنفيذ إلى اليوم.

<sup>3</sup> وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص، 27.

على جميع العناصر الجوهرية المكونة للعقد؛ كمقدار العقد وميعاد النقل ونوع البضاعة المراد نقلها.

### ثانيا - عقد ملزم لجانبين:

لقد نصّت المادة 57 من القانون المدني الجزائريّ على أنّه "يكون العقد تبادليا متى التزم أحد الطرفين بمنح أو فعل شيء يعتبر معادلا لما يمنح أو يفعل له إذا كان الشيء المعادل محتويا على حظ ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حسب حادث غير محقق فإن العقد يعتبر عقد غرر"<sup>1</sup>. عقد النقل البحري ملزم لجانبين حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة يلتزم فيها الناقل من جهة بنقل البضاعة، ومن جهة أخرى يلتزم الشاحن بشحن البضاعة عند ميناء القيام، وكذلك دفع أجرة النقل وحسب نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري الذي نصت على أنه يتعهد الناقل بإيصال بضاعة إلى ميناء الوصول ومن جهة أخرى، يتعهد الشاحن بدفع مكافأة المسماة أجرة النقل<sup>2</sup>.

### ثالثا - عقد من عقود الإذعان:

الأصل في عقد النقل البحري كونه من العقود الرضائية، أي أنه ينعقد بمجرد توافق الإرادتين، أي اقتران إرادة الناقل مع إرادة الشاحن، وهو ما أكدت عليه المادة 59 قانون مدني جزائري "على أنه يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلاء بالنصوص القانونية"، وجاءت المادة 60 قانون مدني جزائري لتبين كيفية التعبير عن الإرادة سواء كان باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة<sup>3</sup>. ونظرا لتطور الحياة الاقتصادية لعقد النقل البحري، أصبح فيه هذا العقد قريبا من عقود الإذعان، قد يضطر فيه الشاحن إلى قبول شروط الناقل دون تمكنه

<sup>1</sup> المادة 57، القانون المدني الجزائري.

<sup>2</sup> زناجي آسيا، مرجع سابق، ص، 23.

<sup>3</sup> المادتين 59 و60، القانون المدني الجزائري.

من المناقشة فيها، ويجري ذلك عادة في النقل البحري للخطوط المنتظمة (سفينة تشغل خط سير منتظم مثلا؛ ميناء سكيكدة ميناء مارسيليا).<sup>1</sup>

### رابعا - عقد تجاري:

تقضي المادة 8/2 من القانون التجاري على أنه يعدّ عملا تجاريا بحسب موضوعه: "كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال". وكذلك الفقرة 18 من نفس المادة، اعتبرت أن كلّ العقود المتعلقة بالتجارة البحرية هي تعد عملا تجاريا بحسب موضوعه. وبمعنى أوسع، يلزم لإعطاء الوصف التجاري أن يقع النقل على وجه المقاوله، أي أن يقوم به ناقل محترف، وبصرف النظر عن الشخص القائم به فردا كان أم شركة أيّا كانت صفة الناقل. أما بالنسبة للشاحن، فإنه يعتبر تجاريا إذا قام به على شكل مشروع تجاري وكان النقل مرتبطا بنشاط هذا المشروع، ويترتب على اعتبار النقل تجاريا ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجاريا من حيث ضمانات تنفيذ الالتزام وكيفية الإثبات.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري

كما ذكرنا سابقا أن عقد النقل البحري عقد ملزم لجانبين، أي أنه يترتب التزامات تبادلية بين أطراف عقد النقل البحري وهما الناقل والشاحن أو المرسل إليه، وسنخصص في دراستنا التحدث عن التزامات الناقل البحري فقط كونه هو محلّ دراستنا، وسنتطرق في الفرع الأول إلى ذكر التزامات الشاحن في ميناء الشحن، أما في الفرع الثاني فسنتناول التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحريّة، في حين وضحنا في الفرع الثالث التزامات الناقل البحري في ميناء التفريغ (ميناء الوصول).

### الفرع الأول: التزامات الناقل في ميناء الشحن

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص، ص، 28، 29.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقية الدولية (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2011/2012، ص، ص، 26، 27.

عرفت المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في فقرتها الأولى ما يقصد بمصطلح الناقل، حيث عرفته على أنه "كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً مع شاحن بضائع بطريق البحر"<sup>1</sup>

إن الالتزام الأساسي للناقل هو أن يقوم بتنفيذ عملية النقل، ومن أجل قيامه بهذا الالتزام يتعين عليه أن يتسلم البضاعة من الشاحن على متن سفينة صالحة للملاحة ويعتبر هذا الالتزام التزاماً رئيسياً للناقل، فالأصل أن يتعين على الناقل أن يضع تحت تصرف الشاحن سفينة صالحة للملاحة في الميعاد المتفق عليه في وثيقة الشحن، ومن ثم تبدأ التزامات أخرى تقع على عاتق الناقل منها التزامه برص البضاعة والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية إلى غاية تفرغها في ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه، حيث نظم المشرع الجزائري التزامات أطراف عقد النقل البحري في الفصل الثالث من الباب الثالث من القانون البحري الجزائري في المواد من 770 إلى غاية 801 مكرر 2.

**1- التزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية:** يترتب على الناقل في عقد النقل البحري للبضائع التزامه بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية تحت تصرف الشاحن أو ممثله القانوني في الميعاد المتفق عليه. وهو ما تطرقت إليه المادة 770 قانون بحري جزائري "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة البحرية 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."<sup>2</sup>

ومن خلال نص المادة أنه يتعين على الناقل البحري أن يقوم بتجهيز السفينة بما يلزمها من مؤونة وطاقم ووقود من أجل صلاحيتها لقيامها بالرحلة البحرية وأن تكون مجهزة بكافة الوسائل المطلوبة من أجل تسهيل عملية شحن البضائع على

<sup>1</sup> المادة 1، الفقرة 1، اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

<sup>2</sup> المادة 770، القانون البحري الجزائري.

متن عنابر السفينة وفي حالة شحن البضائع على السطح يتعين أن يكون الاتفاق على هذا الشحن مكتوبا وأن يكون الربان على دراية بهذا الشرط.

## 2- التزام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن: يبدأ عقد النقل البحري

للبنائع بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، وهذا ما أكدته المادة 739 قانون بحري جزائري.<sup>1</sup>

والأصل أنه يتعين على الناقل أن يستلم البضاعة من طرف الشاحن في ميناء الشحن، لكن يمكن أن يتفق على خلاف ذلك. فيمكن لهما أن يحددا مكانا آخر حسب الاتفاق بينهما لاستلام البنائع، ذلك لأن العقد بينهما عقد رضائي كاتفاقهما على تسليمها في مخازن الشحن أو مخازن النقل أو في مقر الشاحن، وهنا يتعين على الناقل البحري أن يقوم بما هو لازم لنقل البنائع إلى رصيف الميناء، وذلك تمهيدا لشحنها في السفينة وبالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري، إلا أنه نادرا ما يتم الاتفاق على استلام البنائع خارج الميناء.<sup>2</sup>

## 3- التزامه بشحن البنائع ورصّها: يقصد بشحن البنائع عملية رفع

البنائع عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، ويتم ذلك بواسطة رافعات. والشحن عبارة عن عملية مادية، وليست قانونية تتم بواسطة الرافعات الأفقية كانت أو العمودية. ويقع هذا الالتزام على عاتق الناقل البحري، أما رصّ البضاعة فالمقصود بها عبارة عن توزيع البنائع وترتيبها. حيث يقوم بهذه العملية الربان نيابة عن الناقل البحري.<sup>3</sup>

## الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

كما أشرنا سابقا أنه يقع على عاتق الناقل التزامات أخرى في مرحلة الرحلة البحرية سوف نتناولها كالاتي:

### 1- التزامه بتنفيذ عملية النقل Transportation: إن الهدف

الأساسي من عقد النقل البحري للبنائع هو نقل البضاعة من مكان إلى مكان

<sup>1</sup> المادة 739، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> زناجي آسيا، مرجع سابق، ص، ص، 58، 59.

<sup>3</sup> عبد القادر حسن العطير، مرجع سابق، ص، ص، 838، 839.

آخر، أي من مكان شحنها إلى مكان تفرغها، ويقع هذا الالتزام على عاتق الناقل البحري فيجب عليه أن يقوم بنقل البضائع المثبتة في سند الشحن بناء على عقد النقل وإلا تنشأ مسؤوليته نتيجة إخلاله عن التزاماته التعاقدية المتمثلة في نقل البضاعة. فإذا حدث عطل للسفينة أثناء عملية نقل البضاعة جاز للناقل تغيير السفينة أو تغيير ميناء التفرغ شريطة إخطار الشاحن بالظرف الحاصل.

وهذا الالتزام أكدته المادة 738 قانون بحري جزائري "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الشحن".<sup>1</sup>

## 2- العناية بالبضاعة: يتعين هنا على الناقل البحري أو ممثله القانوني

المحافظة على البضاعة من الأخطار التي قد تواجهها أثناء الرحلة البحرية، ومعيار العناية هنا هو معيار الرجل العادي في الظروف العادية، ذلك لأن الالتزام هنا هو التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة. فالناقل مكلف بالعناية التامة بالبضاعة خاصة أثناء عملية نقلها حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب الأعراف البحرية.<sup>2</sup>

كما أنه يتعين على الشاحن إعلام الناقل في حالة وجود بضائع خطيرة أو بضائع هشة قابلة للكسر من أجل أخذ الاحتياطات اللازمة وهو الأمر الذي أكدته المادة 778 حيث نصت أنه "إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضاعة مسؤولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها. وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملاً على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل وأصبح يشكل خطراً على السفينة أو الحمولة..."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المادة 738، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ (1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص، 37.

<sup>3</sup> المادة 778، قانون بحري جزائري.

### الفرع الثالث: التزامات الناقل البحري في ميناء التفريغ

ينتهي التزام الناقل بمجرد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليهم، ويجب أن يكون التسليم تسليمًا قانونيًا حتى ينهي عقد النقل البحري. لكن قبل إنهاء عقد النقل هناك التزامات تقع على عاتق الناقل وتتمثل في:

**1- إخطاره بوصول البضاعة:** يتعين على الناقل البحري إخطار الشاحن أو المرسل إليهم بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ المحدد في العقد في المكان والزمان المتفق عليه بالعقد من أجل التنقل لاستلام البضائع.

**2- التزامه بفك وإنزال البضاعة:** لم يعرف المشرع الجزائري عملية تفريغ البضاعة، حيث نظم أحكام هته العملية في نص المادة 780 قانون بحري جزائري على أنه "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء نص 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"<sup>1</sup>

أي أنه يتعين على الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليهم أو ممثله القانوني بناء على عقد الوكالة أو الوديعة إذا لم يحضر الشخص المذكور اسمه في سند الشحن، فالتزام الناقل هنا هو تسليم البضاعة وحتى ينتهي عقد النقل البحري، وتبرأ ذمته اتجاه أصحاب النقل في البضاعة أن يأخذ سند الشحن من المرسل إليهم مؤشرا عليه بما يفيد التسليم.

### المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إنّ نقل البضائع وإيصالها إلى المرسل إليهم عن طريق شحنها من ميناء الشحن وتفريغها في ميناء الوصول هو عمل يقع على عاتق الناقل البحري بموجب عقد يبرم بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع (شاحن وناقل ومرسل إليهم)، فإذا لم تصل البضاعة إلى ميناء الوصول بسبب خطأ ناتج عن الناقل البحري أو خطأ مندوبيه سواء كان هذا الخطأ ناتجا عن إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية المذكورة في عقد النقل البحري "كأن يقوم الناقل بجعل سفينة غير صالحة للملاحة تقوم

<sup>1</sup> المادة 780، قانون بحري جزائري.

بذلك"، وإما عن طريق وجود خطأ مرتكب من مندوبي الناقل البحري. حيث سنتطرق في هذه الدراسة لذكر مفهوم مسؤولية الناقل البحري (المطلب الأول) ونطاق مسؤوليته (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري

إنّ للناقل البحري أهمية كبرى في عقد النقل البحري، وتتجلى هذه الأهمية في كون الناقل عبارة عن همزة وصل بين الشاحن والمرسل إليه، حيث أنه يقوم بتسلم البضاعة من الشاحن في ميناء القيام وتسليمها إلى المرسل إليهم في ميناء الوصول. وذلك بموجب "عقد" ألا وهو عقد النقل البحري للبضائع، وذلك مقابل أجر وبالتالي يجب أن نتطرق إلى تعريف الناقل البحري وطبيعة مسؤوليته (الفرع الأول) وتلك القواعد التي تحدد مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني) وصور مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف الناقل البحري وطبيعة مسؤوليته

#### أولاً - تعريف الناقل البحري:

**1- في التشريع الجزائري:** على غرار التشريعات الأخرى، فإننا نجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف الناقل البحري للبضائع، لكن عند التعمق في نصوص المواد 738 و754 قانون بحري جزائري يمكن استنتاج واستنباط من خلال فحوى هاتين المادتين تعريفاً للناقل البحري؛ إذ يمكن تعريفه على أنه كلّ شخص يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، أو من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل أجر<sup>1</sup>.

\* وفي الحالة التي لا يحدد فيها اسم الناقل بوضوح في عقد النقل البحري للبضائع يكون مجهز السفينة هو الناقل بغض النظر عن صفة المجهز سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها.

قام المشرع الجزائري بتعديل المادة رقم 571 من خلال الأمر رقم 05/98 المتضمن قانون بحري جزائري، حيث كانت الدولة الجزائرية هي التي تحتكر التجارة

<sup>1</sup> المادتين 738 و754، قانون بحري جزائري.

البحرية ولم تسمح للأشخاص بمشاركة الدولة في هذا النشاط، إذ أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية وبالتالي سنتطرق إلى المرحلتين قبل وبعد التعديل.

أ- مرحلة ما قبل التعديل: حيث نصت المادة 571 قبل تعديلها على أنه: "تنشأ احتكار الدولة على نشاط النقل البحري..."، وبالتالي، من خلال فحوى المادة يتضح لنا أن الدولة هي التي كانت تسيطر على نشاط النقل البحري وحتى كل النشاطات المرتبطة به من شحن وتفريغ ومناولة وتشوين، وذلك في الفترة الممتدة من 1963 إلى غاية 1998، ففي هذه الفترة كانت الدولة هي المحتكر الوحيد لكافة الأنشطة المتعلقة بالتجارة البحرية، حيث قامت بإنشاء العديد من الشركات على غرار الشركة الوطنية للنقل البحرية سنة 1963 وشركة نقل المحروقات سنة 1982.<sup>1</sup>

ب- مرحلة ما بعد التعديل: أصبحت المادة 571 قانون بحري جزائري في فقرتها الأولى والثانية بعد تعديلها تدل على أنه "يشغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفن، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري"<sup>2</sup>.

\* من خلال المادة المذكورة سلفا نستنتج أن الدولة الجزائرية قد قامت بفتح المجال أمام أشخاص عن طريق عقد يسمى عقد الامتياز، وفي مقابل ذلك تبقى الدولة الجزائرية تحتفظ بملكيته العامة للنقل.

**2- في القوانين المقارنة:** نظرا للمكانة التي يحوزها الناقل، عرفته العديد من التشريعات من بينها المشرع المصري الذي عرفه في نص المادة 198 قانون بحري مصري على أنه يمكن اعتبار الناقل مالكا للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها، واعتبرت المادة 78 من ذات القانون البحري المصري أن مجهزها إما أن يكون مالكا

<sup>1</sup> المادة 571، الأمر 80/76، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة، جامعة تيزي وزو، الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013، ص، 10.

أو مستأجرا للسفينة، وبذلك يجب أن يكون للناقل صلة بالسفينة الناقلة، فهو إما أن يكون مالكا أو مستأجرا أو مجهزا.<sup>1</sup>

كما عرفته أيضا اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في اتفاقية الأمم المتحدة بنقل البضائع بحرا، حيث عرفت الناقل البحري للبضائع في المادة الأولى في فقرتها الأولى بأنه: "يراد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل البضائع بحرا"<sup>2</sup>. بالإضافة إلى ما سبق، فقد عرفته أيضا المعاهدة الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 في مادتها الأولى، فقرة أ- على أنّ "الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبطة مع الشاحن بعقد نقل"<sup>3</sup>.

