

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص قانون الأعمال

المشرف: د. بو الصلصال نور الدين

من تقديم الطالبة: قريش فطيمة

لجنة المناقشة:

- | | |
|--------------|----------------------------|
| رئيسا | 1- د. بنيو أحسن |
| مشرفا ومقررا | 2- د. بو الصلصال نور الدين |
| مناقشا | 3- أ. بوحديد فارس |

السنة الجامعية: 2014/2013

شكر و عرفان

نشكر الله عزوجل و نحمده إذ هداانا إلى طريق العلم و المعرفة و نورنا بنعمة العقل لنبصر أبواب الخير و زودنا بالصبر و أعاننا لإتمام هذا العمل على كل خير.

أما بعد فأتقدم بشكري إلى الأستاذ الدكتور " بوالصالح نور الدين " لتوجيهاته و نصائحه القيمة و مجهوداته لإتمام هذا العمل المتواضع.

كما أتقدم بالشكر والتقدير لأعضاء لجنة المناقشة أساتذتي الكرام الذين ساهموا في تكويني خلال مشواري الدراسي والذين أتشرف بعضويتهم في لجنة المناقشة.

كما أتقدم بشكري لكل عمال المكتبة بما قدموه من مساعدة.

و أخيرا أشكر كل من قدم لي يد العون من بعيد أو قريب

إهداء

إلى أعذب كلمة تنطق بها الشفاه، إلى حزن ملئه الدفء و الحنان، إلى من ربت و سهرت و علمت..... أمي الغالية

إلى من علمني الصبر و الثبات، إلى من علمني العطاء بدون انتظار، إلى من أحمل اسمه بكل افتخار.....أبي العزيز

إلى إخوتي و أخواتي: رفيدة، عبد الباقي، هدى، هشام

إلى البرعم الصغير: نائل الشريف

إلى صديقتي و رفيقة دربي: معاليم سمية

إليهم جميعا

قائمة المختصرات:

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ق إ م إ: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

ق ت ج: القانون التجاري الجزائري

ص: صفحة

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة

ط: الطبعة

ج.ر: الجريدة الرسمية

مقدمة

مقدمة:

يعد النقل البحري للبضائع أهم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، إذ تتم عن طريقه أغلب المبادلات التجارية الدولية، حيث حاولت مختلف الدول جاهدة لتوحيد القواعد التي تحكمه وتنظيم مختلف مراحلها، وتسوية المنازعات الناشئة عنه سواء على الصعيد الداخلي أو الدولي، وهو ما أسفر عن عقد عدة اتفاقيات دولية أهمها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 للنقل البحري بموجب سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها سنة 1968، إلا أن عجز هذين الأخيرين عن مواكبة التطورات الحاصلة وعدم خلقها للتوازن بين مصالح الدول الناقلة والدول الشاحنة، أدى إلى البحث عن سبل أخرى يستتجد بها فظهرت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 والتي عرفت باتفاقية هامبورغ حيث جاءت نتيجة الضغوطات التي مارستها الدول النامية للتوصل إلى اتفاقية دولية تنظم النقل البحري للبضائع بما يحفظ التوازن بين أطراف العقد.

رغم أهمية نشاط النقل البحري للبضائع إلا أنه يثير العديد من المنازعات والتي تدور أساسا حول عقد النقل البحري للبضائع بما فيها مسؤولية الناقل البحري والتي تمثل محور دراستنا.

تتعلق أهمية البحث في هذا الموضوع من أهمية النقل البحري للبضائع في حد ذاته حيث يمثل النوع الأكثر شيوعا في مجال التجارة البحرية كون حصته تمثل حوالي 3 أرباع التجارة الدولية، وأهمية هذا النوع من العقد بالنسبة للجزائر باعتبارها دولة شاحنة بامتياز، ناهيك عن موقعها الجغرافي الحساس لقربها من الطرق الدولية عبر البحر الأبيض المتوسط.

حيث تهدف هذه الدراسة إلى الإحاطة بمختلف الأحكام التي تنظم مسؤولية الناقل البحري كتحديد نطاق المسؤولية، حالات قيامها والإعفاء منها، التحديد القانوني للمسؤولية، إجراءات رفع الدعاوى للحصول على التعويض عما لحق بالبضائع المنقولة من أضرار وخسائر.

كما أن افتقار المكتبة القانونية للدراسات المتخصصة في مجال القانون البحري الجزائري وخصوصا مسؤولية الناقل البحري، لاسيما أن الجزائر دولة شاحنة، والشاحن هو

الطرف الضعيف في عقد النقل البحري يستلزم ذلك معرفة مختلف الأحكام التي تمكنه من مساءلة الناقل البحري في حالة إخلاله بما تم الاتفاق عليه في العقد، ونظرا لما يتميز به هذا الموضوع من خصوصية لاسيما ما يتعلق بالمنازعات الناشئة عنه ما تمتاز به من خصوصية سواء من حيث شروط رفع الدعوى أو من حيث الاختصاص في نظرها مما يحتم على القاضي البحري الإلمام بها والتحكم فيها لضمان تطبيق سليم وفعال لمختلف قواعدها القانونية.

وعليه حاولت التطرق إلى مختلف النصوص القانونية المنظمة للموضوع رغم ضيق الوقت الذي أدى إلى نسبية الإلمام بالموضوع، لذلك تنطلق إشكالية هذه الدراسة من فرضية أساسية تتمثل في أن عقد النقل البحري للبضائع كغيره من العقود ينبغي أن يضبط بإطار قانوني دقيق يحدد فيه حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع وللإجابة على مدى صحة هذه الفرضية ينبغي الإجابة على تساولين هامين:

التساؤل الأول: يتعلق بالجانب الموضوعي لمسؤولية الناقل البحري، بمعنى دراسة الأحكام القانونية المنظمة لهذه المسؤولية من حيث ماهيتها، وكذا الأحكام الضابطة لها من حيث الإعفاء والتحديد، أي ماهي القواعد القانونية الموضوعية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

التساؤل الثاني: يتعلق بالجانب الإجرائي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، أي ما هي الأحكام الإجرائية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة؟

كما اعتمدت في دراستي لهذا الموضوع المنهج الوصفي التحليلي لأنني اعتمدت على تحليل النصوص القانونية وحاولت تناول الموضوع من خلال فصلين:

الفصل الأول: تحت عنوان النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة وقسمناه إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول ماهية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة وفي المبحث الثاني أحكام مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة.

الفصل الثاني: دعوى المسؤولية وإجراءات رفعها وخصصناه لدراسة دعوى مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة في مبحث أول ثم إجراءات رفع دعوى المسؤولية في مبحث ثاني.

الفصل الأول

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

تتعرض البضائع أثناء نقلها بحرا على السفينة لاحتمال وقوع أضرار لها بسبب تمايل واهتزاز السفينة علاوة على مخاطر الملاحة البحرية التي تحيط بالسفينة أثناء رحلتها الطويلة. وهنا تبرز مسؤولية الناقل البحري باعتبارها أهم ما يثور عملا أمام المحاكم فيما يتعلق بموضوعات النقل البحري بل القانون البحري عموما. وعليه سنتطرق إلى دراسة ماهية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة في مبحث أول ثم لأحكام مسؤولية الناقل البحري في مبحث ثاني.

المبحث الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

يتمثل عمل الناقل البحري في إيصال البضائع أي نقلها من مكان لآخر، وحيثما كان العمل كان هناك احتمال لوقوع الخطأ، فلا عصمة للبشر العاديين منه، والناقل البحري واحد من هؤلاء البشر، فالخطأ يمكن أن يقع منه أثناء ممارسته لعملية النقل وذلك نتيجة لإخلاله بالتزاماته أو واجباته اتجاه البضائع محل النقل، وبالتالي تترتب المسؤولية على عاتقه.¹

المطلب الأول: مفهوم و طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

سأتطرق في هذا المطلب إلى مفهوم مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة من خلال التطرق إلى تعريف الناقل البحري ودراسة مختلف الالتزامات الناتجة عن عقد النقل البحري في (الفرع الأول)، ثم سأدرس طبيعة هذه المسؤولية في (الفرع الثاني).

¹ عبد الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 8.

الفرع الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

لما كان الالتزام الرئيسي للناقل البحري هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة وفي الميعاد المتفق عليه. فإنه يكون مسؤولاً في حالة هلاكها، أو إصابتها بالتلف، أو تأخر في تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد. وعليه لا بد من دراسة التزامات الناقل البحري في مختلف مراحل الرحلة البحرية، وقبل ذلك تحديد من هو الناقل البحري.

أولاً: تعريف الناقل البحري

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً محدداً للناقل البحري إلا أنه بالرجوع إلى نص المادة 738 و 754 ق ب ج¹. يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويمكن في حالة عدم ذكر اسم الناقل اعتبار المجهز هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب نص المادة 572 ق ب ج.²

ثانياً: التزامات الناقل البحري

إن جوهر النقل البحري للبضائع هو تغيير مكانها بحرا بواسطة سفينة غالبا ويقضي ذلك أن تكون هناك سفينة معدة على نحو يسمح بانجاز عملية النقل، تتواجد في ميناء الشحن، وهو المكان الذي يستلم فيه الناقل البحري البضائع من الشاحن. وهذا

¹ الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 الصادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998، ج ر عدد 47 الصادرة في 27 يونيو 1998.

² عبد الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 9.

يفرض عليه مجموعة من الالتزامات في مختلف مراحل رحلته البحرية بدءاً بالتزاماته في ميناء الشحن وصولاً إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى صاحب الحق فيها.

1- التزاماته في ميناء الشحن

يلتزم الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة حيث نصت المادة 770 ق ب ج على أنه: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي:
➤ وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة
➤ تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب
➤ تنظيف وترتيب ووضع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها."

وعليه يتضمن التزام الناقل خلال هذه المرحلة التأكد من بدن السفينة وكفاءة مآكيناتها وأجهزة القيادة والتوجيه، كما يتعين عليه تزويدها بالمهمات والمؤن اللازمة وبطاقم كفاء ومؤهل على نحو ما تقضي به القوانين واللوائح وكذا تنظيف وتحسين حال العنابر والغرف الباردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع¹ ضماناً لإيصال البضائع سالمة إلى أصحابها وفي الميعاد المتفق عليه بتوفير الناقل البحري لسفينة صالحة للملاحة وجب عليه تسلم البضاعة من الشاحن بغرض نقلها وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري وهو عملية قانونية يبدأ بها عقد النقل البحري للبضائع وعلى أساسه تتحدد مسؤولية الناقل فيما يخص هلاك أو تلف البضاعة وقد أشارت المادة 739 فقرة أولى ق ب ج إلى ذلك بنصها: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."

¹ محمد السيد الفقي والمعتصم بالله الغرياني، أساسيات القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008 ص270.

من خلال مضمون م 739 ق ب ج نلاحظ أن المشرع الجزائري أشار إلى تسلم الناقل البحري للبضاعة بقوله: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه ". إلا أنه لم يعرف التسلم أو أخذ البضاعة على عاتقه خاصة وأن أخذ البضاعة على عاتق الناقل هي التي تحدد مدى مسؤولية الناقل البحري عما يلحق البضاعة من أضرار وخسائر كما أنها الفرصة التي يتعرف فيها الناقل أو ممثله القانوني على البضاعة المسلمة إليه ويتحقق من البيانات التي أصدرها إليه الشاحن والتي تدون في وثيقة الشحن وتسجيل التحفظات بخصوصها¹.

الأصل أن يتم استلام البضائع حسب الزمان والمكان المتفق عليه بين الأطراف ويكون الناقل ملزماً بالتعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة المتفق على نقلها في حالة التأخير في استلامها، غير أنه يجوز أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره².

تلي عملية الاستلام شحن البضاعة ويقصد بها: رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها ظهر السفينة، وهو في الأصل التزام يقع على عاتق الناقل في ميناء القيام ومع ذلك يمكن أن يتضمن عقد النقل اتفاقاً على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية³.

وتتخذ عملية الشحن صوراً عديدة وهذا راجع للتطورات التي عرفتتها صناعة السفن والمنشآت المينائية مما جعلها تختلف باختلاف نوع البضائع ونوع السفن التي تقوم بنقلها فيمكن أن تتم برافعات السفن أو رافعات الرصيف كما هو في الغالب، كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة كاستعمال الأنابيب في شحن البترول وغيره من السوائل التي تشحن صبا، ويمكن كذلك استخدام الدرجة فيما يتعلق بالآلات والمركبات

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011، ص ص 117-118.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2001، ص 254.

³ محمد السيد الفقي و المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص 272.

المتحركة والسيارات وإذا كانت السفينة لايمكنها الاقتراب من الرصيف تتم الاستعانة بالصنادل والمواعين¹. كما يمكن كذلك نقل البضائع في الحاويات باعتبارها أكثر أمنا. من الناحية القانونية تقع عملية الشحن على عاتق وتحت مسؤولية الناقل البحري حيث تبطل كل الشروط التعاقدية فيما يخص إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والمتعلقة بعمليات الشحن وإن كان يرخص بالشروط المتعلقة بتحديد التعويض أو المسؤولية عن المدة الواقعة بين استلام البضائع من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء في تحميلها حسب نص م 812 ق ب ج. ومن خلال استقراء المواد 773، 811 و 812 يتضح أن التزام الناقل بعملية الشحن وبالعباية التامة هو من النظام العام ولا يجوز مخالفته حيث نصت م 811 ق ب ج على أنه: "يعد باطلا وعديم الأثر كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الناجمة عن م 773 ق ب ج..." مما يعني أنه بغض النظر عن من قام بالشحن أو من تحمل مصاريف الشحن (سواء الناقل أو الشاحن أو المؤسسة المينائية) فالناقل لايمكن أن يشترط إعفاءه من عملية الشحن وبالعباية التامة أيضا².

يتم شحن البضائع داخل عنابر السفينة وهو المتعارف عليه في نقل البضائع بحرا، إلا أنه يمكن شحنها على سطح السفينة وهذا في حالات استثنائية نصت عليها م 774 ق ب ج ويستخلص من نص هذه المادة أنها أوردت استثناءين لشحن البضائع على سطح السفينة وهي :

- أن يكون شحن البضائع على سطح السفينة لاتحد من أمن الرحلة ويكون التحميل نظاميا ومتعارفا عليه على وجه العموم أي أنه جرى العرف على الشحن على سطح السفينة بشرط إعلام الشاحن بذلك.