### ثانيا - طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

تنقسم المسؤولية المدنية عموما إلى مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية. فتقوم المسؤولية العقدية نتيجة إخلال المدين بالتزامه العقدي؛ وهو التزام يختلف من عقد لآخر. أما المسؤولية التقصيرية فتقوم على الإخلال بالتزام قانوني لا يتغير، وهو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، فالدائن والمدين في المسؤولية العقدية كانا مرتبطين بعقد قبل أن تحقق المسؤولية. أما في المسؤولية التقصيرية فقبل تحققها كان المدين أجنبيا عن الدائن، وتبعاً لذلك فإن كل هلاك أو تلف يصيب البضائع وهي في حراسة الناقل من شأنه أن يرتب مسؤولية هذا الأخير العقدية، إذ أنه أحلّ بالتزامه العقدي المتمثل في إيصال بضاعة سالمة ومن دون تأخير إلى من له الحق في استلامها. كما أن المسؤولية العقدية للناقل تتطلب زيادة على تحقق الضرر بعض العناصر الإضافية، منها لا بد من وجود عقد صحيح يربط بين الناقل والشاحن بالإضافة إلى أن يكون هذا الضرر قد أصاب البضاعة وهي في حراسة الناقل.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> الواحد رشيد، مرجع سابق، ص، 14.

<sup>2</sup> المادة 1، الفقرة 1، اتفاقية هامبورغ سنة 1978.

<sup>3</sup> المادة 1، الفقرة 1، اتفاقية بروكسل سنة 1924.

<sup>4</sup> عبد الرزاق أيوب، مجلة طانجيس للقانون والاقتصاد، جامعة عبد الملك السعدي، كلية العلوم القانونية

والاقتصادية والاجتماعية بطنجة، المغرب، عدد 7، سنة 2008، ص، 140.

ذهب الدكتور السنهوري في قوله أن المدين يكون مسؤولاً بأكمله عن الضرر الذي أحدثه بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على عقد، بإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتضاه ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل مقدار المسؤولية على مقدار الضرر المتوقع. ويكون هذا الشرط باطلاً في حالة الغش والخطأ الجسيم، ويصبح التعويض في هاتين الحالتين ملزماً عن كل ضرر سواء كان متوقفاً أو غير متوقع.<sup>1</sup>

إنّ المشرّع الجزائري لم يحدد بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حيث لم يفصل إذا كانت هذه المسؤولية عقدية ناتجة عن عقد، أم أنها تقصيرية. غير أنه يمكن استنتاج طبيعة المسؤولية من خلال فحوى المادة 802 قانون بحري جزائري التي نصت على أن "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية"<sup>2</sup>. من خلال المادة نستنتج أن مسؤولية الناقل تتراوح في شقها إلى مسؤولية عقدية وفي شق آخر تكون مسؤولية تقصيرية، فمتى كان الخطأ ناتجاً عن الأطراف المتعاقدة نكون أمام مسؤولية عقدية ومتى كان الخطأ ناتجاً عن أطراف لم يذكر اسمها في العقد نكون أمام مسؤولية تقصيرية، ويشترط حتى نكون أمام مسؤولية تقصيرية أن يكون هؤلاء الأطراف قد قاموا بخطأ أثناء تأدية مهامهم أو بمناسبةها.

\* وتجدر الإشارة إلى أن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري تتضح لنا من خلال المادة 802 قانون بحري جزائري حيث أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة. وقد نصت المادة 811 قانون بحري جزائري كذلك على أنه "يعد

<sup>1</sup> عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني: نظرية الالتزام، طبعة 3، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، سنة 2000، ص، 771.

<sup>2</sup> المادة 802، قانون بحري جزائري.

باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

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

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

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري

يعتبر الخطأ شرطا ضروريا لقيام المسؤولية المدنية (عقدية أو تقصيرية)، بل يعتبر هذا الخطأ هو الأساس التي تقوم عليه المسؤولية إذ أنه يتعين على المضرور أن يثبت أن هذا الخطأ قد حصل بفعل فاعل وأنه هو المسؤول عليه، فقيام مسؤولية الناقل البحري يجب أن يكون هناك خطأ قد وقع من طرف الناقل أو تابعيه وينتج عن هذا الخطأ ضرر، وأن تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والضرر الحاصل.

### أولا- ركن الخطأ:

كما أشرنا سابقا أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم على أساس الخطأ المرتكب من طرف الناقل خلال قيامه بالتزاماته أثناء الرحلة البحرية، فما هي هذه الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري وعلى من يقع عبء إثباتها؟

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

قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضررا ناتجا عن خطأ ارتكبه الناقل البحري، حيث تنشأ مسؤوليته طبقا للقواعد العامة وذلك بسبب خطئه الشخصي، إلا أن هته الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل كثيرة جدا لا يستطيع أن يقوم بها لوحده وبالتالي يستعين الناقل بتابعين له من أجل مساعدته في تنفيذ التزاماته، وقد تصدر أخطاء من طرف هؤلاء التابعين.

<sup>1</sup>المادة،811،قانون بحري جزائري.

**أ- أخطاء الناقل الشخصية:**

قد يلحق الشاحنون ضرراً بسبب خطأ شخصي من الناقل رغم ندرة ذلك حالياً، ومن أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر أو أن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجة الحرارة، أو أيكون الربان الذي يقوم بقيادة السفينة غير مؤهل تأهيلاً كاملاً للقيام بهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الانحراف أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر، ففي هذه الصورة أو ما يماثلها يكون أمام خطأ شخصي للناقل.<sup>1</sup>

**ب- أخطاء التابعين:**

غالباً ما يكون الضرر ناتجاً عن خطأ في رص البضاعة أو إهمال الملاحين في العناية بها أو سرقتها، وقد يكون هذا الخطأ ناتجاً عن مناورة خطيرة قام بها ربان السفينة وغيرها من الأخطاء الأخرى، وبالتالي يجب علينا أن نحدد هؤلاء التابعين، وهم جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل سواء كانوا تابعين له أي يؤدون عملاً بإشرافه أو الذين يقومون بأعمالهم بغير إشراف من الناقل ما دامت أخطاؤهم وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل البحري. وبالتالي يسأل المدين (الناقل) بتنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقه، وعليه يسأل بشكل مباشر عن أخطاء التابعين كأنه أخطاؤه الشخصية التي وقعت منه، حيث يقول مبدأ روماني "من يتصرف بواسطة الغير يعتبر متصرفاً بنفسه"<sup>2</sup>

بالإضافة إلى ذلك فإن عبء إثبات الخطأ يقع على من يدعيه، فإذا حدث خطأ من الناقل تسبب هذا الخطأ بضرر للشاحن أو المرسل إليه (أصحاب الحق في البضاعة). إذ يتعين عليهم حينئذ أن يقيموا الحجة وأن يثبتوا أن هذا الخطأ ناتج عن إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد النقل البحري أو خطأ تابعيه

<sup>1</sup> سعيد سعيد، مرجع سابق، ص، ص، 60، 61.

<sup>2</sup> محمد صبري سعدي، شرح القانون المدني الجزائري: النظرية العامة للالتزامات، طبعة 1، الجزء الأول، دار

الهدى، الجزائر، 2010، ص 179.

الذين يستعين بهم الناقل لتنفيذ التزاماته، فتقوم هنا المسؤولية التقصيرية؛ أي تبعية عمل الرئيس لعمل المرؤوس، وأن تكون هناك علاقة سببية تربط بين الخطأ الحاصل والضرر الناتج.

### ثانيا- ركن الضرر:

يمكن تعريفه بأنه الأذى الذي يصيب الشخص حقا مشروعاً له أو بحق من حقوقه، يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشراً أو متوقفاً طبقاً إلى ما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية والتقصيرية، وأن التوقع يقاس بمعيار موضوعي؛ أي ما يتوقعه ناقل عادي في الظروف العادية. كما أن هذا الضرر يمكن أن يترتب على خطأ الناقل في نطاق تنفيذ عقد الشحن والتفريغ وهو في الغالب ضرر مادي، وقد يكون ضرر يلحق بالبضاعة أو مجرد التأخير في تنفيذ عملية الشحن والتفريغ، ويأخذ الضرر ثلاث صور تتمثل في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.<sup>1</sup>

### 1- هلاك البضاعة:

قد يكون الهلاك كلياً Total، أو جزئياً Partielle، حيث يلتزم الناقل بتسليم البضاعة بالحالة التي كانت عليها عند الشحن من حيث الكمية والوزن والحجم، وكذا المواصفات المدونة في سند الشحن.<sup>2</sup> ويكون هلاك البضاعة كلياً كما لو أنها احترقت أثناء النقل أو غرقت كلياً، وبالتالي يمكن القول أن البضائع التي تعتبر في حكم الهلاك كل بضاعة لا تصل إلى ميناء التسليم المذكور في العقد وذلك لأي سبب أدى إلى عدم وصولها إلى الميناء.

لم يتطرق المشرع الجزائري لتعريف الهلاك في القانون البحري الجزائري، إلا أنّ المقصود بالهلاك هو زوال مادة الشيء وهلاك البضاعة وقد يكون هذا الهلاك كلياً كفقْدان البضاعة بالكامل أو جزئياً إذا تم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ناقصة سواء من حيث الوزن أو العدد أو الكمية.

<sup>1</sup> محمد صبري سعدي، المرجع سابق، ص، 328.

<sup>2</sup> سعيد سعيد، مرجع سابق، ص، 64.

أي أن الهلاك قد حدث أثناء عملية النقل حتى تقوم مسؤولية الناقل عن الهلاك. وقد جاءت اتفاقية هامبورغ 1978 في مادتها الخامسة فقرة 1 "يسأل الناقل عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن تأخير في التسليم، إذ وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده مبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أن قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته..."<sup>1</sup>

## 2- تلف البضاعة:

يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها إلا أنها تالفة أو معيبة كما لو كانت أجهزة وصلت محطة أو فاكهة تضررت أو زجاج وصل مكسور سواء إن شمل العيب البضاعة كلها أو جزءها. أما إذا كان هذا التلف الذي أصاب البضاعة قد تحفظ عليه الناقل أثناء عملية شحن البضاعة فهنا لا تقوم مسؤولية الناقل كونه قد قام بالتحفظ في سند الشحن اتجاه هذه البضاعة، أما إذا كان سند الشحن خالي من التحفظات فالناقل يكون مسؤولاً عن التلف الذي يحدث بالبضاعة، ويقع عبء إثبات التلف على المرسل إليه.

## 3- التأخير في التسليم:

نظم المشرع الجزائري في الفصل الثالث من القانون البحري في المواد من 782 إلى غاية 793 عملية تسليم البضائع إلا أنه لم يتطرق إلى حالة التأخير في تسليم البضائع. وهو ما يعد معاباً على المشرع، حيث يعد التأخير إحدى صور الضرر الذي يتعرض له الشاحن إذ ينشأ هذا الخطأ إذا لم يسلم الناقل البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو خلال المدة المعقولة التي اعتادت السفينة الوصول فيها في مثل هذا الرحلات. وقد أشارت اتفاقية هامبورغ 1978 إلى التأخير في تسليم البضائع، حيث نصت المادة 5 الفقرة 2 "يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة

<sup>1</sup> المادة 5، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

المتفقة عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة...<sup>1</sup>

من الملاحظ على هذه المادة أن اتفاقية هامبورغ تفترض دائماً الخطأ من جانب الناقل بمجرد الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي فرضها العقد سواء كان هذا الخطأ المرتكب من طرف الناقل أو من طرف مستخدميه، ويجب أن يرتبط الضرر بالخطأ أي أن يكون الأول نتيجة للثاني كارتباط السبب بالمسبب. إذ أنه يجب أن يكون خطأ ارتكبه الناقل أو أحد مندوبيه أو مستخدميه ووجود ضرر قد لحق بالشاحن أو المرسل إليهم إضافة إلى العلاقة السببية، فهي همزة وصل بين الخطأ والضرر.

### ثالثاً- العلاقة السببية بين الخطأ والضرر:

إن حصول الضرر بصفة عامة أي أنه عند تحقق هذا الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليهم فهنا هؤلاء الأطراف (شاحن ومرسل إليهم) ليسوا مجبرين لإثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن الخطأ المفترض في جانب الناقل وذلك لأنّ التزام الناقل هو التزامه بتحقيق نتيجة. فبما أن التزام الناقل هنا التزامه بتحقيق نتيجة فعند عدم تحقق هذه النتيجة فبالتالي تنشأ مسؤولية الناقل هنا، وذلك لأن الخطأ مفترض في جانب الناقل، لكن الشاحن والمرسل إليه مجبرين على إقامة الدليل فبتالي عند تحقق الضرر نتيجة الخطأ الحاصل فإنه يتعين على أصحاب الحق في البضاعة إثبات أن الضرر الحاصل للبضاعة ناتج عن الخطأ الحاصل من طرف الناقل.

وتكمن الصعوبة في إيجاد الرابطة بين الضرر والخطأ نظراً لتداخل ركن الضرر مع الخطأ، ومع ذلك ففي بعض الحالات يكون الإثبات سهلاً كما الحال في واقعة التأخير في التسليم فيمكن إثباتها عن طريق عدم وصول البضائع في الوقت المتفق عليه في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده. لكن بإمكان

<sup>1</sup> المادة 5، الفقرة 2، اتفاقية هامبورغ.

الناقل أن يثبت أم ما لحق الشاحن أو المرسل إليه من ضرر ناتج عن ضرر لا دخل له فيه، كما لو أثبت أن الضرر الحاصل للبضاعة ناتج عن قوة قاهرة وليس عن خطئه وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية كون الخطأ خارج عن إرادته (الأخطاء التي يسأل عنها الناقل في عقد النقل البحري للبضائع هي الهلاك والتلف والتأخير، أما الأخطاء التي يسأل عنها الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص هي التأخير وهلاك أو سرقة أمتعة المسافرين).

### المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

من خلال ما سبق، فإننا أشرنا إلى أن التزام الناقل يتمثل في إيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول خلال المدة المنصوص عليها في العقد وبالتالي إن التزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق نتيجة وهو الأمر الذي يتضح من خلال المادة 802 قانون بحري جزائري. كما أضافت المادة 739 قانون بحري جزائري أنه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"<sup>1</sup>.

حيث أننا سنتناول في الفرع الأول النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وفي الفرع الثاني سنتطرق للنطاق المادي، بالإضافة لذكر النطاق الشخصي في الفرع الثالث.<sup>2</sup>

### الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

ويقصد بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري تلك المدة الواقعة بين استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق في البضاعة وهذا ما أكدته المادة 739 قانون بحري جزائري "يبدأ عقد النقل بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه..." بالإضافة إلى المادة 802

<sup>1</sup> المادتين 738 و339، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، دراسة مذكرة، جامعة مستغانم، الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2019، ص، 24.

التي أكدت على أن الناقل مسؤول عن جميع الخسائر التي تلحق بالبضاعة منذ وضعها على عاتقه، إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليهم.<sup>1</sup>

كما قضت المحكمة العليا في القرار المؤرخ في 13 فيفري 2001 بأن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من طرف مؤسسة الميناء الطاعنة حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة وأن النقص الموجود في البضاعة من مسؤولية الناقل البحري منذ استلامها من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهو ما لم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدلا عنه.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل البحري

يقصد بالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري حالات الإضرار التي يسأل عنها الناقل البحري للبضائع إزاء الشاحن أو المرسل إليه، فقد نصت المادة 210 من قانون التجارة البحرية على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضائع عن الهلاك أو أضرار كما نصت المادة 211 من قانون التجارة البحرية لتبعية الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع... من خلال نصوص المواد يتبين أن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يتحدث عن الهلاك أو تلف البضائع<sup>3</sup>. كما نصت المادة 221 من قانون التجارة البحرية أن مؤجر السفينة يبقى مسؤولا عن كل هلاك أو عوار يصيب البضائع ما دامت تحت حراسته وما لم يثبت وجود قوة قاهرة وأشارت كذلك المادة 217 من نفس القانون إلى حالة التأخير.

### الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل من حيث الأشخاص

يحدث أن يعهد الناقل المتعاقب إلى ناقل آخر بتنفيذ العقد كله أو جزء منه، كما قد يحدث أن تصل البضاعة إلى المرسل إليه عن طريق النقل المتتابع وذلك يعين في العقد اسم الناقل أو الناقلين الآخرين يتولى كل منهم تنفيذ جزء من الناقل؛

<sup>1</sup> بسعيد مراد، مرجع سابق، ص، 254.

<sup>2</sup> قرار تحت رقم 422808 المؤرخ في 13 فيفري 2001، الغرفة التجارية والبحرية من المحكمة العليا، منشورة بالمجلة القضائية، عدد 1، سنة 2001، منقول من بسعيد مراد، ص، 256.

<sup>3</sup> وجدي حاطوم، مرجع سابق، صفحة 168.

أي من ناقل إلى ناقل آخر حتى تصل البضاعة وتسلم إلى المرسل إليهم أو ممثله القانوني، وبالتالي هنا نجد أنه هناك ثلاثة أطراف قد تقوم ضدهم المسؤولية أثناء نقل البضاعة وذلك راجع إلى أنّ كلّ طرف من هؤلاء الأطراف يقوم بتنفيذ جزء من عقد النقل البحري للبضائع (chaque partie)، وهم مسؤولية الناقل الفعلي، ومسؤولية مجهز السفينة، والمسؤولية في حالة النقل المتتابع

### أولاً- مسؤولية الناقل الفعلي:

عرّفت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المتضمنة قواعد هامبورغ لعام 1978 في فقرتها الثانية المقصود بمصطلح الناقل الفعلي على أنه كلّ شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا العقد، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ<sup>1</sup>.

وقد تم تنظيم هذا النوع من المسؤولية من المادة 10 اتفاقية هامبورغ، حيث نصت الفقرة الأولى منها على انعقاد مسؤولية الناقل المتعاقد عن عملية النقل دون الناقل الفعلي سواء قام هذا الأخير بعملية النقل بأسرها أو اقتصر دوره على جزء من المرحلة، كما أنها رتبت مسؤوليته عما يأتيه الناقل الفعلي وحتى مستخدموه وتابعوه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير<sup>2</sup>.

أي أننا نكون في هذه الحالة أمام ناقلين؛ ناقل متعاقد وناقل فعلي، حيث أن الناقل الفعلي هو الذي يقوم بتنفيذ عملية النقل البحري بموجب عقد بينه وبين الناقل المتعاقد، إذ أنّ الناقل المتعاقد يبقى مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها، في حين يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عما قام به في عقد النقل فقط<sup>3</sup>.

### ثانياً- مسؤولية مجهز السفينة:

إنّ الأصل في عقد النقل البحري أن الناقل هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تلحق البضائع منذ وضعها على عاتقه في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى

<sup>1</sup> المادة 1، الفقرة 2، اتفاقية هامبورغ 1978.

<sup>2</sup> عبد الرزاق أيوب، مرجع سابق، ص، 145.

<sup>3</sup> بن ديدوش مراد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مجلة جزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص، 315.

المرسل إليهم أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ، حيث أنه يذكر اسم الناقل في سند الشحن وفي حالة ما إذا لم يذكر اسمه أو كان اسمه غامضاً غير مفهوم اعتبر مجهز السفينة طبقاً لنص المادة 754 قانون بحري جزائري "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عدّ مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذا الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".<sup>1</sup> ويعتبر مجهز السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي على التعرف على اسم السفينة وذلك للتعرف على مالكيها وهو الناقل البحري. أما في حالة استئجار السفينة<sup>2</sup>، فعلي المرسل إليه الرجوع إلى وثيقة الشحن حتى يتعرف على الناقل وذلك ضمن ثلاثة طرق.

### 1- الطريقة الأولى:

في حالة استئجار السفينة لمدة معينة، نصت عليها المادة 695 قانون بحري جزائري، حيث يكون للمستأجر صفة الناقل وليس المالك لأن هذا الأخير بصفته مؤجر يلتزم بوضع السفينة في يد المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليه وأن تكون هته السفينة صالحة للملاحة البحرية ومجهزة للقيام بها.<sup>3</sup>

### 2- الطريقة الثانية:

في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة، نظمت أحكامها المادة 650 قانون بحري جزائري حيث تكون للمؤجر صفة الناقل لأنه يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، إذ جاء في نص المادة 651 قانون بحري جزائري "يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة للرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وتطبيقاً لأحكام عقد الإيجار فالمؤجر هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يسلمها لربان السفينة".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة 754، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> هاشمي عثمان، مرجع سابق، ص، 34.

<sup>3</sup> المواد من 695 إلى 722، الأمر 80/76، قانون بحري جزائري.

<sup>4</sup> المواد من 650 إلى 694، الأمر 80/76، قانون بحري جزائري.

**3- الطريقة الثالثة:**

في حالة استئجار السفينة بهيكلها، نصت المادة 724 قانون بحري جزائري بأن "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار"، ويتمتع المستأجر هنا بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة.<sup>1</sup>

### ثالثا: المسؤولية في حالة النقل المتتابع (النقل بوثيقة شحن مباشرة)

يكون النقل بوثيقة شحن مباشرة عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة بمساعدة ناقلين آخرين وفيها يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع شاحن على أن يتولى نقل بضاعة إلى نقطة معينة ثم تسليمها إلى ناقل ثان لنقلها إلى نقطة أخرى ثم تسليمها إلى ناقل ثالث وهكذا حتى تصل إلى صاحب الحق في البضاعة، ويترتب على ذلك أن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول مصدر وثيقة الشحن المباشرة.

وقد جاء في نص المادة 764 قانون بحري جزائري على أنه "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أنّ هذه البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين".

وذكرت المادة 765 كذلك أنّ "النقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كلّ المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل التي قام بها وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

<sup>1</sup>: المواد من 723 إلى 737، الأمر 80/76، قانون بحري جزائري.

من خلال نصوص المواد المذكورة في الأعلى، نستنتج أن المشرع الجزائري قد وفق بين مصلحتين؛ مصلحة النقل ومصلحة صاحب النقل في البضاعة من جهة، ومن جهة أخرى وفق بين مصلحة الناقلين المتتابعين والناقل الأول الذي أبرم وثيقة الشحن المباشرة.

\* تناولنا في هذا الفصل مبحثين، تحدثنا في المبحث الأول عن العقد كأساس لمسؤولية الناقل البحري؛ حيث ذكرنا في المطلب الأول تعريف عقد النقل البحري وخصائصه، إذ قمنا بتعريف عقد النقل البحري في التشريع الجزائري وضمن الاتفاقيات الدولية كذلك، موضحين خصائص عقد النقل البحري، والتي تتمثل في كون هذا العقد عقد رضائي، وملزم لجانبين وعقد من عقود الإذعان.

أمّا في المطلب الثاني فقد قمنا بالتطرق إلى ذكر الالتزامات التي ترد في عقد النقل البحري، مخصصين دراستنا إلى التزامات الناقل البحري التي تتغير حسب المكان الذي يكون فيه السفينة؛ سواء في ميناء الشحن أو أثناء الرحلة البحرية أو عند وصولها إلى ميناء التفريغ.

أما فيما يخص المبحث الثاني؛ فقد تناولنا أحكام مسؤولية الناقل البحري مستهلين ذلك بمفهوم مسؤولية الناقل البحري، فعرفناه وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريع، حيث لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تعريف الناقل البحري بل تم استنباطه من مادتين سبق ذكرهما، موضحين طبيعة مسؤولية الناقل البحري سواء كانت مسؤولية عقدية ناتجة عن عقد النقل البحري نتيجة أخطاء الناقل الشخصية التي ارتكبها بنفسه سواء كان هذا الخطأ تلفا أو هلاكا أو تأخيرا في تسليم البضاعة أو مسؤولية تقصيرية ناتجة عن أخطاء تابعين الناقل ويشترط في هذه الأخطاء أن يكون قد ارتكبها مندوبو الناقل أثناء تأدية مهامهم أو بمناسبةها.

كما أن المشرع الجزائري لم يفصل في طبيعة عقد النقل البحري للبضائع لكن يمكن استنتاجها من فحوى نص المادة 802 قانون بحري جزائري التي اعتبرت أن طبيعة مسؤولية الناقل هي تحقيق نتيجة، كما يشترط في المسؤولية احتواءها للأركان المتمثلة في ركن الخطأ وركن الضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. فقيام مسؤولية الناقل يشترط أن يكون هناك علاقة بين الخطأ المرتكب والضرر اللاحق، وهو ما تم توضيحه ضمن المطلب الثاني بعنوان نطاق مسؤولية الناقل البحري. حيث أن نطاق مسؤوليّة الناقل البحري له عدة أنواع تتمثل في: النوع الأول الذي يعرف بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، أما النوع الثاني يتمثل

في النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري، والنوع الثالث الذي يطلق عليه النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري.

# الفصل الثاني

أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية

يعدّ الناقل عنصراً جوهرياً في عقد النقل البحري باعتباره همزة الوصل بين الشاحن والمرسل إليه، فعند قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري نجد أنه قد تنشأ مسؤوليته الشخصية أو مسؤولية تابعيه نتيجة قيامهم بأخطاء قد تلحق ضرراً بأصحاب الحق في البضاعة، وتبدأ مسؤولية الناقل منذ تكليفه بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، مما يجعل الناقل يقوم بتعويض هؤلاء الأطراف (شاحن ومرسل إليه)، لكن هناك حالات قد يعفى فيها الناقل من المسؤولية وتعتبر هذه الحالات حالات إعفاء قانونية<sup>1</sup>. وتتمثل في ما نصت عليه المادة 803 قانون بحري جزائري: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الرّبان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل،

ج- الحريق، إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل،

د- أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة،

هـ- القوّة القاهرة،

و- الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب،

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

ح- أخطاء الشاحن، ولاسيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع،

<sup>1</sup>هاشمي عثمان، مرجع سابق، ص، 60.

- ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي،  
 ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك،  
 ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل،  
 ل- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.<sup>1</sup>

من خلال نص المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد نظم حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، حيث أن هته الحالات تعتبر حالات إعفاء قانونية وليست اتفاقية، أي أنه لا يجوز الاتفاق على مخافتها لأنها قواعد أمره وليست مكتملة، إلا أنه توجد حالات اتفاقية نصت عليها المادة 812 قانون بحري جزائري: "خلافاً للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضائع من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها،

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.<sup>2</sup>

ويعرّف مصطلح الإعفاء لغة حسب المعجم المتخصص على أنه مشتق من المصدر أَعْفَى (عفو)، ويدل في العادة اصطلاحاً على إعفاء الشخص من منصبه، أي إزالته وتثنيه، ويقابل مصطلح الإعفاء في اللغة الانجليزية كلمة Exemption.<sup>3</sup>

### المبحث الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 812، قانون بحري جزائري.

<sup>3</sup> [https://www.alburaq.net/meaning/\(05/06/2021 16:22\)](https://www.alburaq.net/meaning/(05/06/2021 16:22))

إن للناقل البحري أسبابا تجعله يعفى من المسؤولية، وقد سبق ذكر هذه الأسباب المنصوص عليها في المادة 803 قانون بحري جزائري، وقد تكون أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية أسبابا عامة أو أسبابا خاصة. وسنتناول في هذا المبحث الأسباب العامة التي تعتبر أسبابا لا دخل للناقل فيها وذلك راجع إلى كونها خارجة عن إرادته، أي أنها تتم دون تدخل إرادة الناقل البحري، ومثال ذلك حالة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ. وحتى يتم اعتبار الإعفاء ناتج عن قوة القاهرة يجب أن يكون هذا الحادث غير ممكن التوقع ولا يمكن دفعه؛ أي لا يستطيع الناقل البحري أن يتجنب هذا الحادث. إضافة إلى أخطاء الشاحن التي لا يسأل عنها الناقل البحري كإعدام التغليف أو عدم التصريح بالبضاعة.

### المطلب الأول: القوة القاهرة والحادث المفاجئ

عند قيام الناقل البحري بتنفيذ المهام الموكلة إليه في عقد النقل البحري والمتمثلة في نقل البضائع عن طريق البحر وتسليمها إلى أصحاب الحق فيها، قد يواجه أخطارا ومعوقات خارجة عن إرادته الشخصية على غرار (الزلازل والبراكين وغيرها من الكوارث الطبيعية) إضافة إلى العوامل البشرية على غرار (الإضرابات وحالات الشغب والحروب) والتي قد تمنعه من تنفيذ التزامه على أكمل وجه. وهذا ما سنتناوله في الفرع الأول (القوة القاهرة وخصائصها)، أما في الفرع الثاني فسنتناول (تطبيقات القوة القاهرة في مجال النقل البحري).

### الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة وخصائصها

تعتبر القوة القاهرة سببا إعفاء الناقل البحري من المسؤولية ولهذه القوة جملة من الخصائص يجب أن تتوفر في هذا الفعل حتى يعتبر قوة القاهرة. هذا وسنتناول أولا تعريف القوة القاهرة، أما ثانيا فسنتطرق إلى خصائص القوة القاهرة.

### أولا- تعريف القوة القاهرة:

إن المشرع الجزائري في القانون البحري لم يتطرق إلى تعريف القوة القاهرة بل اكتفى فقط بتصنيفها على أنها سبب من أسباب الإعفاء المنصوص عليها في نص المادة 803 قانون بحري جزائري. بالرجوع إلى الأحكام العامة وكما ذكرنا سابقاً فإن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف القوة القاهرة في القانون البحري، فبالتالي يتعين علينا الرجوع إلى الشريعة العامة ألا وهي القانون المدني الجزائري الذي تناول مصطلح القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ في الفصل الثالث تحت عنوان العمل المستحق للتعويض في القسم الأول عن الأفعال الشخصية في نص المادة 127 "إذا أثبت شخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو القوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".<sup>1</sup>

كما وتعرّف القوة القاهرة على أنها "مصطلح قانوني يعبر عن أحد البنود التي عادة ما تظهر في العقود الاقتصادية والتجارية، وفحوى هذا البند أنه إذا أصبح تنفيذ التزام أحد المتعاقدين مستحيلاً لسبب خارج عن إرادته انقضى هذا الالتزام وانفسخ من تلقاء نفسه، ولكي يفسخ العقد يجب تحقق ثلاثة شروط، وهي عدم توقع الظرف القاهر قبل التعاقد مثل حالة الزلازل، أما الشرط الثاني فهو استحالة عدم تنفيذ العقد، ويتمثل الشرط الثالث في عدم وجود خطأ وإهمال من المتعاقد المتمسك للقوة القاهرة"<sup>2</sup>

ولقد عرّفت منظمة التجارة العالمية القوة القاهرة بأنها وقوع حدث أو ظرف قد يمنع أو يعيق طرفاً ما من أداء التزام أو التزامات تعاقدية منصوص عليها في العقد. إذ حدّدت منظمة التجارة العالمية بعض الشروط لتبين من خلالها إن كان هذا الحادث قوة قاهرة أم لا.<sup>3</sup>

### ثانياً- خصائص القوة القاهرة:

<sup>1</sup> المادة 127، قانون مدني جزائري.

<sup>2</sup> <https://www.hbrarabic.com> (2021/05/16 09:34)

<sup>3</sup> حفيري نسيمه آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011، ص، 24.

**1- أن يكون الحادث مستحيلا دفعه:** لا يكفي في الحادث حتى يعتبر قوة قاهرة أو حادثا فجائيا أن يكون مستحيل التوقع، بل يجب كذلك أن يكون مستحيل الدفع... كذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، وأن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة إلى المدين وحده، بل استحالة بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقف المدين... ويستوي أن تكون استحالة التنفيذ مادية أو أن تكون معنوية... والقاضي هو الذي يقدر ما إذا كان هناك استحالة معنوية، وعليه أن يحتاط في تقدير ذلك.

**2- عدم إمكانية التوقع:** يجب أن تكون القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ غير ممكن التوقع، فإذا أمكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لم يكن قوة قاهرة أو حادث فجائيا، ويجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعى عليه فحسب بل من جانب أشد الناس يقظة وبصرا بالأمر.<sup>1</sup> ومما سبق ذكره نلاحظ أنه يخرج من مفهوم القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أي حادث يكون متوقع الحصول سواء كان هذا التوقع من جانب الدائن أو المدين، كما يخرج أيضا من نطاق القوة القاهرة إذا كان الحادث قد تم التنبؤ به قبل إبرام العقد.

**3- أن يكون الحادث خارجيا:** كمبدأ عام لا يمكن تحقق القوة القاهرة إلا عندما يكون الحادث خارج عن إرادة المدين، لكن أهمية هذه الخاصية تتحقق حسب طبيعة الفعل المدعى به، فحتى تتحقق القوة القاهرة كسبب من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لابد أن يكون الحادث الناتج خارجيا ومستقل تماما عن إرادة الناقل ولم يشارك في وقوعه ولم يتمكن من درئه. كما أن مخاطر البحر الناتجة عن الظواهر الطبيعية تعتبر خارجة عن نطاق نشاط الناقل البحري، فهبوب عاصفة قوية مفاجئة يعتبر حدثا خارجا عن إرادة الناقل وبالتالي فه و يمثل أحد مظاهر القوة القاهرة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص، ص، 879، 878.