¹ مروك جميلة، الاستغلال لمينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير كلية الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، الجزائر، 2001-2002، ص 89، نقلا عن عبد الواحد رشيد، مرجع سابق ص 47.

² بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 118-119.

- في حالة الاتفاق بين الشاحن والناقل على نقل البضائع على سطح السفينة ويثبت الاتفاق في سند الشحن، أو في سند مستقل، وفي حالة عدم الاتفاق يلزم الناقل بإعلام الشاحن بذلك.

وتجدر الإشارة إلى أنه لاختلاف مسؤولية الناقل البحري فيما يصيب البضاعة من أضرار سواء تم الشحن على سطح السفينة أو في عابرها .

بعد شحن البضائع على السفينة تأتي عملية الرص وهو التزام يقع على عاتق الناقل ويقصد به وضع البضاعة داخل السفينة بترتيب فني معين كفيل بأن يحمي البضاعة من الهلاك أو التلف، ويحفظ توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية، و يجب أن يراعى في الرص أيضا طبيعة البضاعة ذاتها ومدى ملاءمتها مع البضائع التي ترص بجوارها¹. ولقد نظمت عملية رص البضائع بقواعد فنية تضمنتها اتفاقية لندن لسنة 1930².

ولما كانت عملية الرص متعلقة بتوازن السفينة فلا بد من تثبيت البضائع تقاديا لانزلاقها و اصطدامها ببعضها البعض حفاظا عليها وضمانا لسلامة السفينة وجب على الربان إعداد خريطة شحن تتلاءم و حمولة السفينة وميناء التفريغ الذي سيتم فيه تفريغ البضاعة مع الأخذ في الحسبان أن التفريغ سيتم عكس عملية الشحن، ويتم ذلك حسب أعراف الميناء وحسب الوسائل المتوفرة للقيام بعملية الشحن³. كونه يقوم بعملية الرص بنفسه كما له أن يستعين بأفراد الطاقم، أو يعهد بالرص إلى مقاولين متخصصين للقيام بالمهمة ويكون ذلك تحت إشرافه ومسؤوليته، كما وجب عليه مراقبة البضاعة طوال مدة الرحلة البحرية، وأن يعيد رصها في حالة ما إذا انتقلت من مكانها جراء اهتزاز السفينة . ويسأل الناقل البحري عن أي خطأ يتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها ويتم إثبات الخطأ بكافة الطرق.

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2001، ص 350.

² انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن بموجب المرسوم 64-79 المؤرخ في 2 مارس 1964.

³ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 222.

2-التزاماته أثناء الرحلة البحرية

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن واستلم الناقل البحري البضائع، وتم شحنها ورسها في العنابر أو على سطحها، تكون بذلك السفينة جاهزة لبداية رحلتها البحرية والتي يتحقق من خلالها التزام الناقل بتوصيل البضاعة إلى ميناء التفريغ وتسليمها لصاحب الحق فيها.

2-1 الالتزام بالنقل

يعد التزام نقل البضائع الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري وعليه يقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه، مراعيًا في ذلك نوع السفينة والبضاعة المنقولة، وأن يسلك خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد، وهذا ما نصت عليه م 775 ق ب ج في فقرتها الأولى بنصها: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي". غير أنه يجوز له الانحراف عن خط السير المتفق عليه أو المعتاد في حالة الضرورة لأجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، أو مجرد المحاولة في ذلك، وعليه لا يعد الناقل مخالفًا لعقد النقل البحري ولا مسئولًا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك حسب نص م 775 فقرة 2 ق ب ج.

وعليه التزامه هذا التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضاعة سليمة وفي الميعاد المتفق عليه¹، غير أن المشرع الجزائري حدد بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل من التزامه بالنقل أو التعديل فيه حيث نصت م 740 ق ب ج على إمكانية فسخ العقد إذا وقع بناء على قوة قاهرة ما يمنع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل أو يؤخر قيامها به، بحيث يستحيل القيام بالنقل في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن ودون خطر بالنسبة للناقل في الالتزام بمسؤوليته، وفي هذه الحالة يفسخ العقد دون ضرر بالنسبة إلى طرفي العقد، كما أضافت م 741 ق ب ج إذا نتج نفس الأثر بخطأ الناقل، أي امتناع

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 258.

قيام السفينة أو تأخر قيامها بالنقل، وأصبحت الرحلة البحرية لاتفيد الشاحن، جاز طلب فسخ العقد من طرف الشاحن، مع إمكانية تعويضه عن الضرر الذي أصابه بشرط ألا يتجاوز مبلغ التعويض هنا حدود مسؤولية الناقل في م805 ق ب ج¹.

الأصل أن يكون الناقل البحري عالما بالبضاعة التي سيقوم بنقلها سواء من حيث النوع، العدد، الكمية، الوزن ويتم ذلك في وثيقة الشحن، حيث يقدم الشاحن البيانات المتعلقة بالبضائع كتابة عند تسليمها للناقل، لتقيد في سند الشحن²، كما يمكن للناقل إبداء تحفظات على قيدها في حالة شكه في صحة البيانات أو عدم قدرته على التأكد منها، غير أنه يمكن أن ينقل بضائع خطيرة ويكون عالما بها ويوافق على نقلها، كما يمكن أن يتم شحن هذه البضائع على السفينة دون علمه ورضاه. وعليه سنتطرق على هذه الحالات فيما يلي :

أ-نقل البضائع الخطيرة: باستقراء نص م 778 ق ب ج يتضح أنها تنص على حالتين لنقل البضائع الخطيرة على متن السفينة وتتمثل في:

- **حالة جهل الناقل البحري بوجود بضائع خطيرة:** نصت م778 ف 1 ق ب ج على أنه: "إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن البضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة وإتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض ويعد شاحن هذه البضائع مسئولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها".
- **في حالة علم الناقل بوجود بضائع خطيرة:** إذا كان الناقل عالماً بطبيعة البضائع المشحونة على السفينة فيختلف الوضع حيث يتضح من نص م

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 130.

² سند الشحن : يعد إيصالاً دالاً على استلام البضائع ودليلاً كافياً على وجود عقد النقل البحري بين طرفيه الناقل و الشاحن ، فيثبت عقد النقل البحري سند الشحن حيث يقوم الناقل أو من يقوم مقامه بإصدار سند الشحن و ذلك بناء على طلب الشاحن عند تسليمه البضاعة.

• 778ف2 ق ب ج أن وضع مثل هذا النوع من البضائع دون علم الناقل بها يشكل إخلالا من قبل الشاحن بالتزامه بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة في سند الشحن وبالتالي يحق له في أي لحظة وفي أي مكان تنزيل البضاعة من السفينة دون أن يكون مطالباً بالتعويض وإتلافها تقادياً للضرر الذي قد تلحقه بالسفينة وببإقي البضائع المشحونة عليها وعليه يعد شاحن هذه البضائع مسئولاً عن كل ضرر، وعن المصاريف الناتجة مباشرة أوصفة غير مباشرة عن تحميلها.

كما نصت م 1-801 ق ب ج بأنه يخضع نقل البضائع الخطيرة بحرا للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال.

2-2 - الإلتزام في حالة توقف الرحلة : الأصل أن يتم نقل البضائع على السفينة التي شحنت فيها في ميناء الشحن بداية و عليه لا يحق للناقل تغييرها أثناء الرحلة البحرية، غير أنه إذا أصبحت السفينة غير صالحة لنقل البضاعة وجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة¹ البضائع ونقلها إلى ميناء الوصول المقرر وهذا ما نصت عليه م 776 ق ب ج وعليه أن يتخذ كل الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وشحنها على السفينة الجديدة وتكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء عقد النقل البضائع على عاتق الناقل إلا إذا أبعد عنه المسؤولية التي تسببت في هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة حسب نص م 777 ق ب ج.

غير أنه إذا تعذر على الريان إتمام عملية النقل بسبب قوة قاهرة حالت بين السفينة وبين دخولها الميناء المقصود، فله حينئذ حرية التصرف بما فيه منفعة للشاحنين وقيادة السفينة إلى أقرب ميناء ممكن أن تصل إليه بأمان وذلك إذا لم تكن مزودا بأوامر محددة في مثل هذه الحالة². وعلى الناقل أن يخطر الشاحن في حالة حصول النقل على سفينة

¹ المسافنة : ويقصد بها إعداد سفينة أخرى لنقل البضائع سواء كانت من نفس صنف السفينة المتفق عليها أو من صنف آخر بشرط أن تكون صالحة للملاحة و إيصالها إلى ميناء الوصول.

² محمد السيد الفقي والمعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص 286 .

أخرى وأن يرسل له سند الشحن المسلم من الربان الثاني لكي يتمكن من استلام البضاعة عند الوصول¹.

يتفرع على الالتزام بالنقل التزام المحافظة على البضاعة إذ يعد الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة المنقولة على متن السفينة من أي هلاك أو تلف يصيبها وقد تضمنته نص م 802 ق ب ج حيث حددت المدة التي يعتبر فيها الناقل مسؤولاً حيث تبدأ مسؤوليته في المحافظة عليها من وقت تكلفه بها أي منذ تسلمها من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء الوصول. وعليه يلتزم الناقل خلال هذه الفترة ببذل العناية اللازمة للمحافظة عليها وصيانتها وهذا يتطلب منه اتخاذ مجموعة من التدابير كإعادة رص البضائع إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة أن يوفر لها التهوية اللازمة التي تحتاج إليها، إبعادها عن الأماكن التي تكون درجة حرارتها مرتفعة ووضعها في أماكن معتدلة الحرارة حسب ماتطلبه طبيعة البضاعة المنقولة وما يقتضيه العرف، مراعاة البيانات المدونة على البضائع وخاصة الخطيرة منها وكيفية الوقاية منها². كما يسأل كذلك إذا وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو عدد طرودها حسبما هو مذكور في سند الشحن³ ومع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها، وهو ما يسمى "بعجز الطريق" كتبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب⁴.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 64.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 259.

³ العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 151.

⁴ علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 248.

3-التزاماته في ميناء الوصول

بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه يلتزم الناقل البحري بتفريغ البضائع المنقولة من السفينة ثم تسليمها إلى المرسل إليه.

أ- **تفريغ البضائع:** هو عملية مادية يقصد بها إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه¹.

الأصل أن يقع التفريغ على نفقة الناقل وهذا حسب نص م 780 ق ب ج فعملية التفريغ تبدأ بفك وإنزال البضائع بنفس العناية التي تم بها شحن و رص البضائع على السفينة و كذلك اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي تعرضها للهلاك والتلف، غير أنه يجوز الاتفاق على أن يقوم به الشاحن أو المرسل إليه، وعليه وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة ليتقدم لتفريغ البضاعة وتسلمها فإذا لم يتقدم لتفريغها يقوم الربان بتفريغ السفينة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه وهو ما يسمى بالتفريغ التلقائي² المتضمن في سند الشحن و على الناقل في هذه الحالة أن يودع البضاعة بعد تفريغها لدى الجمارك أو لدى أمين لحساب المرسل إليه غير أن التزامه بالمحافظة على البضاعة يظل قائماً حتى تسليمها إلى المرسل إليه .

ومهما اختلف القائم بعملية التفريغ سواء كان الناقل أو الشاحن فإن الذي يقوم بها هو مقاول الشحن و التفريغ حيث يتعاقد مع الملتزم بعملية التفريغ بعقد مقاوله بمقتضاه يقوم مقاول التفريغ بهذه العملية المادية لما يتمتع به إمكانيات وآلات خاصة يتم بها الشحن و التفريغ .

ب- **تسليم البضاعة:** حسب نص م 782 ق ب ج فإن التسليم عملية قانونية تقع على عاتق الناقل أو من يمثله بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 64.

² التفريغ التلقائي: شرط يضعه الناقل في عقد النقل أو سند الشحن بموجبه يستطيع الناقل تفريغ البضائع مباشرة و إخراجها من السفينة بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المحدد.

الوصول المتفق عليه والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن، غير أن عملية التسليم لا تتم بمجرد تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، بل تنتج أثرها بقبول الأطراف بالوثائق كون عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة إلا بالتسليم الفعلي والذي يتم بعد عملية الفحص والمراقبة للبضائع واستلام وصل تسلّم البضاعة.

وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في القرار الصادر بتاريخ 1991/06/30 بين الشركة الجزائرية لتأمين النقل بالجزائر ضد ألبال لينس كلي بارا سترات بلجيكا والذي جاء في إحدى حيثياته : " من المقرر قانونا أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون، ولما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع عندما اعتبروا تفريغ البضاعة في الميناء بمثابة تسليمها وأعفوا بذلك الناقل من المسؤولية أخطئوا في تطبيق القانون واستقر اجتهاد المحكمة العليا على هذا المبدأ في عدة قرارات أخرى.¹"

وعليه لا بد من التفريق بين التسليم و التفريغ، فالتفريغ واقعة مادية تتمثل في إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو شحنها إلى المخازن، في حين التسليم تصرف قانوني يتمثل في منح و إعطاء البضاعة لصاحبها أو من ينوب عنه بعد تفريغها. كما أن التسليم قد يكون سابقا على التفريغ إذا كان هذا الأخير على عاتق المرسل إليه، أما إذا كان التفريغ على عاتق الناقل فيكون التسليم لاحقا عليه. ويترتب على التسليم تغيير جوهري في مراكز أطراف عقد النقل، إذ تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه² وبالتالي تخرج من نطاق مسؤولية الناقل الأضرار التي قد تصيب البضاعة بعد التسليم .

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 30 جوان 1991، ملف رقم 83958، المجلة القضائية العدد 4، سنة 1991، ص 179.

² محمد السيد الفقي و المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص 287 .