<sup>2</sup> حفييري نسيمه آمال، مرجع سابق، ص، ص، 28، 29.



### الفرع الثاني: تطبيق القوة القاهرة في مجال النقل البحري

نصّ المشرع في المادة 803 قانون بحري جزائري في الفقرة هـ على حالة الإعفاء بسبب القوة القاهرة، حيث مكن الناقل من نفي مسؤوليته اتجاه وقوع ضرر للبضاعة شريطة أن يكون هذا الضرر قد حصل بسبب قوة القاهرة لا دخل للناقل فيها. سنتطرق إلى القوة القاهرة الناشئة عن عوامل طبيعية (أخطار البحر أو القضاء والقدر) وعوامل بشرية (كالإضرابات والحريق وغيرها).

**أولاً- الحالات المرتبطة بالطبيعة:** تنشأ هذه الحالات نتيجة عوامل طبيعية لا دخل للإنسان فيها، وتنقسم هذه الحالات إلى مخاطر البحر والقضاء والقدر.

**1- مخاطر البحر:** أورد المشرع الجزائري حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب أخطار وحوادث البحر في المادة 803 فقرة - د "أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة..."<sup>1</sup>، وهو ما تطرقت إليه نفس المادة من اتفاقية بروكسل لعام 1924 بموجب المادة 4 فقرة 2 "... ج- عن المخاطر أو الأخطار أو الحوادث التي تحصل في البحر أو أية مياه أخرى صالحة للملاحة"<sup>2</sup>

- أورد المشرع الجزائري حالة الإعفاء المتعلقة بحوادث وأخطار البحر كحالة مستقلة عن القوة القاهرة، لكن الأصح أن هذه الأخطاء البحرية هي ناتجة عن قوة

<sup>1</sup>المادة 803، الفقرة د، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 4، فقرة 2، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

قاهرة وذلك راجع إلى أن هذه الأخطار لا دخل للناقل فيها، كما أن هذه الأخطار لا يمكن للناقل التنبؤ بها.

## 2- القضاء والقدر: بالرجوع إلى المادة 803 قانون بحري جزائري نجد

أنها لم تتعرض لحالة الإعفاء بسبب القضاء والقدر كحالة مستقلة، إنما أدرجتها ضمن الإعفاء بسبب القوة القاهرة<sup>1</sup>، نفس الأمر الذي أخذ به المشرع الفرنسي، حيث يشترط لاعتبار الحادث قضاء وقدرًا شرطان أساسيان يتمثلان في:

أ- ألا يكون لإرادة الإنسان دخل في أحداثه.

ب- أن تعجز القوة البشرية عن تفادي النتائج المترتبة عليه مع استعمالها العناية المعقولة.<sup>2</sup>

وكدراسة حالة نذكر فيروس كورونا المستجد أو كما يطلق عليه كوفيد 19 "Covid 19"، الذي ظهر بمدينة ووهان الصينية بتاريخ 31 ديسمبر 2019، حيث يعتبر هذا الفيروس فيروسًا معديًا يصيب الجهاز التنفسي والذي ينتقل بسرعة مسببًا غلق كلي للمجال البحري، حيث اعتبرت جميع الدول فيروس كورونا بمثابة قوة القاهرة.<sup>3</sup>

**ثانيا- الحالات المرتبطة بالعوامل البشرية:** هناك العديد من العوامل البشرية التي قد تكون سببًا في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، والتي أوردها المشرع في المادة 803 قانون بحري جزائري على غرار الحريق والإضرابات، إضافة إلى حالة الحرب.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> حفيري نسيمه آمال، مرجع سابق، ص، ص، ص، 39، 40.

<sup>3</sup> منصف الكشوش، مقال عن القوة القاهرة المرافعات المدنية والتجارية في زمن الكورونا "كوفيد 19".

**1- الحريق:** هو من الأسباب الشائعة التي تشكل محل خطر على البضائع؛ لذلك نجد أغلبية الناقلين البحريين يدرجون بندا يتفقون من خلاله أنه في حالة نشوب حريق في البضائع تنتفي المسؤولية عن الناقل البحري. كما أنه بالإضافة إلى ما تم التطرق إليه سابقا فإن الإعفاء بسبب الحريق لا يقتصر على الحريق وحده، بل يمتد أيضا إلى الأضرار التي يحدثها الدخان والانبعاثات السامة الناتجة عن المواد المحترقة، إضافة إلى المواد المستخدمة في إخماد الحريق.

إن الحرائق تشتعل لثلاثة مواد أساسية تتمثل فيما يلي:

الوقود: والذي يمكن أن يكون مادة صلبة أو سائلة أو غازية.

مؤكسدة: وهو بالضرورة الأكسجين.

الطاقة: والتي قد تأخذ أشكال مختلفة كالإشعاع الشمسي أو الاحتكاك.<sup>1</sup>

كما نصت المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 "... عن الحريق إلا إذا تسبب بفعل الناقل أو نتيجة خطأ ارتكبه".<sup>2</sup> فمن خلال نص هذه المادة نجد أن اتفاقية بروكسل والمشرع الجزائري من خلال فحوى المادة 803 قد قاما بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الحريق، إلا أن كلاهما أورد استثناء فإذا كان الحريق مسببا من طرف الناقل فهنا؛ يسقط حقه في التمسك بالإعفاء.

**2- الإضرابات:** نص المشرع الجزائري في المادة 803 في فقرة .و. على أن

"... الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب ...".

ويمكن تعريف الإضراب على أنه مجرد نزاع بين صاحب العمل والعمال، يشب غالبا بعد مفاوضات طويلة يمكن إنهاؤها بتنازلات مالية. وقد أخذت الإضرابات

<sup>1</sup> <http://www.google.fr/imgres/imgul> <http://www.inrs.fr/inrs>.

(2021/05/23 11:25 pm)

<sup>2</sup> المادة 4، فقرة 2، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

في العصر الحاضر صفة العمومية مما جعل المحاكم تعتبرها قوة قاهرة<sup>1</sup>. فهنا لكي يعفى الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، يتعين عليه إثبات العلاقة السببية بين الإضرار والضرر الحاصل للبضاعة وبذلك يتم إعفاء الناقل من مسؤولية.

أما حسب رأينا الشخصي؛ فإن مسألة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أمر لا أساس له من الصحة وذلك بسبب كون الإضرار لا يتمتع بخاصية المفاجأة أي أنه يمكن التنبؤ به وذلك كون الإضرار يكون عن طريق إشعار مسبق وبالتالي لا يمكن أن يكون محلا لإعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

**3- الحرب:** لم يتطرق المشرع الجزائري في نص المادة 803 قانون بحري جزائري لحالة الحرب كسبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، لكن بما أن الجزائر قد صادقت على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بموجب المرسوم 71/64 المؤرخ في 1964/12/02، حيث نظمت أحكامها (الحرب) المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 "...عن فعل الحروب...".<sup>2</sup>

ويقصد بكلمة حرب صراع بين دولتين، تسعى كل واحدة منها إلى إخضاع خصمها، وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن حوادث الحرب كضرب الغواصات والسفن الحربية للسفن التجارية والغارات الجوية على السفن التجارية واغتنام البضاعة المشحونة المملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: أخطاء الشاحن

إن الإعفاء في هذه الحالة يرد على قاعدة عامة وهو ما تطرق إليه المشرع في نص المادة 127 قانون مدني جزائري بأنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ

<sup>1</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2003، ص، 100.

<sup>2</sup> المادة 4، فقرة 2، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص، 266.

عن سبب لا يد له فيه... أو خطأ من الغير كان ملزم بتعويض الضرر...<sup>1</sup>. في حين نصّ المشرع الجزائري في نص المادة 803 قانون بحري جزائريّ على أن الأخطاء التي يرتكبها الشاحن تكون سببا في انتفاء مسؤولية الناقل البحري بقوله "... أخطاء الشاحن، ولاسيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع..."<sup>2</sup>.

أي أنّ الإعفاء ناتج عن أخطاء الشاحن، حيث سنتناول في الفرع الأول خطئه فيما يخص نقص أو انعدام التغليف أو التعليم، أمّا في الفرع الثاني سنبرز خطئه في عدم التصريح أو وجود نقصان في التصريح، وسنتطرق في الفرع الثالث إلى مسؤوليته عند شحن البضائع الخطرة.

### الفرع الأول: نقص أو انعدام التغليف والتعليم

أقرّ المشرع الجزائري في فحوى المادة 803 قانون بحري على أنه في حالة نقص أو انعدام التغليف فإنّ الناقل يعفى من المسؤولية لأنه ليس هو من ارتكب هذا الخطأ بل الشاحن، لأن الالتزام بتغليف البضاعة وتحريمها هو التزام يقع على عاتق الشاحن وحده؛ أي لا دخل للناقل البحري فيه.

لم يوضّح المشرّع الجزائري معنى التغليف، وذلك راجع على الأغلب لبداهيته. فالتغليف هو عملية وضع البضاعة داخل كرتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها، أما التحريم فهو عملية إحاطة البضاعة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف حتى يصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها البضاعة أثناء عملية نقلها.<sup>3</sup>

أما عملية التعليم على البضائع فلم يتطرق إليها المشرع الجزائري كذلك بل نصت عليها اتفاقية بروكسل 1924 في نصّ المادة 4 فقرة 2 "... عن نقص أو

<sup>1</sup> المادة 127، قانون مدني جزائري.

<sup>2</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>3</sup> عبد القادر حسن العطير، مرجع سابق، ص، 409.

عدم اكتمال الماركات...<sup>1</sup>. إذ يتعين على الشاحن أن يقوم بتسليم البضائع إلى الناقل البحري، إضافة إلى تسليمه البيانات الخاصة بالبضاعة التي تكون مكتوبة في سند الشحن الذي يعتبر بمثابة وثيقة هوية للبضاعة ويجب أن توضع علامات على البضاعة تتطابق مع البيانات المسلمة من طرف الشاحن.

ومن خلال ما سبق ذكره، نستنتج أن التعلیم هو عبارة عن وضع مجموعة من الملصقات والبيانات على البضائع من أجل تسهيل عملية الإطلاع عليها ومعرفتها. وبالتالي، يعفى الناقل البحري من المسؤولية الملقاة على عاتقه بمجرد أن يثبت أن التلف الذي لحق بالبضاعة ناتج عن خطأ الشاحن بسبب عدم كفاية التغليف أو التعلیم، وعليه فإن الناقل مجبر على تقديم دليل يقضي ببراءته.



### الفرع الثاني: تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة

<sup>1</sup> المادة 4 فقرة 2، اتفاقية بروكسل 1924.

أقرّ المشرع الجزائري في نص المادة 810 من القانون البحري على أنه "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الذي لحق للبضاعة أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".<sup>1</sup>

وأعفت اتفاقية بروكسل 1924 كذلك الناقل البحري من المسؤولية عند تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة وغير متطابقة، حيث نصّت في المادة 5 فقرة 8 منها على أنه "لا يسأل الناقل أو السفينة بأي حال عن الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن".<sup>2</sup>

من خلال ما سبق التطرق إليه يتم إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الملقاة على عاتقه إذا أثبت أن الضرر الحاصل أو التلف أو الهلاك سواء كان كلياً أو جزئياً ناتج عن خطأ الشاحن المتمثل في تعمد تقديمه بيانات غير صحيحة عن البضاعة. ويبقى السؤال المطروح حول ماهية هذه البيانات التي يتعين على الشاحن تقديمها للناقل؟

يجب على الشاحن تقديم البيانات للناقل والتي تتمثل في:

- اسم و عنوان المرسل إليه.
- مكان تنفيذ التسليم للبضاعة.
- قيمة البضاعة.
- الكمية.

<sup>1</sup> المادة 810، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 5 فقرة 8، اتفاقية بروكسل 1924.

- الوزن.

- الحجم.

- الخصائص.

- وفي هاتين الحالتين يجب أن يتم إبلاغ الناقل أيضا:

= إذا كانت البضاعة بحاجة إلى تغليف خاص نظرا لمميزاتها.

= إذا كان من الضروري إجراء توزيع تقني للبضائع.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: مسؤولية الشاحن عن شحن البضائع الخطرة

لقد منح المشرع الجزائري الحرية للناقل البحري في إنزال البضائع الخطرة من على ظهر السفينة في نص المادة 778 قانون بحري، حيث وضح أنه "إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخرطة والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفته نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها".<sup>2</sup>

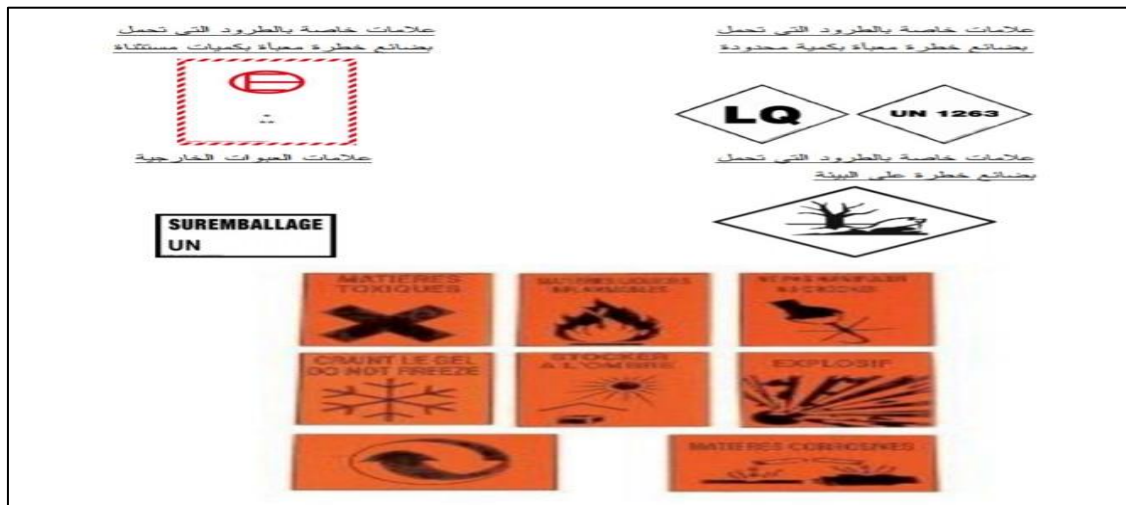
وفي نفس السياق جاءت به اتفاقية بروكسل 1924؛ حيث قامت بإعفاء الناقل من المسؤولية ومنحه حرية التصرف في البضائع الخطرة التي شحنت على ظهر السفينة دون علمه بقولها في نص المادة 6 على أن "البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطر التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها

<sup>1</sup> Memoire M,Crlos.E.Gamoa.Gomez, le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la legislation colombienne et la convention Bruxelles 1924, p, 84.

<sup>2</sup> المادة 778، قانون بحري جزائري.

في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها يجوز في أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة".<sup>1</sup>

ومن خلال هاتين المادتين، فإنه يتضح لنا أن الناقل البحري له الحرية التامة في إنزال البضاعة من على ظهر السفينة وإعدامها ونزع الخطورة منها سواء من طرف الناقل أو وكيله أو ربان السفينة، وتكون جميع المصاريف من إتلاف وإعدام البضائع الخطرة على عاتق من قام بشحنها دون علم الناقل البحري بذلك. وكمثال نذكر سفينة روسس للشحن التي أبحرت بتاريخ 23 سبتمبر 2013 من ميناء باتومي بجورجيا متجهة إلى ميناء موزنبيق، محملة بما يقارب 2750 طن من نترات الألمنيوم، حيث واجهت في الطريق عطلا اضطرت لأن تستخدم بسببه ميناء بيروت في لبنان كميناء لجوء، إلا أنه بعد معرفة السلطات اللبنانية بنوعية الحمولة قامت بحجز السفينة، ليقوم بعدها ملاك السفينة بالتخلي عنها مع الحمولة لتتسبب بانفجار كبير في ميناء بيروت في 4 سبتمبر 2020.



<sup>1</sup> المادة 6، اتفاقية بروكسل 1924.