➤ **صاحب الحق في تسليم البضاعة:** قد يقوم الشاحن بإرسال بضائعه لنفسه كما هو الحال في قيام مشروع بإرسال بضائعه إلى أحد فروع أو أحد معارضه بالخارج، غير أنه يغلب أن يكون النقل لمصلحة شخص آخر خلاف الشاحن يعرف بالمرسل إليه وهذا الحامل الشرعي لسند الشحن¹. إذ الأصل أن يقوم الريان بنفسه بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها عند وصولها أي إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه وعليه وجب تحديد المرسل إليه حسب شكل سند الشحن الذي بيد المطالب بها وهذا حسب نص م 784 ق ب ج فقرة (أ، ب، ج) :

- **سند الشحن الاسمي:** وهو الذي يكون باسم شخص معين، فعلى الناقل في هذه الحالة تسليم البضاعة إلى الشخص المعين في الوثيقة أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق وهنا يجب على الريان أن يتأكد من شخصية المطالب بالبضاعة.
- **سند الشحن لأمر:** لايجوز للناقل تسليم البضاعة إلا للحامل الشرعي لوثيقة الشحن وفي حالة تحويل الوثيقة، لآخر مظهر لها.
- **سند الشحن للحامل:** في هذه الحالة وجب على الريان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن عند الوصول.

➤ **تسليم البضائع عند تعدد النسخ:** حسب نص م 785 ق ب ج فإنه إذا تقدم عدة أشخاص للمطالبة بالبضاعة فلا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه أو ممثله القانوني، وأن يخبر المطالبين بها والشاحن فوراً. وفي حالة تسليم الناقل للبضائع لصاحب الحق فيها مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أية قيمة لها م 786 ق ب ج، كما أنه وجب على الناقل السماح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة، التحقق من أهمية وحالة

¹ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 7 لسنة 1990 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 214.

البضاعة التي ستقدم إليه ومعاينتها التي تتم عن طريق خبراء على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب. وفي حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين، وجب على الناقل أو المرسل إليه أن يتعاوننا على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود، على أنه إذا اتضح بعد المعاينة أن هناك نقصا أو ضررا لحق البضاعة يتحمل الناقل المسؤولية وتقع مصاريف الخبرة على عاتقه وهذا حسب نص المادتين 788،789 ق ب ج .

➤ **في حالة رفض تسلّم البضاعة أو عدم وجود مطالب بها:** على الرغم من وصول البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه قد لا يحضر صاحب الحق لتسلمها، أو قد يحضر إلا أنه يمتنع عن تسلّمها لعدة أسباب منها كأن تكون البضاعة غير متطابقة مع ما هو وارد في سند الشحن أو أصيبت البضاعة بتلف أو غيرها من الأسباب. كما قد يمتنع الناقل البحري عن تسلّم البضائع إلى صاحب الحق في تسلّمها بسبب امتناع هذا الأخير عن دفع الأجرة، أو المصاريف الناتجة عن نقلها خاصة في حالة توقف السفينة بسبب أجنبي، كما قد يمتنع كذلك في حالة التزاحم في طلب استلام البضائع وعدم معرفة صاحب الحق فيها¹، جاز للناقل أن يودع البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة و تبعة المرسل إليه ويعلم الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفا، وإذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة، جاز له بيع البضائع بعد حصوله على موافقة السلطات القضائية المختصة.

غير أنه يمتنع عن ذلك في حالة دفع كفالة من صاحب الحق في البضائع، أو في حالة البضائع سريعة التلف أو التي تزيد مصاريف إيداعها عن قيمتها. وفي جميع

¹ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2005، ص ص 314-

الحالات إذا كان بيع البضائع غير كاف لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريف إيداع البضائع أعتبر الشاحن مسئولاً عن قيمتها م795-796 ق ب ج.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري عن مسؤولية الناقل البري فهي مسؤولية تعاقدية (عقدية) أساسها الالتزام التعاقدى للناقل البحري بتحقيق نتيجة في إيصال البضائع إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة كاملة في الميعاد المتفق عليه، ولا يمكن للناقل البحري أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثبات أن سبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته إنما يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب في البضاعة¹.

وحسب القواعد العامة تقوم المسؤولية العقدية على أساس فكرة الخطأ و الضرر والعلاقة السببية بينهما وباجتماع هذه الأركان الثلاثة تقوم مسؤولية الناقل البحري وبانتفاء أحدها تنتفي عنه المسؤولية .

وعليه إذا لم يقم الناقل بتنفيذ التزامه المتمثل في نقل البضائع سليمة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، في هذه الحالة يفترض خطؤه وبالتالي يلتزم بتعويض الشاحن عن الضرر الذي أصابه نتيجة ذلك سواء كان الإخلال في تنفيذ الالتزام يعود إلى خطأ الناقل البحري الشخصي أو خطأ تابعيه البريين أو البحريين.

يتضمن التعويض طبقاً للقواعد العامة إذا تحققت أركان المسؤولية العقدية مالحق الشاحن من خسارة وما فاتته من كسب، شرط أن يكون نتيجة طبيعية لإخلال الناقل بالتزامه ولم يكن في استطاعته أن يتوقاه ببذل جهد معقول، ولا يلتزم الناقل الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه وقت التعاقد².

¹ وهيب الأسير، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان 2008، ص 201.

² علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 87.

فكما سبقت الإشارة إلى أن التزام الناقل بتوصيل البضاعة سليمة إلى جهة الوصول هو التزام بتحقيق نتيجة وإذا تخلفت هذه الأخيرة التزم بالتعويض سواء كان سبب ذلك هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها. وعليه لا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فالخطأ في هذه الحالة مفترض، وإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي. فمعظم هذه القواعد اعتمدها معاهدة بروكسل فيما يخص تنظيم مسؤولية الناقل البحري بنصها في المادة الرابعة الفقرة الثانية على أنه: " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه وأخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف ".

يستنتج من نص المادة أنه يرسم حدود مسؤولية الناقل ويقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه فان أراد دفع المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله وأفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل ولكن يتعين عليه أن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي، ومعنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل إلى أن يثبت السبب الأجنبي الذي سبب هذا الضرر، ولكن معاهدة بروكسل لم تقتنع بتنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على النحو ما هو مقرر في القواعد العامة ولكنها نصت على إعفاء الناقل من المسؤولية في عدة حالات بحيث يكفي أن يثبت الناقل الضرر الذي أصاب الشاحن كان بسبب واحدة منها حتى يعفى من المسؤولية¹.

في حين اتفاقية هامبورغ وحسب المادة الخامسة منها تعتمد على الخطأ المفترض وباستقراء نص المادة نستنتج أن الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتج عن التأخير في التسليم مالم يثبت أنه ووكلاؤه وتابعوه، إتخذوا كل التدابير المعقولة لاتقاء وقوع الحادث واتقاء نتائجه. وعليه الخطأ مفترض وعلى الناقل أو تابعيه أن يثبتوا أنهم اتخذوا التدابير الممكنة لدفع الحادث لنفي المسؤولية .

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية، فهل يمكن إثارة المسؤولية التقصيرية؟

¹ علي حسن يونس، مرجع سابق، ص ص 93-94.

طالما ارتبط الناقل بالشاحن بموجب عقد نقل، ليس ثمة ما يبرر اعتبار المسؤولية تقصيرية لأنه حيث يكون النقل بموجب عقد تكون المسؤولية عقدية، تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد، ولا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى لو نشأ الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطئه الجسيم، إذ تبقى المسؤولية العقدية هي مدار المساءلة لأنها أخص من التقصيرية فهي تحدد المسئول بشكل ثابت وهو الناقل، فيما تفرض قواعد المسؤولية التقصيرية واجبا عاما على الجميع بعدم الإضرار بالغير، وتقضي القواعد العامة بتغليب الخاص على العام. بينما ذهب البعض إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، كما لا يوجد أساس لما قاله البعض بكون الناقل يسأل تقصيريا عن خطئه الشخصي المتمثل في السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة، لأن هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ التزاماته التي يفرضها العقد، فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية. إلا أن هذا لا يعني أنه لن يسأل تقصيريا، فهو يسأل بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية عند عدم وجود عقد¹.

أكد المشرع البحري الجزائري في نص المواد 770 و 773 على أن التزامات الناقل هي التزامات ببذل عناية، وحسب ص م 803 فقرة أ- ط- ل، فلا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة، أما الالتزام بتوصيل البضاعة فهو التزام بتحقيق نتيجة و لدرء المسؤولية، فعلى الناقل إثبات خطأ الغير، القوة القاهرة أو السبب الأجنبي. أما الضرر في المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري للبضائع يتمثل إما في فقدان البضاعة أو هلاكها أو التأخر في وصولها وهو ضرر مادي، على أنه يجب أن تربط بين الخطأ المفترض والضرر المادي علاقة سببية لقيام المسؤولية. ومن هنا نخلص إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري هي مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة، إلا أن هذه المسؤولية من نوع خاص حيث أن الكثير من أحكامها هي قواعد آمرة متعلقة بالنظام

¹ لطيف جبر كومانتي، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية و دار الثقافة، عمان، الأردن، ط1، 2001، ص ص 31-32.

العام فالمادة 811 قد جعلت باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل والناجمة عن المواد 770، 780، 802، 803، 804. في حين المادة 812 فقرة 1 تنص على أنه يمكن الاتفاق على إبعاد أو تحديد المسؤولية خلافا في المرحلة السابقة للشحن واللاحقة على التفريغ، وكذلك يمكن الاتفاق على تحديد المسؤولية وإبعادها في حالة نقل الحيوانات على السطح أو لبضائع نظرا لخصوصية النقل في هذا النوع من البضائع، لأن البضائع المشحونة على السطح تتعرض لأخطار متعددة منها السرقة والتبلى بمياه البحر.

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

لمسؤولية الناقل لبحري نطاق زمني وهو مدة تكلف الناقل بالبضائع في ميناء الشحن وبين تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني في ميناء الوصول وهو ما حددته المادة 802 ق ب ج، كما لها أيضا نطاق مادي يشمل هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها وهو ما ورد في المادة 805 ق ب ج والتي نصت على كيفية التعويض في حالة الهلاك الكلي والجزئي وفي حالة التأخير. كما أن هذه المسؤولية لاتسري في مواجهة الناقل المتعاقد فقط وإنما في مواجهة الناقل الفعلي وفي حالة النقل المتتابع أيضا .
وعليه سأطرق إلى دراسة النطاق الزمني ثم النطاق الشخصي وأخيرا النطاق المادي.

الفرع الأول : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يقصد به الفترة التي يعتبر فيها الناقل البحري مسئولا عن كل ما يصيب البضاعة من أضرار وخسائر، وعليه متى تبدأ مسؤوليته؟ ومتى تنتهي؟
بما أن الناقل البحري مرتبط مع الشاحن أو المرسل إليه بموجب عقد نقل بحري بغية نقل بضائع معينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و حسب نص م 739 ق ب

ج التي تنص على أنه: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ".

يتضح من خلال نص المادة 739 ق ب ج أن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من وقت استلامه للبضاعة المنقولة حيث تعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري ومنها تبدأ التزامات الناقل ومسؤوليته، وعليه إذا تسلم الناقل البحري البضاعة عد مسؤولاً عنها من تلك اللحظة وخلال مختلف مراحل الرحلة البحرية حتى لحظة تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وهو ما نصت عليه م 802 ق ب ج: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

كما تعتبر مسؤولية الناقل البحري شاملة أي أن الناقل يتحمل أي خسارة أو ضرر تتعرض له البضائع خلال مختلف مراحل الرحلة البحرية وهو ما سنوضحه بإيجاز:

1. مرحلة تحميل ورس البضاعة: حيث يتضح من نص م 773 ق ب ج بأن يقوم الناقل وبغاية تامة تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها وأن يخص البضاعة بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل وإذا اقتضت عناية خاصة يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك أو أن يبين ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن.

2. مرحلة النقل: نصت عليها م 775 ق ب ج على أن تتقل البضائع في مدة مناسبة وبالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، بما فيها التزامه بالمحافظة عليها، ومسافنتها في حالة ما إذا توقفت السفينة وهو ما سبق التطرق إليه في الفرع الأول من المبحث الأول.

3. وآخر مرحلة هي مرحلة وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه، حيث يبدأ الناقل بفك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في م 607 المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، إضافة إلى التزام التسليم الذي ينتهي به عقد النقل البحري و بالتالي تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة ويقصد بالتسليم في هذه الحالة التسليم الفعلي الذي يتم بعد

عملية الفحص والمراقبة للبضائع واستلام وصل تسلّم البضاعة وهو ما تم دراسته في المبحث الأول الفرع الأول في التزامات الناقل البحري.

الفرع الثاني: النطاق الشخصي

الأصل أن يتم إبرام عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن لأجل نقل البضاعة بنفسه وتسليمها إلى المرسل إليه، غير أنه يمكن للناقل أن يعهد بعملية النقل أو بجزء منها إلى ناقل آخر وبالتالي نكون بصدد ناقل متعاقد وناقل فعلي، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليقوم كل واحد منهم بتنفيذ جزء من النقل فنتنقل البضاعة من ناقل إلى آخر حتى تسلّم إلى المرسل إليه وهذا ما يعرف بالنقل المتتابع بموجب سند شحن مباشر.

أولاً: مسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

الناقل المتعاقد هو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، وحينما يقوم الناقل المتعاقد هذا بتحويل ناقل آخر لتنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها يسمى بالناقل الفعلي¹، ويتم ذلك دون الحصول على ترخيص من الشاحن إلا إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذه من طرف الناقل المتعاقد أي يتم بموجب عقد نقل منفصل.

وعليه فإذا كان القانون يسمح بتدخل ناقل آخر غير الناقل المتعاقد لتنفيذ عقد النقل يثار التساؤل حول مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في حالة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها؟

إن الناقل المتعاقد يكون هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل كله في مواجهة الشاحن ، أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 89.

تحدث في أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه¹ وعليه يكون للشاحن أو المرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي قد تحدث أثناء تنفيذه عقد النقل، سواء قام الناقل الفعلي بعملية النقل كلها أو بجزء منها.

ورغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن والناقل الفعلي إلا أن الأساس في المطالبة بالتعويض لن يكون على أساس المسؤولية التقصيرية، وإنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل البحري المقررة في القانون البحري².