حيث نص على أنه "...عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر...".<sup>1</sup>

ويعرّف العيب الذاتي على أنّه العيب الداخلي منذ الولادة، إذ يعتبر مثلا العيب الذاتي للدقيق في أنه يتقلص ويفقد وزنه مع مرور الزمن، وفي مقابل ذلك يعتبر إصابة الفستق بالديدان عيبا خفيا؛ أي شيئا مخفيا ومعيبا في البضاعة ولا يتوقع وجوده عادة مع أن البضاعة تكون قابلة لاجتذاب مثل هذا العيب. فإذا تحقق وجود العيب الذاتي في البضاعة فإن الناقل لا يسأل عن هلاك البضاعة المنقولة.<sup>2</sup>

تجدر الإشارة إلى أنه نظرا لكم الهائل من البضائع التي يقوم الناقلون البحريون بنقلها، فإنه من غير المستطاع معاينة كافة هذه البضائع الملقاة على عاتقهم. ولذلك فإنهم يقومون بوضع تحفظات على البضائع حتى إذا وجد عيب في البضاعة يمكن للناقل أن يتحرر من المسؤولية، أما إذا كان سند الشحن خال من التحفظات فلا تنتفي مسؤولية الناقل البحري؛ أي أنّ العيب الذاتي في البضاعة يعفي الناقل البحري من المسؤولية لأنه غير ملزم بفحص البضاعة فحصا دقيقا، وذلك لأن الفحص الدقيق قد يعرقل عمله ويحد من نشاطه. ويمكن إثبات العيب الذاتي في البضاعة بكافة طرق الإثبات، كما أنه على الناقل أن يثبت أنه حافظ على البضاعة المنقولة حتى يعفى من المسؤولية.

### الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري بسبب عجز في الطريق

أورد المشرع الجزائري حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الملقاة على عاتقه بسبب عجز في الطريق في المادة 803 من القانون البحري الجزائري "...أو

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص، 414.

نقص البضاعة أثناء السفر...<sup>1</sup> في حين أوردت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حالة الإعفاء بسبب العجز في الطريق في نص المادة 4 فقرة 2 "عن نقص في الحجم أو وزن البضاعة..."<sup>2</sup>.

### بعض أمثلة عجز الطريق:<sup>3</sup>

بعض حالات تحقق عجز الطريق	بعض حالات تحقق عجز الطريق
إذا كانت الخسائر ناتجة فقط عن حقايب ممزقة في حين أن الحقايب السليمة احتفظت بوزنها الأصلي.	خسارة بنسبة 5% ناتجة عن بقايا زيت النخيل في عنابر ومضخات السفينة.
إذا كانت الخسائر تفوق نسبة العجز المعروف، في هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن الخسائر التي تتجاوز النسبة المعترف بها بشكل طبيعي.	خسارة بنسبة 2% من الصويا منقولة في السائبة.
إذا لم يستطع الناقل أن يثبت أن البضاعة تعرضت لعجز الطريق.	خسارة بنسبة 0,5 من زيت الوقود.

يتّضح لنا من خلال الجدول أن هناك حالات فقدان جزء من البضاعة بنسبة محددة، فمثلاً خسارة بنسبة 5% من عنابر السفينة، كذلك يعتبر أيضاً عجزاً في الطريق الخسارة بنسبة 2% من الصويا المنقولة، فهنا نكون أمام عجز في الطريق يمكن من خلاله أن يعفى الناقل البحري من المسؤولية الملقاة على عاتقه. أمّا في حالات أخرى والتي لا تعتبر عجزاً في الطريق، فمثلاً إذا كانت الخسائر ناتجة عن

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 4، فقرة 2، اتفاقية بروكسل 1924.

<sup>3</sup> Master Didier Picon, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, P 56.

حقائب ممزقة، في حين أن الحقائب السليمة احتفظت بوزنها الأصلي فهذا لا يكون هناك عجز في الطريق، بالإضافة إلى الحالة التي تفوق فيها النسبة المفقودة النسبة المحددة. فمثلاً إذا كانت الخسائر تفوق 0.5 لتر من زيت الوقود، أي تتراوح من لتر إلى لترين، فهذا لا يعفى الناقل من المسؤولية بل تنشأ مسؤوليته نتيجة تلف البضاعة.

ويقصد بالعجز في الطريق؛ النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر أو الذي ينشأ عن طبيعة أو عيب ذاتي بها، ويحدث ذلك بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو بعض الفواكه، أو تتبخر بسبب الحرارة كالسوائل، ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق، ومن ثم فإن عجز الطريق يتحدد بنسبة مئوية تحددها العادات التجارية وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: الأسباب الخاصة بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

إن هذه الأسباب الخاصة بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية متصلة بالناقل البحري على عكس الأسباب العامة التي لا يكون له أي دخل فيها، حيث تتمثل الأسباب الخاصة في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية مثلاً لأسباب متعلقة بالسفينة، كما قد يعفى كذلك لأسباب متعلقة بالأخطاء الملاحية التي قد يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون عن الناقل. إذ يستفاد هؤلاء المندوبون من الإعفاءات التي يتمتع بها الناقل البحري شرط أن يكونوا قد ارتكبوا أخطائهم أثناء تأدية المهام الموكلة إليهم عن طريق الناقل، أو بمناسبة وتكون مسؤوليتهم مسؤولية تصيرية وليست عقدية، كما يستفاد الناقل أيضاً من الإعفاءات الناتجة عن إنقاذ

<sup>1</sup> حفيري نسيمه آمال، مرجع سابق، ص، 191.

حياة الأشخاص أو الأموال في البحر. ولهذا فإننا سنتناول في المطلب الأول الإعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة، في حين نركز في المطلب الثاني على الإعفاء المتعلق بالأخطاء الملاحية.

### المطلب الأول: الإعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة

وضح المشرع الجزائري حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في المادة 803 من القانون البحري الجزائري "حتى يعفى الناقل من المسؤولية يجب أن يثبت أنه قام بجميع التزاماته كأن يسلم للشاحن سفينة صالحة للملاحة في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد". ولذلك فإننا سنتناول في الفرع الأول الإعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، والإعفاء الناتج عن عيب خفي في السفينة في الفرع الثاني.

#### الفرع الأول: الإعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

تطرق المشرع الجزائري في نص المادة 803 قانون بحري إلى أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية من خلال "أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه.<sup>1</sup> وتتضح هذه الواجبات في نص المادة 604 كما يلي "عند حدوث أضرار هامة للسفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو حمولتها، يجب على الربان خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث و يقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالاً بذلك للربان.<sup>2</sup>"

كما ذهبت أيضا المادة 770 من القانون البحري الجزائري إلى التطرق إلى واجبات أخرى تتمثل في أنه "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 604، قانون بحري جزائري.

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.<sup>1</sup>

وبالإضافة إلى ما سبق ذكره، فقد تطرقت، في نفس السياق، المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أنه "على الناقل، قبل الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا:

أ- لجعل حالة السفينة صالحة للملاحة.

ب- لتهيئة السفينة وتجهيزها و تموينها.

ج- لجعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها.<sup>2</sup>

وتجدر الإشارة أنه حتى يعفى الناقل البحري من الالتزامات الملقاة على عاتقه التي تنجر عن عقد النقل البحري يتعين عليه أن يقوم بجميع وجباته المنصوص عليها في القانون حيث، يجب على الناقل أن يقيم الدليل وأن يثبت أنه قام بجميع وجباته حتى يتحلل من المسؤولية.

### الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية الناتج عن عيب خفي في السفينة

وقد نصّ المشرع الجزائري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا كان الضرر الحاصل ناتج عن عيب خفي في السفينة الأمر الذي أكدته المادة 803 قانون بحري جزائري "ط- عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام

<sup>1</sup> المادة 770، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 3 فقرة 1، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

الكافي.<sup>1</sup> وهو نفس الأمر الذي نظمت أحكامه المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 "ع- عن عيوب مستترة لا يمكن اكتشافها بمجرد الاحتراز العادي."<sup>2</sup>

أمّا المقصود بالعيب الخفي ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق فإذا كان يمكن كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك أنه ليس حقيقياً، أي أن الناقل لم يبذل همهة معقولة في سبيل كشفه، ومن أمثلة العيوب الخفية في السفينة وجود كسر في العمود المرفقي بإحدى محركات السفينة الذي لم تكشفه المعاينة الخارجية، كما يعد عيباً خفياً في السفينة وجود عيب في التصميم عند تضييع صمامات الشفط في أحد الأنابيب.<sup>3</sup>

من خلال ما تم التطرق إليه يتضح أن المشرع الجزائري واتفاقية بروكسل قد قاما بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا كان الضرر الحاصل ناتج عن عيب خفي في السفينة لا يمكن اكتشافه بالرغم من بذل عناية الرجل العادي، فحتى يعفى الناقل من المسؤولية يجب عليه أن يثبت أنه قام بفحص السفينة فحصاً تاماً وهذا الفحص عادة ما تقوم به شركات الإشراف البحري عن طريق خبراءها.

### المطلب الثاني: الإعفاء بسبب الأخطاء الملاحية

نص المشرع الجزائري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المنجزة عن عقد النقل البحري في نص المادة 803 قانون بحري جزائري، حيث أقر صراحة أنه يمكن للناقل البحري أن يتمسك بالإعفاء من المسؤولية ذلك كونه ليس المتسبب في حدوث هذا الخطأ، إذ ذكرت المادة السابقة أن الأخطاء الملاحية التي يقوم بارتكابها الرّبان أو المرشد أو المندوبون البحريون، تدخل ضمن أخطاء الغير وبالتالي يتم إعفاء الناقل من المسؤولية. كما ذهبت كذلك اتفاقية بروكسل التي تناولت في نفس السياق في نص المادة 4 فقرة 2 على أن يتم إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 4 فقرة 2، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

<sup>3</sup> أسماء أحمد راشد، أسباب إعفاء الناقل البحري للبيضاء من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 2، سنة 2019، ص، ص، 25، 26.

الخطأ ناتجا عن القبطان أو البحارة بالإضافة إلى ذلك أيضا نصت اتفاقية بروكسل إلى جانب الأخطاء الملاحية الأخطاء في إدارة السفينة على عكس المشرع الجزائري الذي تناول فقط الأخطاء الملاحية حيث سنتطرق في دراستنا في الفرع الأول إلى أصل الخطأ الملاحي أما في الفرع الثاني سنتناول وجهي الخطأ الملاحي.

### الفرع الأول: أصل الخطأ الملاحي

ترجع فكرة الإعفاء من المسؤولية من الأخطاء الملاحية إلى الثورة الصناعية وحتى ذلك الوقت لم يكن الناقل البحري معفى من الأخطاء الملاحية للربان أو التابعين الآخرين، لكن ابتداء من الثورة الصناعية اعتاد الناقلون البحريون إدراج الشروط التي تعفيهم من المسؤولية في سندات الشحن.

إذ لم يكن آنذاك لمالك السفينة إلا قليل من الرقابة على ربان السفينة حيث كانت تكمن سلطة مالك السفينة سوى في تعيين الربان فقط إذ كان يتولى الربان وضع طاقم السفينة، لكن بعد الثورة الصناعية أصبح الناقل هو من يعين ربان السفينة إضافة إلى طاقمها.<sup>1</sup>

كما أنّ الإعفاء الناتج عن الأخطاء الملاحية (التي يرتكبها المندوبون البحريون أو ربان السفينة) فيها تحميل للشاحن أضرارا لا علاقة له بها، بل العكس يجب أن يتحملها الناقل دون غيره. وإذا كان بإمكانه التخلص منها، عليه أن يؤدي التعويض ويرجع على مسبب الضرر أو أي شخص من أشخاص الملاحة البحرية. فهؤلاء الأشخاص يعملون لحسابه (الناقل) وعليه تحمل أخطائهم لا أن يتحملها الشاحن.<sup>2</sup>

كما تطرقنا سابقا إلى أن هته الإعفاءات لا تخص الناقل البحري فقط بل تمتد إلى مندوبيه على غرار ربان السفينة وأشخاص الملاحة البحرية وذلك بناء على

<sup>1</sup> حفيري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص، 59.

<sup>2</sup> عادل علي مقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى،

الإصدار الثاني، سنة 1999، ص، 133.

المسؤولية التصيرية عن فعل الغير وبالتحديد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وذلك طبقاً لنص المادة 136 قانون مدني جزائري "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها، وتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع".<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: وجهي الخطأ الملاحي

كما ذكرنا سابقاً أن المشرع الجزائري تحدث فقط عن الأخطاء الملاحية فهو لم يتطرق إلى الوجه الآخر من الأخطاء ألا وهو الخطأ في إدارة السفينة على عكس اتفاقية بروكسل لسنة 1924، حيث نصت في المادة 4 فقرة 2 "لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب أو الناتج.

أ- عن فعل القبطان أو البحارة أو الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو إدارتها أو عن خطأ أو إهمال ارتكبه".<sup>2</sup>

وبالتالي فإن مفهوم الأخطاء الملاحية يتضمن عنصرين جوهريين هما الخطأ في ملاحة السفينة والخطأ في إدارة السفينة:

### أولاً: الخطأ في الملاحة

ويقصد به الخطأ الفني في قيادة السفينة وتسييرها ومثاله مخالفة الربان للقواعد الدولية لمنع تصادم في البحار، أو إقلاع السفينة من الميناء دون المبالاة بالظروف الجوية الرديئة التي تندر بها النشرات الجوية أو القيام بمناورة معينة أدت إلى تصادم أو جنوح. وتعتبر أخطاء المرشد في القيام بعمله أخطاءً في الملاحة، وقد يقع الخطأ في الملاحة، كما يقع أثناء الطريق، والسفينة في الميناء على

<sup>1</sup> المادة 136، قانون مدني جزائري.

<sup>2</sup> المادة 4 فقرة 2، اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

الرصيف وقاضي الموضوع هو من يقرر ما إذا كان الخطأ هنا ملاحياً أو غير ملاحياً.<sup>1</sup>

### ثانياً: الخطأ في إدارة السفينة

يمكن تعريفه على ضوء معرفة الغرض من العمل، فإذا كان الغرض الأساسي من القيام بالعمل هو المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها واستقرارها، اعتبر الخطأ أو الإهمال في هذا العمل خطأ في إدارة السفينة يعفي الناقل من المسؤولية عنه قانوناً طبقاً لنص المادة 4 فقرة 2 (أ) من المعاهدة مهما ترتب على هذا العمل من ضرر للبضاعة.<sup>2</sup>

ومما سبق ذكره يتضح أن إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الأخطاء الملاحية كون الناقل لا يتدخل لا فعلاً ولا قانوناً في ملاحية السفينة ولا في كيفية سيرها وهذا بسبب سلطة الربان الواسعة في التصرف فيبقى الربان وحده هو المسؤول عن هذه الأخطاء، فحتى يعفى الناقل من المسؤولية يجب عليه أن يثبت أن الضرر الحاصل ناتج عن خطأ الغير؛ أي لا يد له فيه.

### المطلب الثالث: الإعفاء الناتج عن إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال

#### في البحر

تعد عملية الإنقاذ البحري عملية مقررة قانونياً، أكدت عليه العديد من التشريعات والاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذلك اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، أمّا المشرع الجزائري فقد نص على أنه يمكن إعفاء الناقل

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1998، ص، ص، 230، 231.

<sup>2</sup> المادة 4، فقرة 2، اتفاقية بروكسل.

البحري من المسؤولية وذلك وفق ما جاءت به المادة 803 قانون بحري على أنه "ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك".<sup>1</sup>

أمّا اتفاقية بروكسل فقد نظمت أحكام عملية الإنقاذ البحري في المادة 4 فقرة 4، حيث نصّت على أن "لا يعتبر كمخالفة لهذه الاتفاقية أو لاتفاقية النقل أي انحراف عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر ولا أي انحراف إستراتيجي لا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه".<sup>2</sup>

إذ أن لهذا الإنقاذ البحري شروط يجب توفرها فما هي هذه الشروط ؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه من خلال الفرع الأول، أما في الفرع الثاني فسندرسه في التغير المعقول في الطريق.

### الفرع الأول: شروط الإنقاذ البحري

عند إبحار السفن في البحر قد تتعرض لمخاطر جمّة أثناء قيامها برحلتها البحرية، ممّا يجعلها قد تطلب المساعدة من سفينة أخرى من أجل جرها إلى ميناء الوصول، وكما قلنا سبقتنا إن استجابة السفينة لنداء المساعدة هو واجب أقره القانون وحتى يتحقق الإنقاذ لابد من تحقق شرط مهم يتمثل في:

**الخطر:** يعتبر مفهوم الخطر مفهوم واسع حيث يعبر عنه كلّ حسب تصوره وموقعه، حيث يطلق الخطر البحري بالمعنى العام على الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية أي في البحر أو هو الخطأ الناشئ عن الملاحة البحرية أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية. أمّا الخطر باعتباره شرطاً للإنقاذ

<sup>1</sup> المادة 803، قانون بحري جزائري.