ويكون كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مسئولين بالتضامن تجاه الشاحن ويكون لكل منهما الرجوع على الآخر بدفع التعويض للمتضرر. على أنه لا يجوز أن يحصل المتضرر على ما يزيد عن الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري.

ثانيا: مسؤولية الناقل في حالة النقل بسند شحن مباشر (النقل المتتابع)

يعد النقل نقلا بحريا متتابعا في حالة ما إذا أبرم الشاحن عقد نقل بحري واحد مع ناقل واحد يتولى النقل على مسؤوليته في جميع مراحل من لحظة استلام البضاعة من ميناء معين إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه إلى ميناء آخر، وحينها يصبح لهذا الناقل صفتان: صفة الناقل في مرحلة النقل الأول لأن النقل تم بمعرفته وعلى سفينته وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للمرحلة الثانية، لأنه هو الذي تعاقد مع الناقل الثاني باعتباره وكيل عن الشاحن.

وفي هذه الصورة يصدر الناقل الأول المتعاقد مع الشاحن وثيقة شحن واحدة تغطي كافة مراحل النقل المتتابعة، ويبين فيها ميناء الشحن الأول وميناء التفريغ النهائي ويعرف هذا السند باسم " وثيقة الشحن المباشرة"³.

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 90.

² ملزي عبد الرحمن، محاضرات غير منشورة في المنازعات البحرية، المدرسة العليا للقضاء، 2008-2009، ص 29.

³ ملزي عبد الرحمن، محاضرات غير منشورة في القانون البحري، جامعة بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، بن عكنون الجزائر، 2010-2011، ص 109.

وباستقراء نص م 765 ق ب ج يتضح أن المسؤولية تقع على الناقل الأول الذي أصدر وثيقة الشحن المباشرة عن النقل بأكمله، في حين أن مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير تقتصر على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول.

ثالثا: مسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص التابعين له

يقوم الناقل البحري أثناء تنفيذ التزاماته بالاستعانة بعدة أشخاص منهم البريون وآخرون بحريون وهو ما سنوضحه في مايلي:

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

سطح السفينة و المياه) يساعدون الناقل في تنفيذ العقد، من بينهم ربان السفينة و المرشد، علاقتهم بالناقل علاقة تبعية يحكمها عقد العمل البحري (عندما يكون الناقل هو نفسه مجهزة السفينة)، كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للربان والبحارة فيكون الناقل مسئولا عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام التي كلفوا بها بشرط التفرقة بين ماتم ارتكابه من أخطاء ملاحية وأخطاء تجارية.

أ- الأخطاء الملاحية: لا يعد الناقل مسئولا عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبيون البحريون الآخرون عن الناقل ومثالها الأخطاء في قيادة السفينة.

ب- الأخطاء التجارية: خلافا للأخطاء الملاحية يسأل الناقل عن الأخطاء التجارية تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، كون الغير لا تربطه أية علاقة مع الشاحن، وعليه لايجوز لهذا الأخير أن يسأل عن تنفيذ الناقل لإلتزاماته التعاقدية في هذا الإطار كخطأ الربان المقصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها.

(2) **الأشخاص البريون:** يساعد الناقل البحري في تنفيذ التزاماته الناتجة عن عقد النقل البحري أشخاص بريون يتمثلون في وكيل السفينة والقائم بعمليات المناولة أو ما يعرف بمقاول المناولة.

أ- **وكيل السفينة:** يرتبط الناقل بوكيل السفينة¹ بموجب عقد وكالة، فإذا ما أخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية وفي حدود وكالته، كالتأخير في استلام البضائع أو التأخر في تسليمها، أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة، والتي تتجم عنها خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة. و بالتالي يكون الناقل البحري هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم و بين الوكيل.

ب- **مقاول المناولة:** يقوم مقاول المناولة بأعمال عديدة تتمثل في الشحن والرص وفك البضاعة وهو يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة والذي يعد مقاوله، والتزامه ببذل عناية فعليه اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة، وفي حالة خطئه، يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته، وعليه فان كل ضرر لحق البضاعة نتيجة تنفيذ عقد مقاوله فإن المسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقاول المناولة وصاحب البضاعة².

الفرع الثالث: النطاق المادي

تقوم مسؤولية الناقل البحري على ثلاثة ركائز وهي الخطأ، الضرر والعلاقة السببية بينهما وهي تأخذ حكم المسؤولية المدنية وعليه يعد الناقل مسؤولاً في حالة هلاك البضاعة

¹ عرفته م 609 ق ب ج بأنه: " يعتبر وكيلاً للسفينة، كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر، و بموجب وكالة من المجهز أو الريان، بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الريان شخصياً و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء".

² عبد الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 129.

أو تلفها أو التأخر في تسليمها . حيث نصت م 802 ق ب ج على أنه: "يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية". وعليه يعد الناقل مسؤولاً عن التعويض عن الأضرار الناتجة بسببه، وعليه أن يثبت أن عدم التسديد يرجع لسبب آخر لا يد له فيه ومنه تتحقق مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة في ثلاث حالات ندرسها بالتتابع.

أولاً: هلاك البضاعة

ويقصد به زوال مادة الشيء، وهو الحالة المثلى لتحقق الضرر، وبالتالي يتعذر على الناقل تسليم الشيء ، لينهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل البحري . والهلاك، إما أن يكون مادياً، كحالة احتراق البضائع، أو حكماً، وهي حالة عدم العثور على البضائع¹. مع الإشارة أن المشرع الجزائري لم يفرق بين الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع حيث جاءت صياغة نص المادة 805 عامة بتناولها الأضرار و الخسائر. فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة وهو مسئول كذلك إذا وصلت ناقصة في وزنها أو عدد طرودها المذكور في سند الشحن، ومع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها و أثناء عمليات الشحن والتفريغ، وهو ما يسمى "بعجز الطريق" كتبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب، ويجري العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب على نقصها أية مسؤولية على عاتق الناقل².

يثبت فقدان البضائع بإثبات واقعة تسليم البضائع للناقل وواقعة عدم تسلمها من المرسل إليه وعلى طالب التعويض أن يقدم سند الشحن لإثبات واقعة تسلّم الناقل البضاعة.

¹ لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق، ص 84.

² علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ص 360-361.

أما نقص البضاعة أو هلاكها فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني.

ثانيا: تلف البضاعة

يعني وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة، أو عطب جزء من البضاعة مع صلاحية الباقي، إذ يستوي أن يشمل العيب كل البضاعة أو جزء منها. وقد تصاب البضاعة بتلف في جزء دون الآخر، لكن التلف عطل كل الشيء (استعماله) عما أعد له، فهناك من يقول باعتباره هلاكا كلياً، غير أنه يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف وصور التلف أن يصل جانب من البضاعة فقط أي أن يلحقها نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن تكون لطبيعتها دخل (عجز الطريق)، وتحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) يتم بمقارنة ما ورد في سند الشحن من بيانات مع ماتم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة و نفرق بين حالتين :

➤ سند الشحن يتضمن تحفظات فيقع على صاحب الحق في البضاعة إثبات حقيقة المقدار المشحون .

➤ سند الشحن النظيف، يفترض فيه أن الناقل تسلم البضاعة في حالة جيدة فيسأل عن أي تلف وليس بإمكانه إثبات عكس ماورد في سند الشحن تجاه الغير حسن النية الحامل الشرعي للسند¹.

ثالثا: التأخير في تسليم البضاعة

يعد صورة من صور الضرر ويقصد به عدم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق.

¹ ملزي عبد الرحمن، محاضرات غير منشورة في المنازعات البحرية، مرجع سابق، ص 32.

وعليه يوجد فرضين لتحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع كالتالي:

1. حالة الاتفاق على موعد محدد للتسليم، حيث يعتبر الناقل البحري في هذا الغرض

قد تأخر في عملية التسليم إذا لم يتم بتسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه.

2. حالة عدم وجود اتفاق محدد على موعد التسليم هنا يكون المقياس هو الناقل

العادي، حيث يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها فيه

الناقل العادي في الظروف المماثلة¹.

لم ينص المشرع الجزائري صراحة في نص م 802 ق ب ج على التأخير في

تسليم البضائع إلا أنه أخذ بالضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في تسليم البضائع

المنقولة بحرا ضمن قواعده و هذا ما يظهر من خلال نص م 771 ق ب ج المتضمنة

تنفيذ النقل بدون تأخير في حالة تبديل سفينة بسفينة أخرى من نفس صنف السفينة

المعنية على أن يتم ذلك بدون تأخير.

كذلك نص م 775 ق ب ج المتضمنة نقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق

المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي أي يتم النقل في مدة

معقولة.

وعليه يسأل الناقل البحري عن الضرر اللاحق بالبضائع نتيجة التأخير في

تسليمها، بغض النظر عما إذا كان هناك ثمة هلاك أو تلف لحق بها شرط إقامة الدليل

على الضرر الذي ترتب على التأخير كون التأخير يتضمن في طيه الضرر الذي يمكن

أن يلحق متلقي الخدمة والذي يقوم هذا الأخير -المرسل إليه- بإثباته بكافة الطرق دون

انتظار وصول البضاعة لإجراء المعاينة.

غير أنه بالرجوع إلى م 805 ق ب ج التي نصت على الحالة التي لم يصرح فيها

الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح

في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل البحري مسؤولاً عن البضائع

¹ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 350.

المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة

بعد أن حددت م 802 ق ب ج صور مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة والمتمثلة في هلاك أو تلف البضاعة إضافة إلى التأخير في تسليمها وما ينتج عنها من أضرار و خسائر يلزم الناقل بتعويضها، جاء المشرع البحري الجزائري بمجموعة من الحالات الواردة في م 803 لتعفي الناقل البحري من ثقل هذه المسؤولية الملقاة على عاتقه و إذا توافرت إحدى حالاتها .
وعليه ارتأيت أن أتناول حالات الإعفاء من المسؤولية وبطلانه في مطلب أول، ثم كيفية تحديد هذه المسؤولية في مطلب ثاني.

المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية و بطلانه

إذا كان الناقل البحري مسؤولاً عن إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه، وهو التزام خطير نظراً لمخاطر الرحلة البحرية، فإن المشرع البحري حدد حالات كثيرة يعفى فيها الناقل من المسؤولية وقد تناولت هذه الحالات م 803 ق ب ج¹.

الفرع الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية

أولاً: الحالات العامة: و تتمثل في:

1. حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته.

¹ العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 151 .

2. حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون.
 3. حالة الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.
 4. حالة أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
 5. حالة القوة القاهرة.
 6. حالة الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب.
 7. حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص للبضاعة أثناء السفر.
 8. حالة أخطاء الشاحن و لاسيما في التحزيم و تكيف أو تعليم البضائع.
 9. حالة عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.
 10. حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
 11. حالة الأفعال المسببة لحدوث لاينسب للناقل.
- و أخيرا يعفى الناقل من المسؤولية إذا قدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصيا أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.
- 1- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته:** يقترن هذا الإعفاء بشرط بذل الهمة الكافية لجعلها كذلك، إذ الأصل أن يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للنقل تقوم بتوصيل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، وهو التزام بتحقيق نتيجة معينة، وإذا لم تتحقق كان الناقل مسئولا عن الضرر الذي أصاب الشاحن من جراء ذلك إلى أن يتمكن الناقل من رد هذا الضرر إلى السبب الأجنبي.
- والسبب الأجنبي نعني به العيب الخفي، فالناقل ملزم ببذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، لأن الناقل ليست له أية سلطان

عليها، فإن وفى التزامه ببذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة ولحق ضرر بالبضاعة أو تأخير في وصولها بسبب عدم الصلاحية للملاحة فلا مسؤولية عليه، و لكن إذا لم يوف كآن لم يبذل العناية الكافية أو كان العيب ظاهر، عد مسؤولاً.¹

تجدر الإشارة إلى أنه كثيرا ما يستعين الناقل بالشهادات التي تصدر عن السلطات الإدارية وهيئات التفتيش التي تقدمها بعد الفحص، غير أن هذه الشهادات لا تقيم إلا قرينة بسيطة على مدى صلاحية السفينة للملاحة و خلوها من العيوب لذلك فهي قابلة للإثبات العكسي.

ونشير أخيرا إلى أن الناقل البحري مسؤولا عن العيوب الظاهرة التي يمكن كشفها ببذل العناية المعقولة، كقدم أجزاء السفينة أو تلف تجهيزاتها بسبب سوء الصيانة.² إلا أن عبء إثبات بذل الهمة الكافية لجعل السفينة للملاحة تقع على عاتق الناقل.

2- حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون: يعفى الناقل البحري حسب نص م 803 فقرة ب من المسؤولية في حالة الأخطاء الملاحية المرتكبة من قبل الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون ويقصد بالخطأ الملاحي ذلك الخطأ الذي يرتكبه الربان في قيادة السفينة بعدم تقيده بقواعد الملاحة، كالقيام بمناورة خاطئة أدت إلى تصادم أو جنوح السفينة، أو إبحار السفينة بظروف جوية رديئة بالرغم من توقعها من قبل الأرصاد الجوية. في حين أن الخطأ التجاري هو الذي يرتكبه الربان أثناء قيامه بوظيفته التجارية، كأن يحصل أثناء شحن البضائع أو تفريغها أو رصها أو المحافظة عليها و بمعنى آخر الخطأ الملاحي هو الذي يقع في إدارة السفينة، في حين الخطأ التجاري هو الذي في إدارة البضاعة .

¹ ملزي عبد الرحمن، محاضرات غير منشورة في المنازعات البحرية، مرجع سابق، ص 18 .

² وهيب لأسير، مرجع سابق، ص ص 218-219.

إن أساس إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية يستند، على افتراض أخطاء التابعين تحدث بغير إشراف من الناقل لأنها تحصل والسفينة بعيدة عنه. وعليه يقتضي ألا يسأل عنها الناقل¹. في حين الأخطاء التجارية يسأل عنها ولا يجوز له اشتراط الإعفاء منها.

إن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة لا يشمل الأخطاء العمدية ويقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة السفينة.

3- حالة الحريق إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل: يعفى الناقل من المسؤولية عن الحريق إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع ولا يمكن التغلب عليه أو منعه، على عكس ذلك تقوم مسؤوليته إذا كان سبب الحريق مجهولاً أي ليس سببه قوة قاهرة أو حادث مفاجئ، كما يمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار وكذا الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفأت بها.

4- حالة أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة: ويقصد بها الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار أو الأنهار المتصلة بها كالرياح والضباب والصخور وغير ذلك مما يعيق السفينة في أثناء رحلتها ويسبب في هلاك البضاعة أو تلفها. ويكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان بسبب واحد من الأخطار المشار إليها، ومع ذلك يظل الناقل مسئول عن تعويض الضرر إذا أثبت الشاحن أن وقوع الخطر حصل بسبب خطأ منه².

¹ لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 221.

² علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 105.

5- حالة القوة القاهرة: هي كل حادث مفاجئ لا يمكن توقعه ولا دفعه ولا يكون للناقل يد في حدوثه ومن ثم يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا ومثال ذلك نشوب حرب مفاجئة أو وقوع زلازل بحرية¹.

6- حالة الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل وإعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب: حتى يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والناجمة عن الإضراب أو إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل وإعاقة كلياً أو جزئياً عليه أن يثبت هذه الأضرار راجعة إليها، ولا يكفي أن تؤدي إلى عسر التنفيذ وإنما إلى إستحالته، كما لا يشترط فيها أوصاف القوة القاهرة، كما يكفي أن يكون العائق جزئياً.

7- حالة عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر: مثل العجز في الحجم أو الوزن ونقص البضاعة حجماً أو وزناً أثناء الطريق والناشئ عن البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها ويسمى بعجز الطريق وينطبق عادة على البضائع التي تجف مع الزمن كاللحوم والحبوب أو تتبخر كالسوائل وتختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة البحرية ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها، ونفس الأمر ينطبق في حالة عدم كفاية التغليف أو عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات الموضوعة على البضاعة².

8- حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك: يعفى الناقل البحري من المسؤولية حسب الفقرة ي من م 803 ق ب ج في حالة إنقاذه لحياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك وهو التزام وارد في نص م 775 فقرة 2 ق ب ج وهذا ما يجعل القانون البحري الجزائري لايفرق بين إنقاذ الأرواح والأموال أو مجرد المحاولة في ذلك.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 356.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية التأمين البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1993، ص 292.

ثانيا: الحالات الخاصة

نص القانون البحري الجزائري كذلك على بعض الحالات الخاصة التي بتحققها يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن البضاعة وهي كالتالي:

أ- في حالة اجتماع خطأ الناقل البحري أو مندوبيه مع سببا آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع: في حالة تعدد الأسباب المنشئة للضرر، بحيث يكون أحد هذه الأسباب هو خطأ الناقل أو مندوبيه، بالإضافة إلى أسباب أخرى لاترد إلى خطئه أو خطأ مندوبيه، ساعدت على الإضرار بالبضائع، فإن الناقل يكون مسئولا نسبيا عن خطئه أو خطأ مندوبيه الذي ساعد على تحقيق تلك الأضرار. ولكن يجب عليه أن يثبت أنه غير مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار¹ حسب نص م 804 ق ب ج

ب- في حالة عدم ذكر البيانات الصحيحة من طرف الشاحن: نصت م 805 ق ب ج على أنه: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد مسئولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر وأضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة..."

ت- حالة التصريح الكاذب للشاحن: لا يعد الناقل مسئولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيد للنقل وهو ما ورد في م 810 ق ب ج.

¹ العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 152.

ث- حالة نقل البضائع على سطح السفينة: الأصل أنه لايجوز نقل البضائع على سطح السفينة، غير أنه استثناء من القاعدة العامة يمكن أن يعفي الناقل البحري من المسؤولية عما يصيب البضائع من أضرار في حالة تحميلها على سطح السفينة إذا تم ذلك بموافقة الشاحن حسب نص م 774 فقرة 2 ق ب ج.

ج- حالة نقل الحيوانات الحية: لم ينص القانون البحري الجزائري على هذه الحالة، كما استبعدت كذلك المعاهدة الدولية لسندات الشحن المبرمة في بروكسل 1924 والمعدلة ببرتوكول سنة 1968 نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامها، وهذا نظرا لمخاطر النقل الكبيرة و كونه يرافقها تابع للشحن. وعليه يحق للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بها.

أما اتفاقية هامبورغ لعام 1978 فقد أخضعت هذا النقل لأحكامها وهذا حسب نص م 05 فقرة 5 منها.

الفرع الثاني: بطلان الإعفاء من المسؤولية

رغم نص المشرع البحري الجزائري في نص م 803 السالفة الذكر على الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية إلا أنه جاء في نص م 811 ق ب ج لبيطل كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر مايلي:

1. إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد 770 و 773 و

780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب وهو ماتم التطرق إليه سلفا.

2. تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في م 805 أعلاه، ماعدا في

حالة ما جاء في م 808.

3. منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

وهدف المشرع البحري الجزائري من إبطال الإعفاء ضمان الحماية للشاحن من تعسف الناقل.

غير أنه نص المشرع البحري في نص م 812 على إجازة الإعفاء من المسؤولية في حالات محددة و المتمثلة في:

1. عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها.
2. في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة.

المطلب الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

حرصا من المشرع البحري الجزائري بعدم إتهال كاهل الناقل البحري لما يتحمله من مسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها أن جعل مسؤوليته محدودة، فممكنه من تحديد التعويض الذي يدفعه إلى الشاحن أو إلى من له الحق في البضاعة.

وهذا ما حددته م 805 ق ب ج. علما أنه تحدد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية، أما التعويض عن الخسائر البحرية للبضائع، فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة و قيمتها بعد الخسارة.

الفرع الأول: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف

ففي حالة تعويض الخسائر و الأضرار التي تصيب البضاعة فتحدد مسؤولية الناقل يكون بالنظر إلى عدد الطرود أو الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة. فالناقل مسؤول في حدود لا تتجاوز 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية ب 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع.

ويقصد بالوحدة الحسابية كما حددها المشرع في م 805 ق ب ج ب 65,5 ميلغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة. و الملاحظ أن المشرع

الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له التأثير الكبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم¹.

أما معاهدة بروكسل ومن خلال نص م به فقرة 05 فقد وضعت حدا أقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضاعة أو تلفها مبلغ مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، وعليه إذا كان مقدار الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد على مئة جنيه، فلا يحصل الشاحن إلا على مائة جنيه فقط. ولا يتغير هذا الحكم إذا كان الضرر مساويا لمائة جنيه، أما إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من مائة جنيه، فإن الشاحن لا يستحق إلا تعويضا لما لحقه من ضرر وحسب م 9 فقرة 01 من المعاهدة فيقصد بالجنيه "الجنيه الذهب" أي أن الشاحن يحصل على تعويض بالنقد الورقي محسوبا على أساس قيمة الذهبية للجنيه الإسترليني يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ حماية لشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة النقود الورقية، وتحقيقا للمساواة بين مختلف الدول بفرض تعويض ثابت ومحدد².

كما تجدر بنا الإشارة إلى توضيح المقصود بالطرد وبالوحدة الواردة في كل من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل.

فالطرد: وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد تقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق أو أجولة تحمل أرقاما وعلامات مميزة، فإن كل صندوق أو جوال يسمى في هذه الحالة طردا، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساسها تتحدد مسؤولية الناقل عنها.

في حين الوحدة، فهي خاصة بالبضاعة التي تشحن صبا منفردة من غي تغليف، والتي لا يعرف إلا وزنها، أو قياسها، أو حجمها دون عددها. كالأخشاب والغالل والفحم

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 392

² عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ص 149-151.

والبتروال. ويقصد بالوحدة في هذا المقام. وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم، أو أية وحدة شحن أخرى تذكر في سند الشحن سواء أكانت طنا متريا أو كيلوغرام أو مترا مكعبا.¹

الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة

أما مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع فقد حددها المشرع وفق م 805 ق ب ج بمقدار مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلّم في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا يجوز أن تتجاوز هذه القيمة مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل .

و هو نفس ما جاء في م 6 فقرة ب من اتفاقية هامبورغ حيث تربط بين تحديد التعويض عن التأخير والأجرة المستحقة عن البضائع المنقولة إذ أن تحديد الحد لأقصى للتعويض عن التأخير يكون بضعفين ونصف الأجرة المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، مع شرط عدم تجاوز مبلغ التعويض لمجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل.²

غير أنه باستقراء نص م 805 ق ب ج بجد أن المشرع الجزائري قد تكلم عن تأخر جزء من البضاعة فقط، ولم يتناول حالة تأخر وصول كل البضاعة المشحونة.³

كما تطرق المشرع كذلك إلى تحديد التعويض في حالة ما إذا النقل باستخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ص 148-149.

² محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 386.

³ العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 115.

المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 دج وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى¹.

ونشير أخيراً إلى أنه تكون مسؤولية الناقل كاملة عن هلاك البضائع أو تلفها إذا كان الشاحن قد صرح بقيمة البضائع المشحونة و دونت تصريحاته في وثيقة الشحن دون إبداء تحفظات بشأنها من الناقل، وعليه لا يمكنه تحديد مسؤوليته كون المشرع الجزائري قد أقام قرينة بسيطة على أن البيانات المقدمة من الشاحن هي بيانات صحيحة لكنه أجاز إثبات عكسها سواء في مواجهة الشاحن أو في مواجهة المؤمن على البضاعة وهو ما نصت عليه م 807 ق ب ج.

¹ عبد الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 88.

خلاصة الفصل:

يعد عقد النقل البحري الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري حيث يتم بين طرفين هما الناقل و الشاحن، حيث يعهد هذا الأخير إلى الناقل بنقل بضاعة معينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وعليه تترتب عليه مجموعة من الالتزامات تتمثل في 3 مراحل: المرحلة الأولى تتم في ميناء الشحن حيث يلتزم بإعداد سفينة صالحة للملاحة شحن البضائع و رصها في عنابر السفينة أو على سطحها إلا أنه لا تختلف مسؤوليته عما يصيب البضائع من أضرار سواء تم الشحن في العنابر أو على سطح السفينة، أما التزاماته أثناء الرحلة البحرية فتتمثل في النقل و هو الالتزام الرئيسي الذي يقوم عليه عقد النقل البحري فلا بد أن يتم في الميعاد المتفق عليه، وعلى الناقل أن يسلك خط السير المعتاد على أنه لا يعد الناقل مخالفا لعقد النقل في حالة انحرافه عن الطريق المعتاد لإنقاذ الأرواح والأموال في البحر أو مجرد المحاولة في ذلك، كما تنتفي مسؤوليته عن كل خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك .

يمكن أن تشحن على ظهر السفينة بضائع خطيرة ويكون الناقل عالما بها ويوافق على نقلها كما يمكن أن يجهل نوعها وعليه نصت م 778 على أنه بإمكانه في أي وقت وفي أي مكان إتلافها حتى لا تشكل خطورة على السفينة والبضاعة المنقولة ، هذا ويمكن للسفينة أن تتوقف بسبب عطل ما فيجب عليه مسافنة البضاعة وإيصالها إلى مكان التفريغ متخذاً في ذلك جميع الاحتياطات اللازمة للمحافظة عليها.

أما إلتزاماته في ميناء الوصول تتمثل في تفريغ البضاعة و تسليمها إلى صاحب الحق فيها و الذي يختلف بحسب شكل سند الشحن الذي بيد المطالب بها . وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يلحق البضاعة من أضرار وخسائر في مختلف مراحل الرحلة البحرية حيث تعد هذه المسؤولية عقدية أساسها الإلتزام التعاقدى بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضائع سليمة و كاملة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه، حيث تقوم على أساس الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما ويلتزم الناقل في هذه الحالة بتعويض الشاحن عن الضرر الذي أصابه نتيجة ذلك سواء كان الخطأ ينسب إلى الناقل أو أحد تابعيه البريين أو البحريين، و يتضمن التعويض حسب القواعد العامة مالحق الشاحن من

خسارة ومافاته من كسب وعليه لا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل وإنما الخطأ مفترض و إذا أراد الناقل دفع المسؤولية عنه عليه إثبات السبب الأجنبي.

كما لهذه المسؤولية نطاق مادي يتمثل في ثلاث حالات لقيامها وهي الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة، ونطاق زمني وهي المدة التي يعتبر فيها الناقل مسؤولاً عما يلحق البضاعة من أضرار حددتها م 802 منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه ونطاق شخصي يضم الأشخاص الذين يتولون عملية النقل فيمكن أن يتولاها الناقل بنفسه أو يستعين بناقلين آخرين وهو ما يعرف بالناقل الفعلي حيث تختلف المسؤولية في كل حالة.

كما حدد المشرع في م 803 حالات إذا توافرت إحداها يعفى الناقل من المسؤولية ويستفيد كذلك من تحديد المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم بحد أقصى وارد في نص م 805 وهدف المشرع من ذلك محاولة خلق التوازن بين أطراف العقد و حمايتهم.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: دعوى المسؤولية وإجراءات رفعها

تعد مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة من أكثر وأهم المسائل التي تثار أمام المحاكم، نظرا لخصوصية النشاط البحري وماتعرض له الرحلة البحرية من مخاطر حيث فرض المشرع البحري الجزائري على المدعي بالمسؤولية القيام بمجموعة من الإجراءات للحصول على التعويض، ولا يتأتى هذا الأخير إلا عن طريق رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري.

وعليه ارتأيت دراسة هذا الفصل من خلال مبحثين: دعوى مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة في مبحث أول، ثم إجراءات رفع دعوى المسؤولية في مبحث ثاني.

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري

تعد الدعوى القضائية وسيلة لحماية حق أو مركز قانوني بحيث إذا توافرت شروطها تعين على المحكمة قبولها. وبعد أن تستقيم الدعوى من الناحية الإجرائية ويتم إثبات الواقعة القانونية بإقامة الدليل أمام القضاء، تتصدى المحكمة للفصل في الدعوى بإصدار حكم فيها لحسم النزاع.