<sup>2</sup> المادة 4 فقرة 4، اتفاقية بروكسل 1924.

البحري فيقصد به كل ما من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو البضاعة المشحونة عليها بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة وبصورة حقيقية، أي جدية ومعقولة كفاية لتبرير ما يقوم به الربان من تضحية لتجاوز هذا الخطر لكن حتى يتحقق شرط الخطر لا بد أن يكون الخطر جديا، بالإضافة إلى ذلك يجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع.<sup>1</sup>

وقد عرّف المشرع الجزائري الإعفاء البحري في المادة 332 من القانون البحري الجزائري على أنه "يعتبر كإعفاء بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر الأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة."<sup>2</sup>

كما وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري وكذلك اتفاقية بروكسل قد منحا الإعفاء المطلق للناقل في عملية الإنقاذ البحري سواء كانت إنقاذ أشخاص أو أموال شريطة أن يقوم بعناية الرجل العادي على عكس اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، والقانون البحري المصري الذين أقرّا على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة إنقاذ الأشخاص إعفاءً مطلقاً، أمّا بالنسبة للإعفاء في حالة إنقاذ الأموال فيكون الإعفاء نسبي.

### الفرع الثاني: التغير المعقول في الطريق

لم يورد المشرع الجزائري إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في نص المادة 803 قانون بحري جزائري بسبب التغير المعقول في الطريق، إذ تطرقت له المادة 4

<sup>1</sup> حفيري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص، ص، 87، 88.

<sup>2</sup> المادة 332، قانون بحري جزائري.

فقرة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، حيث نصت على أنه "لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن الهلاك أو تلف ينتج عن ذلك".<sup>1</sup>

نصّ المشرّع في المادة 775 قانون بحري على أنه "... ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أيّ تغيير الطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".<sup>2</sup>

وقد ربط المشرع الجزائري التغيير المعقول في الطريق بعملية إنقاذ حياة الأشخاص والأموال على عكس اتفاقية بروكسل، حيث اعتبر المشرع الجزائري عملية الإنقاذ في حد ذاتها تعد سببا في تغيير الطريق، إذ أثبت الشاحن أو أصحاب الحق في البضاعة أن الناقل لم يحم بواجباته تقوم مسؤوليته، إضافة إلى هذا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه أن يكون مسؤولاً عنه.

ولا يجوز الاتفاق على مخالفة هذه الإعفاءات المنصوص عليها سابقا، وذلك ما أكدته المادة 811 من القانون البحري الجزائري، حيث صرحت بأنه "يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

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

<sup>1</sup> المادة 4 فقرة 4، اتفاقية بروكسل 1924.

<sup>2</sup> المادة 775، قانون بحري جزائري.

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

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

أما الاستثناء فقد جاءت به المادة 812 "خلافًا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

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

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على أساس المسؤولية غير التعاقدية.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> المادتين 811، 812، قانون بحري جزائري.

\* تناولنا في هذا الفصل مبثين؛ تحدثنا في الفصل الأول عن الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، فقمنا بتقسيم هذه الأسباب إلى أسباب عامة (سبب أجنبي) لا دخل للناقل فيها، فتطرقنا في المطلب الأول إلى القوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية، فقمنا بتعريفها وذكر جملة من خصائصها إضافة إلى تطبيقات هذه القوة في مجال النقل البحري، فمنها ما هو متعلق بالطبيعة في حد ذاتها ومنها ما هو متعلق بالعوامل البشرية كالإضرابات أو الحريق غيرها. أما في المطلب الثاني فتطرقنا إلى الإعفاء الناتج عن أخطاء الشاحن سواء كان هذا الخطأ قد وقع بسبب نقص أو انعدام في التغليف، أو التصريح الكاذب للشاحن أو ناتج عن قيام الشاحن بشحن بضائع خطيرة على متن السفينة، إضافة إلى هذا فقد ذكرنا حالات الإعفاء المتعلقة بالبضاعة سواء كان هذا الإعفاء ناتج عن عيب ذاتي في البضاعة أو بسبب عجز في الطريق. أما في المبحث الثاني فتطرقنا إلى الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ومن هذه الإعفاءات منها ما هو متعلق بالسفينة في حد ذاتها سواء كان ذلك ناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية أو بسبب عيب خفي لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي من طرف الناقل، بالإضافة لأسباب أخرى من الإعفاء كالإعفاء بسبب الأخطاء الملاحية أو تلك الأسباب الناتجة عن إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو التغيير المعقول للطريق.

الخاتمة

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العقود التي تبرم في مجال التجارة البحرية حيث ينعقد بمجرد توافق إرادتين هما إرادة الشاحن و الناقل البحري لكن هذه الإرادة مطلقة في جانب الناقل لكنها نسبية بالنسبة للشاحن و ذلك باعتباره من عقود الإذعان و بما أن عقد النقل البحري تصرف قانوني يرتب التزامات تبادلية فبالتالي يترتب عنه مسؤولية مدنية بشقيها سواء كانت عقدية أو تقصيرية و حتى تقوم لا بد من توفر ثلاث أركان أساسية وهي الخطأ والضرر و العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر و حتى تنشأ مسؤولية الناقل البحري لا بد عليه أن يرتكب خطأ بغض النظر عن طبيعته سواء كان تلف أو هلاك كلي أو جزئي و ينجر عنه ضرر و تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب و الضرر الحاصل.

كما و تجدر الإشارة إلى أن الناقل البحري يمكن له أن يعفي نفسه من المسؤولية الملقاة على عاتقه و ذلك شريطة أن يثبت أن الضرر الحاصل يعود إلى خطأ أجنبي لا يد له فيه، السبب الذي يمنحه فرصة لتحلل من المسؤولية و بالخصوص إذا تمعنا في الظروف التي تتم فيها عملية النقل البحري؛ إضافة إلى هذا من خلال فحوى المادة 812 قانون بحري جزائري يفهم أن المشرع الجزائري قد غلب فئة الناقلين على فئة الشاحنين، حيث أنه قد سمح للناقل بتحديد مسؤوليته مع العلم أن الدولة الجزائرية تعتبر دولة شاحنة و ليست ناقلة.

بناء على ما سبق وفي نهاية بحثنا هذا نستخلص النتائج التالية:

- \_ الأهمية الكبرى التي يحوزها عقد النقل البحري في مجال الاقتصاد العالمي.
- \_ مسؤولية الناقل البحري تبدأ منذ أخذه البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليهم.
- \_ المشرع الجزائري أخرج من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الأضرار الناتجة عن تأخير في تسليم بضاعة و إخضاعها للقواعد العامة.
- \_ تبني المشرع الجزائري أحكام معاهدة بروكسل بما فيها من حماية للناقل البحري من خلال الإعفاءات 12 الواردة في نص المادة 803 قانون بحري جزائري

\_ تغليب المشرع الجزائري مصلحة الناقلين في نص المادة 812 قانون بحري جزائري حيث سمح لناقل بتحديد مسؤوليته البحرية أو التعويض و ذلك في الفترة الممتدة ما بين استلام البضائع و أيضا في نقل الحيوانات.

استنادا لهاته النتائج نوصي بما يلي:

\_ على المشرع الجزائري أن يقوم بتوفير حماية اكبر للشاحنين و ضرورة وضع قواعد من أجل جعلهم على قدم المساواة مع الناقلين البحريين.

\_ ضرورة وضع قواعد تجعل أحكام المسؤولية المطبقة في حالة تأخير في استلام البضائع هي نفسها المطبقة في حالة التلف و الهلاك.

\_ يجب على المشرع القيام بجملة من التعديلات لتدارك النقائص الموجودة في القانون البحري الجزائري و أن تكون هته القوانين تتماشى مع الحركة الاقتصادية للبلاد على غرار المادة 803 فتصبح الإعفاءات الممنوحة للناقل ممنوحة للشاحن.

\_ تعتبر الدولة الجزائرية من الدول الشاحنة وليست من الدول الناقلة لذلك و يجب أن تعطي الدولة الحماية و الإعفاءات للشاحنين إذ و يجب عليها أن تصادق على قواعد هامبورغ 1978 وليست اتفاقية بروكسل مثل فرنسا لأن الجزائر لا تملك أسطول بحري.

\_ إنشاء لجنة علمية متخصصة في هذا المجال يتشارك فيها أساتذة وباحثين مختصين في مجال النقل البحري يتجلى دورها في كشف الثغرات الموجودة في القانون البحري و وضع حلول لها.

وفي الأخير نأمل أن يكون هذا البحث بداية لدراسات أخرى مكملة له من قبل غيرنا من الباحثين.

\*يعرف عقد النقل البحري بأنه ذلك الالتزام الذي بموجبه يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التوصيل و يتعهد فيه الشاحن بدفع أجرة النقل من خلال هذا التعريف يتضح أن هذا التصرف القانوني يتكون من طرفين أساسيين هما الشاحن والناقل وأيضا ينجر عن هذا العقد التزامات تبادلية فيما بينهم مما يؤدي إلى قيام المسؤولية المدنية بشقيها سواء كانت عقدية أو تقصيرية.

بالإضافة إلى هذا يمكن للناقل البحري أن يستفيد من حالات الإعفاء المذكورة في نص 803 قانون بحري جزائري سواء كان هذا الإعفاء ناتج عن أسباب عامة لا دخل له فيها أو أسباب خاصة بشخصية الناقل لكن حتى يعفى من المسؤولية يجب عليه أن يثبت أن الخطاء المرتكب الذي تسبب بضرر لا دخل له فيه.

---

The maritime transport contract is defined as that obligation under which the carrier is obligated to transport the goods from the shipment port to the delivery port, and the shipper undertakes to pay the freight. According to this definition, it is clear that this legal act consists of two main parties, the shipper and the carrier. Also, this contract results in reciprocal obligations between them, which leads to the establishment of both parts of civil liability, whether contractual or tortuous.

In addition to this, the carrier can benefit from the exemption cases mentioned in the article 803 of the Algerian Maritime Law, whether this exemption is the result of general reasons that the carrier was not involved in it, or specific reasons related to the carrier. But, in order to be exempted from responsibility, he must prove that the committed error that caused the damage has nothing to do with him.

الملاحق

## اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن والبروتوكول الملحق

اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن والبروتوكول الملحق (بروكسل في الخامس والعشرين من شهر آب 1924) والبروتوكول الرامي إلى تعديل اتفاقية المذكورة الموقع في بروكسل بتاريخ 23/2/68 إن رئيس جمهورية ألمانيا، ورئيس جمهورية الأرجنتين، الخ... بعد أن اقرروا انه من المفيد بأن تحدد وتوحد، بالاتفاق فيما بينهم بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن، قرروا عقد اتفاقية بهذا الشأن، وعينوا مندوبيهم المفوضين لهذه الغاية كما يلي: تلي لائحة المندوبين المفوضين) وبناء على التفويض المعطى لهم، اتفق المندوبون فيما بينهم على ما يلي:

مادة 1: يقصد بالكلمات الواردة في هذه اتفاقية المعنى الصريح التالي: أ" -الناقل = "مالك السفينة أو المستأجرة باعتباره فريقا في اتفاقية نقل معقودة مع الشاحن. ب" - اتفاقية النقل: "تطبق فقط على اتفاقية النقل المثبتة بموجب بوليصة شحن أو وثيقة مماثلة تشكل مستندا لنقل البضائع بحرا، وتطبق أيضا على بوليصة الشحن أو أي مستند مماثل لها أعطي بموجب عقد، وذلك منذ أن تصبح العلاقات بين الناقل وحامل بوليصة الشحن مسيرة بهذا العقد. ج" -البضاعة: "تشمل الممتلكات و أشياء والبضائع و أصناف من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها. د" -نقل البضائع: "يشمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفرغها منها.

مادة 2: بالنسبة لكافة اتفاقيات نقل البضائع بحرا، ولجهة تحميل هذه البضائع وعتالتها وتنسيقها ونقلها وحراستها و اعتناء بها وتفرغها، يخضع الناقل، مع مراعاة أحكام المادة السادسة، للمسؤوليات والتزامات ويستفيد من الحقوق وإعفاءات المبينة فيما يلي:

مادة 3:

- على الناقل، قبل الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا: آ - لجعل حالة السفينة صالحة للملاحة, ب - لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها, ج - لجعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة استيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها. 2 - مع مراعاة أحكام المادة الرابعة، على الناقل أن ينجز بدقة وفقا للاصول تحميل البضاعة المنقولة وعاليتها وتنسيقها ونقلها وحراستها واعتناء بها. 3 - على الناقل أو عميله أو قائد السفينة، بعد إستلام البضاعة وأخذها على عاتقه، أن يسلم الشاحن، بناء على طلبه، بوليصة شحن تتضمن بنوع خاص: آ - الماركات الرئيسية الضرورية للتعرف على البضاعة كما سلمها الشاحن قبل البدء بالتحميل، شرط أن تطبع هذه الماركات أو تلتصق بأي شكل آخر وبصورة واضحة على البضاعة غير الموضبة أو على الصناديق أو أوعية التوضيب المحتوية على البضاعة وان تظل مقروءة حتى نهاية الرحلة. ب - أو عدد الطرود أو القطع، أو الكمية أو الوزن، حسب الحالة كما سلمها الشاحن خطيا. ج - حالة البضاعة و توضيبها الخارجي. الا انه لا يتوجب على الناقل أو عميله أو قائد السفينة التصريح عن الماركات والعدد والكمية والوزن او تدوينها في بوليصة الشحن إذا كان لديه سبب جدي يحمله على ارتياب في عدم مطابقتها تماما للبضاعة المستقلة منه، او في عدم توفر الوسائل الكافية لديه للتدقيق فيها. 4 - تشكل هذه البوليصة قرينة كافية، حتى ثبوت العكس، لجهة إستلام البضاعة كما هي مدونة فيها، وفقا للفقرات 3 أ، ب وج السابقة. 5- يعتبر الشاحن انه ضامن للناقل، عند التحميل، صحة الماركات والعدد والكمية والوزن كما هي مسلمة منه وعليه إن يعرض على الناقل كافة الخسائر وإضرار والنفقات المسببة أو الناتجة عن عدم صحة هذه المعلومات. إن حق الناقل بهذا التعويض لا يحصر مطلقا مسؤولياته وتعهداته القائمة في ظل اتفاقية النقل اتجاه الشاحن.

6 - فيما عدا الحالات التي يعطي فيها الناقل أو وكيله، في مرفأ التفريغ قبل عملية سحب البضاعة أو خلالها، وقبل وضعها في حراسة الشخص الذي يحق له إستلامها بموجب اتفاقية النقل، إشعارا خطيا عن الخسائر وإضرار بصورة عامة، يشكل سحب

البضاعة قرينة كافية بأن البضاعة سلمت من قبل الناقل كما هي مدونة في بوليصة الشحن الجاهزة وذلك حتى ثبوت العكس. إذا لم تكن الخسائر وإضرار ظاهرة يجب أن يعطى الإشعار خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم. لا يعتد بالتحفظات الخطية إذا جرى الكشف على حالة البضاعة خلال الاستلام وبحضور الفريقين. على كل حال يعفى الناقل والسفينة من أية مسؤولية لجهة الخسائر وإضرار الا في حال إقامة الدعوى خلال السنة التي جرى فيها تسليم البضاعة أو خلال سنة اعتباراً من التاريخ الذي كان يجب أن تسلم فيه. في حال الخسارة أو الضرر الاكيد أو المحتمل، يتبادل الناقل والمستلم فيما بينهما كافة التسهيلات الممكنة لاجراء التفتيش على البضاعة والتدقيق في عدد الرزم. 7 - بعد أن يتم تحميل البضاعة، تصبح بوليصة الشحن التي يسلمها الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة للشاحن، بناء على طلب هذا الاخير، جاهزة شرط أن يعيد الشاحن، لقاء تسلمه بوليصة الشحن "أي مستند يكون قد تسلمه ونشأ عنه حق بالبضاعة للناقل أيضاً أو وكيله أو قبطان السفينة أن يدون في مرفأ الشحن، على المستند الاول المسلم اسم أو أسماء السفينة أو السفن التي شحنت عليها البضاعة وتاريخ أو تواريخ الشحن، ويصبح المستند، بعد تدوين هذه المشروحات عليه، معتبرا كبوليصة شحن "جاهزة" وفقاً لاحكام الفقرة الثالثة من المادة الثالثة، إذا تضمنت المعلومات المنصوص عنها في الفقرة المذكورة من المادة المشار إليها.