وعليه إذا ما أخل الناقل بالتزاماته المترتبة عن عقد النقل البحري فيتم إقامة دعوى قضائية من صاحب الحق في البضاعة ضد الناقل البحري المعهود له نقلها للحصول على حكم بمسؤولية هذا الأخير، حيث تهدف هذه الدعوى إلى حصول صاحب الحق على تعويض يعوضه عن الضرر الذي أصابه سواء من جراء تلف أو هلاك البضائع أو التأخير في تسليمها في مكان الوصول المتفق عليه بينهما.

المطلب الأول: أطراف الدعوى

تشمل الدعوى القضائية عادة طرفين هما المدعي والمدعى عليه على أن يتمتعا بالصفة والمصلحة في التقاضي وهذا حسب ما تقتضيه أحكام القواعد العامة في القانون. غير أنه ونظرا لخصوصية الدعوى البحرية عن باقي الدعاوى الأخرى وطبيعة النشاط الذي تنظمه، فقد يتدخل في عملية النقل الواحدة أكثر من ناقل وأكثر من شاحن، يرجع بعضهم على بعض كلما لم ينفذ العقد حسب ما تضمنه هذا الأخير من التزامات متبادلة وبما أنه وفي كثير من الأحيان يبرم عقد النقل البحري للبضائع لفائدة طرف ثالث وهو المرسل إليه المستفيد من البضاعة عند وصولها إلى الميناء فيدرج اسمه عادة في سند الشحن وتكون له بذلك الصفة والمصلحة في الدعوى ضد الناقل. وعليه من صاحب الحق في رفع الدعوى (المدعي)؟ وضد من يرفعها (المدعى عليه)؟

الفرع الأول: المدعي

هو الشخص الذي أصابه ضرر سواء من جراء إصابة البضائع نفسها بالتلف أو الهلاك أو بسبب إصابته هو بضرر تجاري بسبب تأخر الناقل في تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه¹. ومنه يكون المدعي إما الشاحن أو المرسل إليه أو المؤمن.

أولاً: الشاحن

هو الشخص الذي يبرم عقد النقل البحري مع الناقل، وبالتالي هو طرف أساسي في العقد

¹ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل متعدد الوسائط و النقل الدولي المتعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2004، ص 219.

ومادام كذلك يحق له مطالبة الناقل قضائيا بتنفيذ التزامه الملقى على عاتقه بموجب العقد في حالة امتناعه، وفي حالة تنفيذها تنفيذا معيبا وهذا حسب ماتقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، إذ الأصل أن يتم تنفيذ الالتزام عينا إلا أنه ونظرا لما يتمتع به الناقل من تحديد للمسؤولية، فتكون المطالبة بالتعويض لما تعرض له من أضرار بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، ويرتبط هذا الحق بعقد النقل الذي ارتبط به والذي يمنح الشاحن حق تسلم البضائع حسب ما تم وصفها في سند الشحن. يتم إثبات صفة الشاحن كمدع عن طريق حيازته لسند الشحن الذي يعد وسيلة لإثبات عقد النقل البحري.

ثانيا: المرسل إليه

قد لا تسلم البضائع إلى الشاحن نفسه، وإنما إلى شخص آخر يعين ابتداءا إذا كان سند الشحن اسميا، وإن لم يكن معلوما عند إصدار سند الشحن، فيحدد لاحقا، عندما يكون سند الشحن لأمر أو لحامله¹، فشكل سند الشحن هو الذي يحدد المرسل إليه كما يمكن التحقق من المرسل إليه بموجب وثيقة أخرى حسب نص م 787 ق ب ج و التي تنص على أنه: " يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع و ذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن".

لقد خول القانون للمرسل إليه حق مطالبة الناقل البحري بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء هلاك أو تلف البضائع، غير أنه في حالة ما إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في هذه الحالة تبرأ ذمة الناقل البحري تجاه المرسل إليه.

حيث أصدرت المحكمة العليا في هذا الشأن قرار بتاريخ 1996/12/17، ملف رقم 195015 حيث قضى القرار برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل و كذا شركة

¹ لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 164.

سونا طراك والتي كانت ترمي إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تثبتا صفتها كمرسل إليه بتقديم سند الشحن¹.

وتجدر الإشارة إلى أنه بإمكان أي شخص أصابه ضرر بسبب مالحق البضائع من هلاك أو تلف أو التأخير في التسليم الرجوع على الناقل البحري ومطالبته بالتعويض وهذا على أساس المسؤولية التقصيرية لا العقدية كونه لايعتبر طرفا في عقد النقل البحري.

ثالثا: المؤمن

هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث خطر المؤمن منه. ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة. وهذا بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة.

ودعوى رجوع المؤمن تفترض حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه)، فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل، بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب عقد الحلول الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة، في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له. ولكي يحل المؤمن (شركة التأمين) محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه ضد الغير المسئول عن الأضرار الناتجة للبضاعة المنقولة لابد من توافر شروط في المدعي تتمثل أساسا في:

1- عقد الحلول: وهو عقد بين المؤمن والمؤمن له يتضمن أسماء الأطراف ويوضح

قيمة التعويض المستحق الدفع الذي تم تسديده للمؤمن له المرسل إليه قبل رفع

¹ حسان بوعر وج"مسؤولية الناقل البحري"، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية، 1999، نقلا عن بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 308.

الدعوى أمام المحكمة، مؤرخ و موقع عليه من الطرفين، وأن يقدم يوم رفع الدعوى فبعد إتمام هذا الإجراء يفقد المرسل إليه الصفة والمصلحة في مقاضاة الناقل وينتقل هذا الحق إلى المؤمن حيث قضي في دعوى بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وشركة النقل البحري بالجزائر بموجب القضية رقم 153253 بتاريخ 22 يوليو 1997 بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل بعدم تقديم عقد الحلول الذي يسمح لها أن تحل محل شركة سيدار للحديد والصلب الجزائرية المرسل إليه¹.

2- الميعاد: إن مهلة ممارسة دعوى الرجوع من قبل المؤمن في مواجهة الناقل البحري محددة قانونا بثلاثة أشهر اعتبارا من تاريخ تسديد المبلغ المستحق للمرسل إليه حسب ما ورد في م 744 ق ب ج. و التي تنص على أنه: " يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

الفرع الثاني: المدعى عليه

ترفع الدعوى البحرية ضد كل من له صفة الناقل البحري والذي يعد مسؤولا عما أصاب البضائع من أضرار و خسائر سواء كان الناقل ناقلا متعاقدا، أو ناقلا فعليا إذا كان النقل متتابع، أو الناقل الأول أو أحد الناقلين التاليين له إذا تم النقل بموجب سند شحن مباشر أو وثيقة نقل مباشرة .

غير أنه تختلف صفة الناقل البحري المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل البحري بسند الشحن عنها في حالة عقد إيجار السفينة الصادر بموجب مشاركة إيجار.

¹ خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، دورية دولية محكمة تصدرها جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، العدد 1، 2008، ص 58.

أولاً: في حالة عقد النقل البحري

يعد الناقل البحري حسب نص م 802 ق ب ج مسؤولاً عن كل ما يلحق البضائع المنقولة من خسائر وأضرار وعليه يكون أول من ترفع ضده الدعوى للمطالبة بالتعويض عما لحق صاحب الحق في البضاعة من أضرار، إذا كان هو نفسه من أصدر سند الشحن أو حسب ما أظهرته بيانات سند الشحن على أنه الناقل المسؤول في مواجهة الشاحن أو من له الحق في رفع الدعوى. غير أنه قد تتم عملية نقل البضائع بالاستعانة بناقلين آخرين إضافة إلى الناقل المتعاقد وهنا تثار المشكلة حيث يصعب على المدعي تحديد الناقل المسؤول عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضاعة.

1- الناقل المتعاقد

هو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن حيث أشار إليه من خلال نص م 764 ق ب ج على أنه الناقل الذي يضع وثيقة الشحن المباشرة ، باستقراء نص م 765 ق ب ج ، يكون الناقل المتعاقد ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني. فيمكن للمدعي بالتعويض في حالة ما إذا لحقت بضاعته أضرار وخسائر أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه سواء قام هذا الأخير بعملية النقل كلها أو لجزء منها وهو الأصل، كونه المسؤول الأول حسب الاتفاق عن جميع مراحل عملية النقل.

في حين مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضاعة أثناء عملية النقل الأخرى فيعد وكيلاً بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر وهو ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا.

2- الناقل الفعلي

أشار إليه المشرع في نص م 765 ق ب ج بالناقلين المتعاقبين أو المتعددين أي أنه الناقل التالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد لتنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، فإذا قام بتنفيذ عملية النقل كلها تحمل المسؤولية كلها في تعويض الشاحن أو المرسل إليه

عما لحق البضاعة من أضرار، أما إذا قام بجزء فقط من النقل فإنه يتحمل المسؤولية عن الجزء الذي نفذه، وتخرج من نطاق مسؤوليته المراحل السابقة واللاحقة لذلك، حيث تقع المسؤولية على من كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر.

يجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما معا في آن واحد للمطالبة بالتعويض، وهما متضامنين في تسديد قيمة التعويض كما للناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما لحق البضاعة من أضرار حسب قيمة التعويض الذي يكون قد دفعه للشاحن بموجب دعوى الرجوع وفقا للمادة 765 ف 2 و م 766 ق ب ج.

إن مسؤولية الناقل الفعلي تضي عليه صفة الناقل البحري ولو على جزء من الرحلة التي قام بتنفيذها وهو متضامن مع باقي الناقلين الآخرين في نفس العملية تجاه الناقل المتعاقد، وتضامن الناقلين يضي على المتضامنين صفة الناقل إذ يمكن للمتضرر الرجوع عليهم جميعا أو على أحد منهم بالتعويض¹.

3-مقاول المناولة المينائية (مقاول الشحن و التفريغ)

يعد التزام شحن وتفريغ البضائع من الالتزامات التي تقع إما على عاتق الشاحن أو الناقل حسب الاتفاق الذي بينهما، غير أنه ونظرا لازدياد حمولة السفن في العصر الحديث ورغبة أطراف عقد النقل البحري في سرعة تنفيذه أدى إلى الاستعانة بأشخاص متخصصين ذات خبرة وعمالة ومعدات خاصة ومنتطورة لإنجاز هذه العملية وهو ما أسماها المشرع الجزائري بعمليات المناولة المينائية وعرفها من خلال م 912 ق ب ج على أنها: " تشمل عمليات شحن البضائع ورسها، وفكها و إنزالها، و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها ".

وعليه يعد عقد الشحن والتفريغ العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري، الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، إلى مقاول متخصص للقيام بعمليات

¹ خليل بوعلام، مرجع سابق، ص 63.

شحن البضائع على السفينة ورسوها¹. حيث يقوم المقاول البحري بهذه العمليات طبقاً لمقتضيات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين حسب نص م 914 ق ب ج وفي حالة خطئه يكون مسؤولاً تجاه من طلب خدماته م 915 ق ب ج، أي أنه لا يسأل إلا من طرف من تعاقد معه، فإذا كان من تعاقد معه هو المجهز، فيكون للمجهز وحده مساءلته، وإذا كان من تعاقد معه الشاحن أو المرسل إليه، يكون للشاحن أو المرسل إليه وحده حق مساءلته، هذا يعني أن الدعوى توجه ضد المقاول الذي يعتبر مسئولاً عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب خدماته وخلال الفترة التي قام بمهامه ليس عن الأضرار التي تحدث قبل أو بعد العملية التي تكلف بها (م 915 ق ب ج ف 2).

أما إذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقاول القيام بالعمل بناءً على تعليمات من صاحب الشأن في البضاعة، أو بناءً على شرط ورد في سند الشحن أو مشاركته الإيجار، فإنه يجب على الناقل إخطار المقاول البحري بذلك حتى يعرف لحساب من يعمل، و في مواجهة من هو مسؤول².

كما تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية المقاول لا تقام فقط في حالة عدم قيامه بالعمليات الموكلة إليه، وإنما كذلك في حالة التأخير في تنفيذها فيكون عرضة لدعوى قضائية في حالة تأخيره في تنفيذ عمليتي الشحن والتفريغ بعد انقضاء الأجل المتفق عليه إلا إذا كان تجاوز الأجل لا يعزى إليه وهو ما ورد في م 917 ق ب ج.

4-مقاول التشوين

نصت م 920 ق ب ج على أنه: "يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين استلام وتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

نستنتج من خلال استقراء نص م 920 ق ب ج أن مقاول التشوين يمكنه التعاقد مع أي طرف من أطراف عقد النقل البحري للقيام بالعمليات الموكلة إليه، وعليه يمكنه أن يعمل

¹ العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 125.

² خليل بوعلام، مرجع سابق، ص 61.

لحساب الناقل البحري أو ممثله، أو لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو ممثله. وأيا كان الطرف الثاني في العقد يكون مقاول التشوين مسئولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهي في عهده، كما تكون مسؤولية مقاول التشوين تجاه من طلب خدماته حسب نص ف 1 من م 924 ق ب ج، غير أنه لا يعد مسئولاً عما لحق بالبضاعة من أضرار وخسائر قبل شروعه في تنفيذ العمليات الموكلة إليه والمتفق عليها ولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعدها.

يمكن رفع دعوى ضد مقاول التشوين عند إخلاله بالتزاماته التعاقدية المحددة في العقد المبرم بينه وبين من طلب خدماته، حيث تثبت مسؤوليته عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة خلال قيامه بالعمليات المتفق عليها.

5- وكيل السفينة

يعد وكيل السفينة حسب نص م 609 ق ب ج كل شخص طبيعي أو معنوي يرتبط بموجب عقد وكالة مع المجهز، ويقوم وكيل السفينة بمجموعة من النشاطات تتمثل في العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الريان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد و إسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء و تمويل الريان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء (م 610).

كما يجوز له أن يقبل من المجهز أو من الريان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري (م 611 ق ب ج)، لوكيل السفينة حسب نص م 613 ق ب ج أن يباشر إجراءات التقاضي إما مدعياً أو مدعى عليه، نيابة عن المجهز إذا تضمن عقد وكالته ذلك.

لوكيل السفينة مجموعة من المهام والالتزامات والتي ترتب عليه المسؤولية في حالة الإخلال بها أو عدم تنفيذها حسب الاتفاق، وهو ما تضمنته م 614 ق ب ج والتي تتلخص في : أن يتم التزاماته بعناية، تبعا لعقد الوكالة، أن يدافع عن حقوق المجهز ويطبق أوامره وتعليماته وأن يوفيه بدون تأخير بجميع المعلومات حول سير الأعمال

يقوم بإعلام المجهز خلال المهل المتفق عليها، بالمبالغ التي قبضها وأنفقها، أن يتخذ التدابير الضرورية للمحافظة على حقوق المجهز تجاه الغير.

يكون وكيل السفينة مسئولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام إما بموجب المسؤولية التعاقدية، أو التقصيرية.

أما عن المسؤولية التعاقدية: فلا تثار المسؤولية التعاقدية ضد وكيل السفينة إلا من قبل من طلب خدماته، وهو عادة المجهز إذا كنا بصدد السفينة، أو صاحب البضاعة إذا كنا بصدد وكيل الشحنة وعليه هو مسئول تجاه موكله، كما أن مسؤولية وكيل السفينة لا تنفي مسؤولية المجهز بصفته موكلاً يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الوكيل في تنفيذ وكرالته وفقاً للقواعد العامة.

أما عن مسؤوليته التقصيرية فتقوم قبل كل من لا تربطه بهم علاقة تعاقدية و لكن أصابهم ضرر نتيجة خطأ يرجع إليه و هذا يعني أن وكيل السفينة لا يكون مسؤولاً عن أخطاء المجهز ولا الریان، و إنما يسأل فقط عن أخطائه الشخصية وخلال الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته ومسؤوليته، وعليه يتعين عدم قبول الدعوى الموجهة إليه عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل، غير أن هذا لا يمنع المرسل إليه من توجيه الدعوى ضده بوصفه وكيلاً عن المجهز.

وعليه فإن الدعوى توجه ضد الناقل البحري كما يمكن توجيهها ضد وكيل السفينة بصفته وكيلاً عن المجهز خاصة عندما تكون الأضرار ذات أثر مستمر من الناقل إلى الوكيل¹.

ثانياً: في حالة إيجار السفينة

تختلف صفة الناقل البحري في حالة إيجار السفينة وهذا حسب اختلاف نوع الإيجار فيما إذا كان إيجار السفينة بالرحلة، أو لمدة زمنية أو بهيكلها وهو ما سنوضحه فيما يأتي:

¹ خليل بوعلام، مرجع سابق، ص 62.

1- حالة إيجار السفينة على أساس الرحلة: هو العقد الذي يلتزم بموجبه المؤجر بوضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز، تحت تصرف المستأجر لأجل القيام برحلة أو أكثر وفي المقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة وهذا حسب نص م 650 ق ب ج، على أنه يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة ويكتسب بذلك صفة الناقل البحري حسب نص م 651 ق ب ج.

2- إيجار السفينة على أساس المدة: يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة و يدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة وهذا حسب نص م 695 ق ب ج. على أنه يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة، في حين يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجرها (المستأجر له صفة الناقل وليس المالك)، ويكون الريان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال وعليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام عقد استئجار السفينة وهو ما ورد في نص المادتين 700 و 701 ق ب ج.

3- إيجار السفينة بهيكلها: هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر لوقت محدود دون تجهيز أو تسليح و يترتب على هذا النوع من الإيجار انتقال التسيير الملاحي والتجاري للسفينة إلى مستأجرها وبالتالي يكون المسئول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير أي يعتبر المستأجر هو المسئول عن كل ما يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف خلال مدة الإيجار لكونه يتمتع بالتسيير التجاري، وبالتالي يكتسب في هذه الحالة صفة الناقل البحري في مواجهة متلقي خدمة النقل حسب ما ورد في نص م 730 ق ب ج.

ويتضح ما سبق التطرق إليه أن تحديد نوع إيجار السفينة ذو أهمية بالغة حيث تتحدد بموجبه صفة الناقل البحري وهو ما أكدته المحكمة العليا في إحدى قراراتها الصادر بتاريخ 1994/11/22 قضية رقم 19766 أين اعتبرت أن تحديد نوع إيجار السفينة ضروري لتحديد المسؤولية حيث تضمنت في إحدى حيثياتها

مايلي:"حيث أن مجلس قضاء عنابة قرر وجود عقد إيجار سفينة بين المؤجر شركة " سبسن هوفس " والمستأجر الشركة الجزائرية للنقل البحري(CNAN) وأعفى المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع من دون أن يبين نوع عقد الإيجار و يوضح إذا كانت السفينة قد استأجرت على أساس الرحلة وفقا للمادة 650 وما يليها من نفس القانون وفي هذه الحالة يبقى المؤجر مسئولا عن الخسائر أو إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة وفقا لأحكام المادة 695 وما يليها من نفس القانون وفي هذه الحالة فالمسؤولية ترجع إلى المستأجر أو إذا كانت السفينة مستأجرة بهيكلها وفقا لأحكام المادة 723 وما يليها من نفس القانون. وفي هذه الحالة تكون المسؤولية على عاتق مستأجر السفينة وحده، وبما أن القرار المنتقد لم يعطي أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد إيجار السفينة فإنه لم يسمح للمحكمة العليا إجراء رقابتها".¹

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي

يتيح الاختصاص في المواد البحرية لصاحب الحق في البضاعة حق اللجوء إلى عدة جهات قضائية مختصة إضافة إلى الاختصاص المنصوص عليه في القواعد العامة إضافة إلى ماورد في القانون البحري تيسيرا على المدعي الذي يطالب بحقه في التعويض عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضائع عن طريق رفع دعواه على الناقل البحري. وذلك إما أمام محكمة ميناء الشحن الذي غالبا ما يكون في دولة أجنبية، أو أمام محكمة ميناء التفريغ الذي غالبا ما يكون في دولة المرسل إليه صاحب الحق في البضاعة، هذا إلى جانب محكمة موطن المدعى عليه كالمقر الرئيسي للناقل.

¹ قرار رقم 119766 بتاريخ 1994/11/12 الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية-عدد خاص-2001 ص216، نقلا عن بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 318.

الفرع الأول: الاختصاص النوعي

يتعلق الاختصاص القضائي بطبيعة عقد النقل البحري من جهة و بأطرافه من جهة أخرى، حيث يعد عقد النقل البحري تجاريا من جهة الناقل (المهني أو المحترف) كما يعتبر من الأعمال التجارية بحسب الموضوع حسب نص م 2 ق ت ج¹ والتي تنص على أنه: " يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال "، وعملا تجاريا بحسب الشكل حسب نص م 3 ق ت ج على أنه: " كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"، حيث كان الاختصاص يعود للقسم التجاري لنظر الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري حسب نص المادة الأولى من قانون الإجراءات المدنية القديم.

غير أنه استحدث المشرع الجزائري بموجب نص المادة 32 فقرة 6 أقطاب متخصصة للفصل في الدعاوى البحرية حيث نصت على أنه: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس، والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات. تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء، عن طريق التنظيم".

¹ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون التجاري، المعدل بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، جريدة رسمية رقم 11 المؤرخة في 09 فيفري 2005 ص 8.

الفرع الثاني: الاختصاص المحلي

كما سبقت الإشارة إليه فإن لصاحب الحق في البضاعة حق اللجوء إلى عدة جهات قضائية متخصصة بالإضافة إلى الاختصاص المنصوص عليه في القواعد العامة.

نصت م745 ق ب ج على أنه: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام".

غير أنه بالرجوع إلى نص م745 فرنسي نجد أنها وسعت من قائمة المحاكم المختصة محلياً بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري و ذلك من خلال الفقرة الثانية والتي لم ترد في النص العربي ومنحت بذلك لأطراف الدعوى إمكانية رفع دعواهم أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا الميناء متواجداً على الإقليم الوطني¹.

و من خلال استقراء نص م745 ق ب ج نستنتج أن للمدعي حق اختيار عدة محاكم يمكنه اللجوء إليها عند حدوث أي أضرار للبضاعة المنقولة عن طريق البحر و هي:

1. يمكن له أن يرفع دعواه حسب ما نصت عليه قواعد القانون العام أي أمام محكمة مقر المدعى عليه حيث نصت م37² من ق إ م و إ على أنه: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية المختصة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية المختصة التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع

¹ "Elle peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est, situé sur le territoire national."

² قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1924، الموافق ل 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر ، عدد 21، الصادرة في 23 فيفري 2008.

فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك."

2. كما يمكن له أن يرفع دعواه أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني وهو ما نصت عليه م 745 ق ب ج ف 2 من النص الفرنسي.

ولقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة بشأن الاختصاص أين أقرت و أعطت للمدعي (المرسل إليه) حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ و أنه لا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي من الاستفادة بهذا الحق¹.

غير أنه بالرجوع إلى اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فقد حددت المحكمة المختصة حيث أعطت للمدعي حق الاختيار بين عدة محاكم مراعاة لمصالح الشاحنين حيث نصت م 21 ف 1 على أنه: " في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعي حسب اختياره، أن يقيم دعواه أمام محكمة، تكون وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الاختصاص على النحو الآتي:

- المركز الرئيسي للمدعى عليه
 - مكان إبرام العقد بشرط أن يكون المدعى عليه مقر عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريقها.
 - ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.
 - أي مكان غير ذلك يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.
- غير أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و كذا بروتوكول سنة 1968 من أي حكم بشأن تحديد الاختصاص القضائي وهذا ما أدى بأغلب الدول البحرية تضمين سندات

¹ القرار رقم 162697 مؤرخ في 1997/12/16، منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا-العدد الخاص- ص 165 نقلا عن بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 321.

الشحن شروط تعيين جهة الاختصاص القضائي بصدد تلك المنازعات وكانت هذه الشروط محلاً للنقذ إلى جانب تباين مواقف القضاء المختلفة من بلد إلى آخر لتقييم هذه الشروط.

المبحث الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية

حتى يتمكن صاحب الحق في البضاعة المفقودة أو الهالكة من المطالبة بحقه وجب عليه رفع دعوى قضائية أمام الجهات القضائية المختصة، وحق التقاضي مكفول بموجب القانون، غير أنه عليه القيام بإجراءات سابقة على رفع الدعوى وتتمثل أساساً في الإخطار كما يحرص على أن ترفع الدعوى في آجالها المقررة قانوناً حتى لا تنتهي المدة المحددة لإقامتها. وعليه ارتأيت أن أدرس الإخطار في المطلب الأول والتقدم في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الإخطار

تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، ولا يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلا إذا وقع و البضاعة في يده، أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه. و للتحقق من أن الضرر سابق على التسليم، لا بد من إثباته في الوقت الذي يتم فيه هذا التسليم. أما إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر، فإنه يصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر وسببه، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم ولأسباب لايسأل عنها الناقل، كما يتعذر على الناقل الدفاع عن حقوقه وإثباته قيامه بتنفيذ التزاماته وتسليم البضاعة في حالة جيدة¹.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 287 .

الفرع الأول: مفهوم الإخطار

لم يحدد القانون البحري الجزائري ولا معاهدتي بروكسل المتعلقة بسندات الشحن واتفاقية هامبورغ المقصود بالإخطار حيث ترك ذلك للفقهاء والقضاء، حيث عرف الفقيه روديير الإخطار على أنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قرينة التسليم المطابق. كما يقصد بالإخطار أن يحاط الناقل علما بالعجز أو العوز المدعى به وأن مستلم البضاعة لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه¹.

وعليه وحماية للناقل نص المشرع البحري في م 790 على أنه: " إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو من يمثله كتابيا في ميناء التحميل²، قبل أو في وقت التسليم للبضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وضعها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل، اعتبار من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها. تعتبر باطلة، كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه".

كما نصت على ذلك م 3 سادسا من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه: " إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فان هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على أن الناقل قد سلم

¹ بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة المدرسة العليا للقضاء، 2004-2007، ص 97.

² غير أنه بالرجوع إلى النص باللغة الفرنسية نجده ينص على أنه يتم تبليغ الناقل بالخسائر و الأضرار في ميناء التفريغ وهو ما يتناقض مع النص باللغة العربية والذي ينص على ميناء الشحن.

البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم ."

كما نصت كذلك م 19 فقرة 1 من معاهدة هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع لسنة 1978 على أنه: " ما لم يقر المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف إلى الناقل الذي يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم البضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة كافية على أن الناقل سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت أعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

- إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور يجب على كل من الناقل أو المرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

- لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه .

أولاً: شكل الإخطار

من خلال استقراء نص م 790 ق ب ج و كذا نصوص المعاهدات المشار إليها أعلاه يتضح أنها تشترك في إجراء الإخطار المسبق في حالتي الهلاك والتلف الحاصل للبضاعة الموجه من قبل المرسل إليه إلى الناقل البحري على أن يكون مكتوباً، غير أنها لم تحدد شكلاً معيناً للكتابة، فيمكن أن تكون بخط صاحب البضاعة، أو بآلة راقنة، أو كمبيوتر، أو أية وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة. والكتابة ليست شرطاً لقبول الدعوى من عدمها وإنما هي شرط لإثبات وجود الضرر عند التسليم.

كما لم يشترط في الكتابة شكلاً خاصاً، وإنما يجب أن يكون الإخطار مكتوباً في شكل واضح سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار، فيجوز أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية أو غيرها.

لا بد أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً حتى يقبل من قبل المحكمة التي تنتظر النزاع أي يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من خسائر وأضرار بمعنى أن يشمل في مضمونه ماهية الخسائر أو الأضرار التي لم يرتضيها المرسل إليه عند استلامه البضاعة، وأن يكون محدداً بعيداً عن العموميات مما يجعله مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها.