8 - يكون لاغ وغير معمول به كل نص أو شرط أو اتفاق وارد في اتفاقية نقل يعفى بموجبه الناقل من المسؤولية المترتبة عن ضرر أو خسارة لحقت بالبضاعة وكانت ناتجة عن إهمال أو خطأ أو إخلال بالواجبات والتزامات المفروضة بموجب هذه المادة، و يخفف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه اتفاقية. كل نص يقضي بالتنازل لمصلحة الناقل عن انتفاع من الضمان أو كل نص مماثل يعتبر إعفاء لمسؤولية الناقل.

**المادة 4:** لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر أو الاضرار المسببة أو الناتجة عن حالة عدم أهلية السفينة للملاحة الا إذا كانت حالة

عدم أهلية منسوبة لقلة احتراز الناقل في جعل حالة السفينة صالحة للملاحة أو في تأمين عمليات التهيئة والتجهيز والتموين الملائمة لها , أو في جعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة في حالة جيدة ومؤهلة استيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها , كل ذلك وفقا لاحكام الفقرة الاولى من المادة الثالثة . في كل مرة ينتج عن حالة عدم أهلية السفينة للملاحة خسارة أو ضرر , يقع موجب الاثبات , لجهة الكفاية في تدابير احتراز أو عدمها على الناقل أو أي شخص آخر يطالب بإعفاء المنصوص عنه في هذه المادة. 2 - لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج: أ - عن فعل القبطان أو البحار أو الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو إدارتها أو عن خطأ أو إهمال ارتكبه. ب - عن الحريق الا إذا تسبب بفعل الناقل أو نتيجة خطأ ارتكبه ج - عن المخاطر أو إخطار أو الحوادث التي تحصل في البحر أو في أية مياه أخرى صالحة للملاحة . د - عن فعل القوة إلهية، ه - عن فعل الحروب، و - عن فعل العدوز - عن قرار أو إلزام صادر عن سلطان أو سلطة أو شعب أو عن حجز قضائي. ح - عن قيود الحجر الصحي ط - عن فعل أو إهمال الشاحن أو مالك البضاعة أو فعل أو إهمال وكيله أو ممثله. ي - عن الإضرابات أو إقفال المحال من قبل أرباب العمل أو عن توقيف العمل أو عرقلة لاي سبب كان , وذلك جزئياً أو كلياً, ك - عن المشاغبات أو الإضطرابات المدنية. ل - عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر, م - عن نقص في حجم أو وزن البضاعة أو عن أية خسارة أخرى أو ضرر ناتج عن عيب مستتر في البضاعة , عن طبيعتها الخاصة أو عن عيوب ملازمة لها. ن - عن نقص في التوضيب ص - عن نقص او عدم اكتمال الماركات ع - عن عيوب مستترة لا يمكن اكتشافها بمجرد الاحتراز العادي.

ف - عن أي مانع آخر لا يكون مسبباً بفعل الناقل أو بخطأ عنه, أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله , بل يقع موجب الاثبات على الشخص الذي يطالب بالاستفادة من هذا استثناء وعلى هذا الاخير أن يثبت أن لا علاقة للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لخطأ أو فعل الوكلاء أو الأشخاص المولجين من

قبله بالخسارة أو بالضرر. 2- لا تترتب على الشاحن أية مسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالناقل أو بالسفينة والتي تكون متأتية أو ناتجة عن أي سبب , بمعزل عن فعل أو خطأ أو إهمال الشاحن أو عملائه أو الأشخاص المولجين من قبله. 4- لا يعتبر كمخالفة لهذه اتفاقية أو اتفاقية النقل أي انحراف عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر ولا أي انحراف استثنائي، ولا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه. 5- لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال، لجهة الخسائر وأضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي إصابتها، بمبلغ يفوق المائة ليرة إسترلينية عن كل رزمة أو وحدة قانونية، أو بما يعادل هذا المبلغ من عملة أخرى، إلا إذا صرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها ودون تصريحه في بوليصة الشحن. يشكل التصريح المدون في بوليصة الشحن قرينة حتى تثبت عكسها، ولكنها لا تقيد الناقل الذي يمكنه الطعن بها. يجوز، بالاتفاق بين الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة والشاحن، أن يكون الحد الأقصى للمبلغ المتفق عليه، مختلفا عن الحد الأقصى للمبلغ المحدد في هذه الفقرة شرط أن لا يقل عنه. لا تترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر وإضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي لحقت بها، إذا تعمد الشاحن في بوليصة الشحن تصريحا كاذبا لجهة نوع البضاعة وقيمتها. 6- أن البضاعة القابلة لاشتعال أو انفجار أو الخطرة والتي لم يكن الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة ليقبل شحنها، فيما لو سبق أن اطلع على طبيعتها أو خصائصها، يمكن في أي وقت سابق للتفريغ، تنزيلها، من قبل الناقل في أي مكان أو إتلافها أو نزع المادة الخطرة عنها، وذلك بدون أي تعويض، ويكون شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن الأضرار والصارفات الناتجة مباشرة أو غير مباشرة عن الشحن. إذا شحنت هذه البضاعة، بمعرفة الناقل ورضاه وأصبحت إحداها تشكل خطرا على السفينة أو الحمولة، يمكن، بنفس الطريقة، إنزالها أو إتلافها أو نزع المادة- الخطرة عنها، دون أن تترتب على الناقل أية مسؤولية إلا إذا حصل عطل مشترك، فيكون مسؤولا عنه.

المادة 5: للناقل ملء الحرية بأن يتخلى كلياً أو جزئياً عن حقوقه وعن إعفاءات أو

أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته، وفقا لما نصت عليه هذه اتفاقية لهذه الجهة أو لتلك شرط أن يدون هذا التخلي أو تلك الزيادة في بوليصة الشحن المسلمة للشاحن. لا تطبق أحكام هذه اتفاقية على عقود استئجار، إما في الحالات التي تكون فيها السفينة في ظل عقد استئجار، تخضع بوالص الشحن الصادرة عنها لاحكام هذه اتفاقية. لا تحول أحكام هذه اتفاقية دون تضمين بوليصة الشحن نصا صريحا آخر لجهة العطل المشترك.

مادة 6: بالرغم من أحكام المواد السابقة، للناقل أو عميله أو قبطان السفينة أو الشاحن ملء الحرية بأن يجري أي عقد، لجهة البضاعة مهما كان نوعها، وبأية شروط تتعلق بمسؤوليات والتزامات الناقل بشأن هذه البضاعة، أو بالحقوق و إعفاءات الناتجة عنها، أو بالتزاماته لجهة صلاحية السفينة للملاحة، على الا يتعارض النص المتعلق بهذه التزامات مع السلامة العامة أو التدابير احترازية و اتقائية من قبل وكلائه أو الأشخاص المولجين من قبله، لجهة التحميل والعتالة و التستيف والنقل والحراسة وتفرغ البضاعة المنقولة بحرا، بشرط الا تعطى أو الا يكون قد سبق أن أعطيت بوليصة شحن في هذه الحالة، وان تدرج شرط الاتفاق المعقود في إيصال يعتبر كمستند غير صالح للتعامل ويتضمن في منته إشارة إلى ذلك.

كل اتفاق معقود على هذا الاساس يعمل به قانونا. الا انه يبقى من المتفق عليه ان أحكام هذه المادة لا تطبق على الحمولة التجارية العادية التي تحصل خلال عمليات تجارية عادية، بل فقط على الحمولات أخرى التي يكون لها، بالنسبة لطابعها الخاص، وللشروط المتعلقة بالأشياء المعدة للنقل، وللظروف والشروط و الاحكام التي يجب أن يتم فيها النقل، ما يبرر عقد اتفاق خاص.

المادة 7: لا تحول أحكام هذه اتفاقية دون إمكانية الناقل أو الشاحن في تضمين أي اتفاق آخر أحكاما وشروطا وتحفظات أو إعفاءات تتعلق بالتزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة لجهة الخسائر وأضرار التي تصيب البضاعة أو لجهة حراستها وعتاتها واعتناء بها سواء قبل تحميل السفينة التي تنقل عليها البضاعة بحرا أو بعد

تفريغها.

المادة 8: لا تعدل أحكام هذه اتفاقية في حقوق والتزامات الناقل التي تنص عليها القوانين النافذة حالياً لجهة تحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية.

المادة 9: يقصد بالوحدات النقدية المنصوص عنها في هذه اتفاقية قيمتها ذهباً.

المادة 10: تطبق أحكام هذه اتفاقية على كل بوليصة شحن تنشأ في إحدى الدول المتعاقدة.

المادة 11: بعد انقضاء مهلة سنتين على الأكثر ابتداء من تاريخ توقيع هذه اتفاقية، تجري الحكومة البلجيكية إتصالات مع حكومات الفرقاء المتعاقدين الذين أعلنوا عن استعدادهم لإبرامها، لتقرير ما إذا كان يجب أن تصبح نافذة، بتودع مستندات الأبرام في بروكسل في التاريخ المتفق عليه بإجماع الحكومات المعنية. يسجل مستند الأبرام الأول المودع في محضر يوقعه كل من ممثلي الدول المشتركة ووزير خارجية بلجيكا. تودع مستندات الأبرام اللاحقة عن طريق توجيه إشعار خطي إلى الحكومة البلجيكية مرفقاً بمستندات الأبرام. تسلم الحكومة البلجيكية فوراً، بالطرق الدبلوماسية، كلاً من الدول التي وقعت هذه اتفاقية أو انضمت إليها، نسخة مصدقة طبق الأصل عن المحضر العائد لمستند الأبرام الأول وعن مستندات الإشعار الخطي المشار إليها في الفقرة السابقة ومستندات الأبرام المرفقة بها. في الحالات المنصوص عنها في الفقرة السابقة، تعلم الحكومة البلجيكية في الوقت نفسه عن التاريخ الذي تسلمت فيه الإشعار الخطي.

المادة 12: يمكن للدول التي لم توقع على اتفاقية أن تنضم إليها سواء أكانت ممثلة في مؤتمر بروكسل الدولي أم لا. تبلغ الدولة الراغبة في انضمام نيتها في ذلك خطياً إلى الحكومة البلجيكية بإيداعها مستند انضمام الذي يحفظ في محفوظات الحكومة المشار إليها. ترسل الحكومة البلجيكية فوراً إلى جميع الدول الموقعة أو المنضمة نسخة مصدقة طبق الأصل عن مستندي التبليغ وانضمام مع الإشارة إلى التاريخ الذي حصل فيه التبليغ.

مادة 13: يمكن للفرقاء المتعاقدين، عند توقيع أو عند إيداع وثائق الأبرام أو عند

انضمام أن يعلنوا أن قبولهم لهذه اتفاقية لا يشمل بعضا أو كلا من دول الدومينيون المستقلة والمستعمرات والممتلكات والمحميات و أراضي ما وراء البحار الواقعة تحت سيادتهم أو سلطتهم .ويمكنهم بالتالي أن ينضموا, منفردين ,فيما بعد ,باسم إحدى هذه الدول أو تلك التي شملها استثناء وفقا للاعلان أساسي .كما يمكنهم أيضا ,مع تقيدهم بهذه اتفاقية ,نقض أحكامها باسم دولة أو أكثر من دول الدومينيون المستقلة والمستعمرات والممتلكات والمحميات و أراضي ما وراء البحار الواقعة تحت سيادتهم أو سلطتهم.

مادة 14: بالنسبة للدول التي اشتركت في إيداع الدفعة الاولى من مستندات الأبرام ,يسري مفعول هذه اتفاقية بعد مرور سنة من تاريخ تحرير المحضر العائد لهذا إيداع. إما بالنسبة للدول التي تبرمها بتاريخ لاحق أو التي تنضم إليها فيما بعد ,وفي الحالات التي لا تصبح فيها نافذة الا بتاريخ لاحق ,وفقا لما نصت عليه المادة الثالثة عشر, يسري مفعولها بعد مرور ستة أشهر من تاريخ إستلام الحكومة البلجيكية مستندات التبليغ المنصوص عنها في الفقرة الثانية من المادة الحادية عشر والفقرة الثانية من المادة الثانية عشر.

مادة 15: إذا صادف أن رغبت إحدى الدول المتعاقدة في نقض هذه اتفاقية، يبلغ النقض خطيا إلى الحكومة البلجيكية التي تسلم فوراً نسخة مصدقة طبق الاصل عن التبليغ إلى الدول أخرى مع إعلامها عن التاريخ الذي جرى فيه التبليغ. يسري مفعول النقض تجاه الدولة وحدها التي أبلغته وبعد انقضاء سنة على ورود التبليغ إلى الحكومة البلجيكية.

مادة 16: لكل دولة متعاقدة الحق بطلب الدعوة لعقد مؤتمر جديد من اجل البحث في التحسينات الممكن إدخالها على هذه اتفاقية. على الدولة التي قد تستعمل هذا الحق أن تعلم الدول أخرى عن نيتها في ذلك قبل سنة ,بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى بدورها الدعوة إلى عقد المؤتمر. حرر في بروكسل على نسخة واحدة بتاريخ الخامس والعشرين من شهر آب سنة 1942.

(تلي التواقيع)

بروتوكول ملحق بمناسبة توقيع اتفاقية الدولية الرامية إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن، اعتمد المندوبون الموقعون أدناه هذا البروتوكول الذي له نفس القوة والمفعول كما لو كانت أحكامه داخلة في صلب اتفاقية الملحق بها. يمكن للفرقاء المتعاقدين أن يجعلوا هذه اتفاقية نافذة إما بإعطائها قوة القانون أو بإدخال القواعد المعتمدة فيها على تشريعهم المحلي بشكل يتلائم مع هذا التشريع. وهم يحتفظون صراحة بالحق التالي: 1 - في الحالات المنصوص عنها في المادة الرابعة - فقرتها الثانية من "ج" إلى "ع" يمكن لحامل بوليصة الشحن أن يبين خطأ الناقل الشخصي أو أخطاء الأشخاص المولجين منه، الذين لا يشملهم المقطع "أ". 2 - لجهة الملاحة الساحلية، تطبق المادة السادسة على كافة أنواع البضائع دون مراعاة للقيود المنصوص عنه في الفقرة الأخيرة من المادة المذكورة. حرر في بروكسل على نسخة واحدة بتاريخ الخامس والعشرين من شهر أيلول سنة 1924.

#### (تلي التواقيع)

إن الفرقاء المتعاقدين بعد ان اقرروا انه من المفيد تعديل اتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن الموقعة في بروكسل بتاريخ 25 آب سنة 1924 اتفقوا على القرارات التالية:

مادة 1: 1 - يضاف إلى المادة الثالثة الفقرة الرابعة منها النص التالي: "على انه لا يقبل الاثبات العكسي، إذا انتقلت البوليصة إلى شخص ثالث، حسن النية". 2 - يحذف البند الرابع من الفقرة السادسة من المادة الثالثة ويستعاض عنه بالنص التالي:

مع مراعاة أحكام الفقرة "6 مكرر" يعفى الناقل والسفينة في كل الأحوال من أية مسؤولية لجهة البضاعة، الا في حال وجود دعوى أقيمت خلال السنة التي جرى فيها التسليم أو اعتبارا من التاريخ الذي كان يتوجب فيه تسليم البضاعة. 3 - يضاف إلى المادة الثالثة، بعد الفقرة السادسة، فقرة سادسة" مكرر "حسب النص التالي: "يمكن إقامة دعاوى الضمان حتى بعد انقضاء المهلة المنصوص عنها في

الفقرة السابعة، إذا أقيمت خلال المهلة المحددة بموجب قانون المحكمة التي رفعت القضية أمامها. على أن لا تقل هذه المهلة عن الثلاثة أشهر اعتباراً من اليوم الذي يكون فيه الشخص الذي أقام دعوى الضمان قد سدد المطالبة بالتعويض، أو يكون قد استلم شخصياً تبليغاً بالحضور.

مادة 2: نحذف الفقرة الخامسة من المادة الرابعة ويستعاض عنها بالنص التالي: "أ - لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من جراء الخسائر وإضرار اللاحقة بالبضاعة أو المتعلقة بها، بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثين فرنكاً عن كل كلغ قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة، إلا إذا صرح الشاحن عن نوع البضاعة - وقيمتها قبل شحنها، وبدون هذا التصريح في بوليصة الشحن. إن الحد الأقصى هو الذي - يطبق.

ب - يحسب المبلغ الاجمالي بالاستناد إلى قيمة البضاعة بتاريخ ومكان تفريغها عملاً بالاتفاق، أو بالتاريخ والمكان الذي كان يتوجب إن تفرغ فيه. " تحدد قيمة البضاعة بإستناد إلى سعر البورصة أو في حال عدم توافره، حسب السعر الرائج في السوق أو في حال عدم توافره الاثنتين بإستناد إلى السعر العادي لبضاعة من نفس النوع والجنس. ج - عندما يستعمل لتوضيب البضاعة، صندوقه صغيرة، أو طبلية أو أي أداة أخرى مشابهة، يعتبر كل طرد، أو وحدة منصوص عنها في البوليصة بأنها موضبة ضمن هذه الآلة، كأنها طرد أو وحدة بالمعنى الوارد في هذه الفقرة، باستثناء الحالة المشار إليها أعلاه، تعتبر هذه الآلة كأنها طرد أو وحدة. د - يعنى بالفرنك وحدة مالية مؤلفة من 50,65 ملغ ذهباً عيار 900 من الألف من الذهب الخالص. يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها.

ه - لا يحق للناقل أو للسفينة الإستفادة من تحديد المسؤولية، المنصوص عنها في هذه الفقرة، إذا ما ثبت إن الضرر ناتج عن فعل الناقل أو عن إهماله وإن الفعل حصل إما عن قصد إلحاق الضرر، وإما عن تهور وإدراك بإمكانية حصوله، و - يشكل التصريح المنصوص عنه في البند - أ - من هذه الفقرة، والمدرج في البوليصة، قرينة إلا في حال ثبوت العكس، ولكنها لا تقيد الناقل الذي يستطيع

ربط النزاع بخصوصها. ز -يجوز باتفاق بين الناقل, القبطان أو تحميل الناقل, وبين الشاحن تحديد مبالغ قصوى غير تلك المشار إليها في البند - أمن هذه الفقرة, على أن- لا يكون هذا الحد الأقصى المتفق عليه, اقل من الحد الأقصى المماثل, والمنصوص عنه في هذا البند. ح -لا يترتب على الناقل ولا على السفينة في أي حال, أية مسؤولية عن الخسائر و الاضرار التي لحقت بالبضاعة أو المتعلقة بها, إذا تعمد الشاحن في بوليصة الشحن, تصريحاً كاذباً, لجهة نوع البضاعة وقيمتها."

مادة 3: يدرج بين المادتين الرابعة والخامسة من اتفاقية مادة رابعة مكرر "حسب النص التالي: "1 -تطبق إعفاءات والتحديدات المنصوص عنها في هذه اتفاقية, على كل دعوى تقام ضد الناقل, للتعويض عن خسائر أو إضرار لحقت ببضاعة كانت موضع اتفاق نقل, إذا كان أساس الدعوى مبني على المسؤولية التعاقدية أو المسؤولية غير التعاقدية. "2 -إذا أقيمت مثل هذه الدعوى, ضد عميل الناقل, يحق لهذا العميل التذرع بالإعفاءات وتحديدات المسؤولية التي يحق للناقل الادعاء بها, استناداً لهذه اتفاقية. "3 -يجب أن لا يتعدى مجمل التعويضات المتوجبة على الناقل أو الأشخاص المولجين من قبله, في هذه الحال, الحد المنصوص عنه في هذه اتفاقية.

"4 -على انه لا يحق للشخص المولج التذرع بأحكام هذه المادة, إذا ثبت أن الضرر نتج عن عمل, أو عن إهمال منه, حصل إما بقصد إلحاق الضرر وإما عن تهور و إدراك بإمكانية حصول الضرر.

مادة 4: تحذف المادة التاسعة من اتفاقية ويستعاض عنها بالنص التالي: "لا تتعارض أحكام هذه اتفاقية مع أحكام اتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية التي ترعى المسؤولية الناتجة عن الاضرار النووية."

مادة 6: تعتبر وتفسر, بين الفرقاء المتعاقدين كوثيقة واحدة, اتفاقية والبروتوكول الملحق بها, -لا يلزم أي فريق في هذا البروتوكول بتطبيق أحكامه على البوالص المعطاة في دولة تكون فريقاً في اتفاقية ولكن غير فريق في البروتوكول.

مادة 7: أن نقض اتفاقية من قبل احد الفرقاء المتعاقدين في هذا البروتوكول استناداً

إلى المادة الخامسة عشرة منها, لا يجوز تفسيره بين الفرقاء, كمنقضى لاتفاقية المعدلة بموجب هذا البروتوكول.

مادة 8: كل خلاف ينشأ بين الفرقاء المتعاقدين, لجهة تفسير أو تطبيق أحكام هذه اتفاقية, ولا يمكن تسويته عن طريق المفاوضة, يعرض للتحكيم بناء على طلب احد الفرقاء. إذا لم يتوصل الفرقاء خلال مهلة ستة أشهر تلي تاريخ طلب التحكيم, إلى الاتفاق حول كيفية تنظيم التحكيم, يمكن لاي من الفرقاء عرض الخلاف على محكمة العدل الدولية بتقديمه طلباً بهذا الشأن وفقاً لأنظمة هذه المحكمة.

مادة 9: 1 - يمكن لاي فريق متعاقد, عند توقيعه أو إبرامه هذا البروتوكول أن يعلن عدم ارتباطه بالمادة الثامنة منه, ولا يلزم بقية الفرقاء المتعاقدين بهذه المادة تجاه الفريق المتعاقد الذي أبدى مثل هذا التحفظ. 2 - يجوز للفريق المتعاقد الذي يكون قد أبدى تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة الرجوع في اي وقت عن تحفظه هذا, وذلك بموجب علم يودعه الحكومة البلجيكية.

مادة 10: يعرض هذا البروتوكول للتوقيع على الدول التي تكون قد أبرمت اتفاقية أو انضمت إليها قبل الثالث والعشرين من شباط 1968 وكذلك على كل دولة تكون ممثلة في الدورة الثانية عشر 1967 - 1968 (من المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري).

مادة 11: 1 - يبرم هذا البروتوكول. 2 - إن إبرام هذا البروتوكول من قبل دولة غير متعاقدة في اتفاقية يتضمن انضماماً إلى هذه اتفاقية. 3 - تودع مستندات الإبرام لدى الحكومة البلجيكية.

مادة 12: 1 - يمكن للدول أعضاء في منظمة الأمم المتحدة, أو في المؤسسات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة, والتي لم تمثل في الدورة الثانية عشرة للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري الانضمام إلى هذا البروتوكول. 2 - يعتبر الانضمام إلى هذا البروتوكول بمثابة انضمام إلى اتفاقية. 2 - تودع مستندات الإبرام لدى الحكومة البلجيكية.

مادة 13: 1 - يسري مفعول هذا البروتوكول بعد مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع

عشرة مستندات إبرام أو انضمام، على أن تكون خمسة منها على الأقل، صادرة عن دول تملك كل منها حمولة إجمالية تعادل أو تفوق مليون برميل. 2 - بالنسبة لكل دولة تبرم هذا البروتوكول أو تنضم إليه بتاريخ لاحق لتاريخ إيداع مستند الإبرام أو الانضمام، الذي يحدد تاريخ سريان مفعوله وفقا لما هو محدد بالفقرة - أ - من هذه المادة، يسري مفعول هذا البروتوكول بعد مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع مستند إبرامه أو الانضمام إليه.

مادة 14: 1 - لكل من الدول المتعاقدة الحق بنقض هذا البروتوكول، على أن يبلغ ذلك إلى الحكومة البلجيكية. 2 - يعتبر هذا النقض بمثابة نقض للاتفاقية. 3 - يسري مفعول النقض بعد مرور سنة من تاريخ إستلام الحكومة البلجيكية مستند التبليغ.

مادة 15: يمكن لكل دولة متعاقدة أن تبليغ خطيا الحكومة البلجيكية، بتاريخ التوقيع أو الإبرام أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، ما هي من بين الأراضي، الواقعة تحت سيادتها أو التي تؤمن علاقتها الدولية، تلك التي يطبق عليها هذا البروتوكول. 1 - يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للأراضي المشار إليها، بعد مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إستلام الحكومة البلجيكية، لهذا التبليغ. ولا يسري مفعوله في أي حال قبل تاريخ العمل به بالنسبة لهذه الدولة. 2 - يشمل هذا المفعول أيضا اتفاقية، إذا لم تكن أصبحت بعد نافذة بالنسبة لهذه الأراضي. 3 - يمكن لكل دولة متعاقدة، تقدمت بطلب الاعلان، عملا بإحكام الفقرة - أ - من هذه المادة، أن تشعر في أي وقت الحكومة البلجيكية، بوقت تطبيق البروتوكول على الأراضي المعنية. يسري مفعول هذا النقض بعد مرور سنة من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية مستند النقض. يعتبر أيضا ساري المفعول بالنسبة للاتفاقية.

مادة 16: يمكن للفرقاء المتعاقدين أن يجعلوا هذا البروتوكول نافذا وذلك إما بإعطائه قوة القانون، وإما بإدخالهم القواعد المعتمدة فيه على تشريعهم المحلي بشكل يتلاءم مع هذا التشريع.

مادة 17: تتولى الحكومة البلجيكية ابلاغ الدول الممثلة في الدورة الثانية عشرة (1967 - 1968) (للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري والدول التي تنضم إلى هذا البروتوكول، وكذلك الدول المرتبطة باتفاقية: 1 - التواقيع ومستندات الإبرام و

الانضمام التي تردها عملا بإحكام المواد 10- 11 و12. 2 -التاريخ الذي يسري فيه مفعول هذا البروتوكول عملا بإحكام المادة 13 3 -التبليغات المتعلقة بتطبيقه على الاراضي عملا بالمادة 15 4 -مستندات النقض التي تتسلمها عملا بالمادة 14 إشعاراً بذلك، وقع المندوبون المفوضون ،حسب الاصول ،هذا البروتوكول. حرر في بروكسل بتاريخ 23/3/1968 باللغتين إنكليزية والفرنسية وعلى نسخة واحدة ،تضم إلى محفوظات الحكومة البلجيكية التي تبلغ نسخا طبق الاصل عنها على أن يعمل به باللغتين على حد سواء.

(تلي التواقيع)

# المراجع

## أولا المراجع بالعربية:

### 1الكتب:

أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1998.

أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1990.

أسماء أحمد راشد، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد2، سنة 2019.

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني: نظرية الالتزام، طبعة 3، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2000.

عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر، الأردن، 1999.

عادل علي مقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، سنة 1999.

علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1955.

صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، دراسة مقارنة مع القانون البحري، دار الجامعية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1980.

محمد صبري سعدي، شرح القانون المدني الجزائري: النظرية العامة للالتزامات، طبعة 1، الجزء الأول، دار الهدى، 1993.

محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2003.

محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، الطبعة 1، دار بلقيس، 2014.

مصطفى كمال طه، أساسيات قانون بحري وقانون تجاري، الطبعة 1، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2006.

وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، الطبعة 1، 2011.

## 2المذكرات:

آسيا زناجي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة نيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسيّة، قسم الحقوق، قانون خاص، جامعة مستغانم، 2015.

الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة، جامعة تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013.

أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2009.

بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقية الدولية (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، القانون الخاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق، 2011/2012.

حفيري نسيمه آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011.

هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، دراسة مذكرة، جامعة مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2019.

### 3المجلات:

أسماء أحمد راشد، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، عدد الثاني.

بن ديدوش مراد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مجلة جزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.

عبد الرزاق أيوب، مجلة طانجيس للقانون والاقتصاد، جامعة عبد الملك السعدي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بطنجة، المغرب، عدد 7، سنة 2008.

قرار تحت رقم 422808 المؤرخ في 13 فيفري 2001، الغرفة التجارية والبحرية من المحكمة العليا، منشورة بالمجلة القضائية، عدد 1، سنة 2001.

#### 4القوانين:

الأمر رقم 85/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري.

الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 29 شوال، 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر عدد 47 مؤرخة في 25 يونيو 1998 المعدل و المتمم.

الأمر رقم 07/95 مؤرخ في 25 يناير سنة 1995، والمتعلق بالتأمينات، (ج ر 13 مؤرخة في 08-03-1995) المعدل والمتمم

- بالقانون رقم 04-06 مؤرخ في 20 فبراير 2006 (ج ر 15 مؤرخة في 15-03-2006).

- والقانون رقم 24-06 مؤرخ في 26 ديسمبر 2006 والمتضمن قانون المالية لسنة 2007 (ج ر 85 مؤرخة في 27-12-2007).

- القانون البحري الكويتي لسنة 1980.

#### 5الاتفاقيات:

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المتضمنة لقواعد هامبورغ لسنة 1978.

- اتفاقية الأمم المتحدة 1991، المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط، لكنها لم تدخل حيز التنفيذ إلى اليوم.

- اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن وبروتوكولاتها لسنة 1924.

## Deuxième livres étrangers

### 1 Les livres

Antoine Vialard, Droit Maritime, 1<sup>er</sup> édition, Presses Universitaires de France, Paris, 1997.

### 2 Remarques

Master Didier Picon, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, P 56.

Memoire M, Crlos.E.Gamoa.Gomez, le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la legislation colombienne et la convention Bruxelles 1924, p, 84.

### 3 Sites Internet

<https://www.alburaq.net/meaning/إعفاء> (05/06/2021 16:22)

<http://www.google.fr/imgres/imgul> <http://www.inrs.fr/inrs>.

(2021/05/23 11:25 pm)

<https://www.hbrarabic.com> (2021/05/16 09:34)

<https://www.tarekmezni@luve.fr> (2021 /05/20 15:15)

<https://www.mondaq.com/turkey/contracts-and-commercial-law/849028/the-relation-between-contract-of-carriage-by->

sea-and-bill-of-lading, Duygu Oner, Turkey: The Relation  
Between Contract Of Carriage By Sea And Bill Of Lading,  
Erdem and Erdem Law, 27 September 2019. (13/04/2021  
10:24 PM)

## الفهرس

1	.....	مقدمة
8	.....	الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري
9	.....	المبحث الأول: العقد كأساس لمسؤولية الناقل البحري
9	.....	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري
10	.....	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري
14	.....	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري
16	.....	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري
16	.....	الفرع الأول: التزامات الناقل في ميناء الشحن
18	.....	الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية
20	.....	الفرع الثالث: التزامات الناقل البحري في ميناء التفريغ
20	.....	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
21	.....	المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري
21	.....	الفرع الأول: تعريف الناقل البحري وطبيعة مسؤوليته
25	.....	الفرع الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري
30	.....	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
30	.....	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
31	.....	الفرع الثاني: النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل البحري
31	.....	الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل من حيث الأشخاص

38	الفصل الثاني: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.....
40	المبحث الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
41	المطلب الأول: القوة القاهرة والحادث المفاجئ .....
41	الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة وخصائصها .....
44	الفرع الثاني: تطبيق القوة القاهرة في مجال النقل البحري.....
48	المطلب الثاني: أخطاء الشاحن.....
48	الفرع الأول: نقص أو انعدام التغليف والتعليم .....
50	الفرع الثاني: تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة .....
52	الفرع الثالث: مسؤولية الشاحن عن شحن البضائع الخطرة.....
54	المطلب الثالث: حالات الإعفاء المتعلقة بالبضاعة.....
54	الفرع الأول: إعفاء الناقل بسبب عيب ذاتي في البضاعة .....
55	الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري بسبب عجز في الطريق.....
57	المبحث الثاني: الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية.....
58	المطلب الأول: الإعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة.....
58	الفرع الأول: الإعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.....
59	الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية الناتج عن عيب خفي في السفينة .....
60	المطلب الثاني: الإعفاء بسبب الأخطاء الملاحية .....
61	الفرع الأول: أصل الخطأ الملاحي.....
62	الفرع الثاني: وجهي الخطأ الملاحي .....
63	المطلب الثالث: الإعفاء الناتج عن إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر .
64	الفرع الأول: شروط الإنقاذ البحري.....
65	الفرع الثاني: التغيير المعقول في الطريق .....
68	الخاتمة.....

71	.....ملخص البحث باللغة العربية
72	.....Summary
73	.....الملاحق
88	.....قائمة المراجع
94	.....الفهرس