ثانياً: ميعاد و مكان الإخطار

حسب نص م 790 وم 3 سادساً من اتفاقية بروكسل فإنه في حالة هلاك البضائع المنقولة أو تضررها وجب على مستلمها بعد القيام بالكشف عليها والتحقق من الهلاك أو الضرر الحاصل أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في ميناء التفريغ و في وقت التسليم على أبعد حد، أما إذا كان الهلاك أو الضرر غير ظاهرين تكون مهلة توجيه الإخطار 3 أيام بعد التسليم، و لا تدخل أيام العطلة في حساب هذه المهلة.

وعليه إما أن تكون التحفظات الخطية قد وجهت من المستلم إلى الناقل أو وكيله ضمن المهلة المذكورة، فتوجد عندئذ قرينة على أن الهلاك أو الضرر قد حصل أثناء مرحلة النقل البحري و على الناقل إثبات عكس ذلك.

إما أن تكون التحفظات الخطية عديمة الوجود أو الموجهة من المستلم إلى الناقل بعد انقضاء المهلة المذكورة، فتوجد عندئذ قرينة لمصلحة الناقل على أنه سلم البضائع كما هي مبيّنة في وثيقة الشحن وعلى المستلم أن يقدم الأدلة المعاكسة.

غير أن اتفاقية هامبورغ لعام 1978 اختلفت عن كل من القانون البحري أي م 790 وكذا م 3 من معاهدة بروكسل في مدة تقديم الإخطار، حيث أنه إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً يوجه الإخطار في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أي أنه للمرسل إليه يومين على الأقل يوم التسليم من وقت تسليم البضاعة إلى نهايته مساءً ويوم ثان بعده إذا كان اليوم التالي ليوم التسليم يوم عطلة يمتد إلى اليوم الذي بعده و هكذا¹. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فإنه وفقاً للفقرة الثانية من م 19 فإنه يتعين توجيه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً المتصلة التي تلي يوم التسليم ويعني بعبارة المتصلة أن أيام العطلة تحسب إذا تخللت هذه المدة أما إذا كان آخر يوم هو يوم عطلة فلا يدخل في الحسبان و يعتد باليوم الموالي للعمل.

كما أضافت معاهدة هامبورغ الخسارة التي تلحق بالشاحن أو المرسل إليه نتيجة التأخير في تسليم البضاعة عن الموعد المتوقع عليه إذا كان هناك اتفاق أو عن الموعد المعقول بالنسبة للناقل العادي في نفس الظروف، وأن ميعاد تقديم الإخطار 60 يوماً تالية لتاريخ التسليم².

كما تجدر الإشارة إلى أنه أثير الخلاف في القضاء الجزائري حول المقصود بالتسليم الذي يبدأ منه ميعاد تقديم التحفظات (الإخطار)، فذهب رأي إلى أن ميعاد توجيه التحفظات يبدأ من تاريخ التفريغ تحت الروافع ، وذهب رأي ثان إلى أن الميعاد المذكور

¹ خليل بوعلام، مرجع سابق، ص ص 68-69.

² خليل بوعلام، نفس المرجع، ص 69.

يبدأ من تاريخ استلام البضاعة من شركة الميناء، إذ أن البضاعة تصبح تحت تصرفه من هذا الوقت .

و الرأي السائد و الصحيح هو أن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي و المادي للمرسل إليه، حيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها، وأن هذا التسليم هو الذي يبدأ منه الميعاد القانوني لتقديم التحفظات، و هو نفس الموقف الذي أخذت به المحكمة العليا في قراراتها كالقرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا نقضت هذه الأخيرة قرار قضائي صادر عن مجلس قضاء مستغانم، حيث جاء في حيثيات القرار: " حيث أنه تبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا الدعوى المرفوعة من قبل الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة (ف، س)، على أساس أن البضائع أفرغت بميناء مستغانم من 26 ماي إلى 21 جوان 1983، وأن تقرير الخبرة المتعلق بالخسائر حرر في 12/2/1984، أي بعد تاريخ إنزالها من الباخرة. حيث أنهم بقرارهم هذا يكونوا قد خرقوا المادة 790 ق ب ج، التي تشترط تقديم تحفظات أو تحرير محضر معاينة قبل أو وقت تسليم البضائع و ليس وقت تفريغها¹.

الفرع الثاني: أثر الإخطار

إذا لم يتم إجراء الإخطار يعتبر الناقل البحري قد سلم البضاعة كاملة و سليمة كما هي مدونة في سند الشحن، إلى أن يثبت المرسل إليه خلاف ذلك وينقلب عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه بعد أن كان على عاتق الناقل. غير أنه لا جدوى من الإخطار إذا تمت معاينة البضاعة حضوريا بين الناقل والمرسل إليه أو ممثله عند تسليم البضاعة، وفي حالة الهلاك الكلي، لأن الهلاك الكلي لا يتصور فيه التسليم، والتحفظات قاصرة على الحالات التي يصير فيها تسليم البضاعة.

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 22 جويلية 1997، ملف رقم 153230، المجلة القضائية عدد خاص، سنة 1999، ص 211.

كذلك لا محل للتحفظات في حالة التأخير لأنه لا يتضمن تسليماً، لأنه ضرر متميز يمكن إثباته بسهولة، بالوثائق الرسمية لإدارة الميناء الذي يسجل فيها تاريخ وصول السفن¹.

حيث صدر عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا قرار في قضية الشركة الجزائرية لتأمينات النقل ضد المؤسسة الوطنية للإيداع بتاريخ 1996/10/22 حيث جاء في حيثياته: " أنه من المقرر قانوناً أنه إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مسلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس."

المطلب الثاني: التقادم

يعد الدفع بتقادم الدعوى إحدى الطرق التي يلجأ إليها المدعى عليه للتخلص من التزامه بتعويض المدعي عما لحقه من خسائر وأضرار. وعليه ما هو أساسه، نطاقه ومدته.

الفرع الأول: أساس التقادم

أخضع كل من القانون البحري الجزائري في نص المواد 742 و 743 وكذا م 3 سادساً من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 دعاوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة. ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء ومن ثم فهو غير قابل لإثبات الدليل على عكسه وهدف المشرع من ذلك الإسراع في تسوية جميع المنازعات التي تنشأ عن عقد النقل

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 288.

البحري نظرا لطبيعة النشاط البحري ومخاطر الرحلة البحرية، وخوفا من ضياع أدلة الإثبات وحماية للناقل من جهة حتى لا تتراكم عليه المطالبات ويعجز بذلك عن الوفاء بها، وحماية للشاحن من جهة أخرى كونه الطرف الضعيف في العلاقة فلا يرهقه الطرف الآخر باشتراطه مدة تقادم قد لا تتيح له الوقت الكافي ليحضر دعواه.

كما تجدر الإشارة إلى أن المدة التي حددها القانون للتقادم مدة ملزمة لكل من طرفي العقد و بالتالي لايجوز الاتفاق بينهما على تقصير هذه المدة، أي أن يتم التقادم في أقل من سنة لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تخفيفا لمسؤولية الناقل البحري ومن ثم يقع باطلا وفقا لنص م 811 ق ب ج .

غير أنه بالرجوع إلى نص م 743 ف 2 نصت على جواز تمديد مدة التقادم المحددة في الفقرة الأولى من نفس المادة بقولها: " بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب رفع الدعوى". وهو كذلك مانصت عليه المادة الثالثة سادسا من معاهدة بروكسل الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه: "... ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك ."

يستنتج من نصوص المواد السابقة الذكر أن تمديد مدة التقادم حددها المشرع البحري الجزائري بسنتين على أن الاتفاق على أكثر من ذلك غير جائز حماية لمصالح طرفي عقد النقل البحري، على أن الحكم بالتمديد يخص الدعاوى المتعلقة بالأضرار والفقدان اللاحقة بالبضائع.

يجوز لمن تقرر لمصلحته التقادم أن يتنازل عنه صراحة أو ضمنا بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف في حقوقه. و صورة التنازل الضمني عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه كعرض الناقل بعد انقضاء هذه المدة تسوية العجز اللاحق بالبضاعة وديا¹. ما تجدر الإشارة أخيرا على أنه بالرغم من أن مدة التقادم من النظام العام كما سبق التطرق إليه إلا أن الدفع بالتقادم لا يعد كذلك يجب أن يتمسك به من قرر لمصلحته

¹ بوفنار بديعة، مرجع سابق، ص 102.

وهو دفع موضوعي يجوز إثارته في أي مرحلة كانت عليها الدعوى ولو أمام جهة الاستئناف ومن ثم فلا يجوز الدفع به أمام المحكمة العليا.

الفرع الثاني: نطاق ومدة التقادم

حددت م 743 ق ب ج في الفقرة الأولى منها نطاق أو مجال التمسك بالتقادم حيث نصت على أنه: " تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد...". وعليه تتحدد حالات ذلك في:

- 1) أن تكون الدعاوى مرفوعة ضد الناقل البحري.
 - 2) أن يكون بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة.
 - 3) أن يتم النقل بموجب وثيقة الشحن.
- وقد حددت مدة التقادم بعام واحد ويمكن تمديدها حسب الفقرة الثانية من نفس المادة إلى سنتين باتفاق الأطراف على ذلك، في حين نصت م 742 على باقي الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري والتي تتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه. وتتمثل الدعاوى التي أشارت إليها المادة في:
- الدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن مساهمته في المسؤولية أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل¹.
- الدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع الأخرى بسبب شحنها.

¹ خليل بوعلام، مرجع سابق، ص 72.

كما نصت م 744 ق ب ج على دعوى الرجوع و التي يمكن رفعها حتى بعد انقضاء المدة المذكورة السابقة على ألا تتعدى 3 أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

يعد التقادم في مادة النقل البحري تقادم مسقط، سواء حددت المدة بسنتين حسب نص م 742، أو بسنة حسب م 743 ق ب ج، حيث تحسب هذه المدة حسب التقويم الميلادي وليس الهجري، كما تحسب تلك المدة بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول والأخير من تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها أو من التاريخ الذي كان يتعين تسليمها فيه.

غير أنه إذا استغرقت عملية التفريغ عدة أيام فإن احتساب مدة التقادم تسري من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه، و أثبت استلامها في وصل الاستلام¹. حيث يقصد باستلام البضائع هو الاستلام المادي والفعلي من قبل صاحب الحق فيها.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 291.

خلاصة الفصل:

بما أن الناقل مسؤول عن نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه فإنه في حالة ما إذا لحق البضاعة المنقولة أي ضرر تسبب في هلاكها أو تلفها أو حتى التأخير في تسليمها يكون بذلك قد أخل في تنفيذ التزامه، وعليه يحق لصاحب الحق في البضاعة مطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت ببضاعته، عن طريق رفع دعوى قضائية.

وهو ما تناولناه من خلال التطرق إلى أطراف الدعوى والمتمثلة في المدعي والذي يكون إما الشاحن الذي تعاقد مع الناقل، أو المرسل إليه والذي يحق له مطالبته بالتعويض لا لكونه طرفاً في العقد وإنما يكتسب هذا الحق من خلال ملكيته للبضاعة المنقولة، كما يمكن أن يكون المدعي شركة التأمين التي تحل محل المرسل إليه في المطالبة بحقوقه بموجب عقد الحلول. أما المدعي عليه وهو كل من يكتسب صفة الناقل، حيث تختلف صفة الناقل البحري المسؤول عن البضاعة في حالة عقد النقل البحري بسند الشحن عنه في حالة عقد إيجار السفينة الصادر بموجب مشارطه إيجار، حيث في الحالة الأولى يكون الناقل ناقلاً متعاقداً أو ناقلاً فعلياً، أما في الحالة الثانية فتختلف صفة الناقل حسب ما إذا تم إيجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة زمنية معينة أو بهيكلها فيتخذ المؤجر أو المستأجر هذه الصفة. كما منح المشرع للمدعي حق اختيار الجهة القضائية المختصة من خلال النص في م 745 ق ب ج و هو ما أكدته عدة قرارات صادرة عن المحكمة العليا.

كما على المدعي مراعاة الإجراءات التي تضمن له حقه والمتمثلة في الإخطار حيث نص عليه المشرع في م 790 مبيناً من خلالها الأطراف المعنية بالإخطار و الموجه إليها، شكله، على أن يتم في الميعاد المحدد قانوناً. كما عليه أن يقيم الدعوى في الآجال المقررة و إلا كان بصدد التقادم و الذي يعد إحدى الدفوع التي يلجأ إليها المدعي عليه للتخلص من دفع التعويض المطالب به، حيث أخضع المشرع دعوى المسؤولية عن

الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة بغية الإسراع في تسوية ما
ينشأ من منازعات و نظرا لخصوصية النشاط البحري .

خاتمة

خاتمة:

من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة اتضح أن هذه المسؤولية تتميز بطابع خاص كونها تتعلق أساسا بعقد النقل البحري، و الذي له دور فعال بحيث يمثل عصب التجارة البحرية، كما يعتبر الوسطة التي يتم عن طريقها نقل البضائع بحرا وما يميز النشاط البحري من خصوصية، زيادة عن المخاطر التي تتعرض لها البضاعة مما جعل الدعاوى الناشئة عنها تتميز بأحكام خاصة تعكس تأثيرها بواقع التجارة البحرية و ما تحكمه من أعراف، هدفها الأساسي تسهيل عملية النقل البحري و رفع كل القيود التي يمكن أن تعترض سرعة المعاملات البحرية.

وعليه حاول المشرع البحري الجزائري تنظيم هذه المسؤولية بمجموعة من النصوص القانونية و التي تم استنباطها من معاهدتي بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 والتي إنظمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 71/64، و كذلك اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 على الرغم من أنها لم تكن طرفا فيها.

ومن خلال دراستنا لمختلف النصوص القانونية وأحكام مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة توصلنا إلى النتائج التالية:

1- عدم ذكر المشرع البحري الجزائري اسم الناقل البحري أو إذا ما تم ذكره بشكل غير دقيق أو صحيح اعتبر مجهز السفينة هو الناقل يكون بذلك قد أقر حماية قانونية للشاحن.

2- اعتبار مسؤولية الناقل البحري شاملة عن كل ما يلحق البضاعة من أضرار و خسائر منذ تكلفه بها في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أي أنها تشمل جميع مراحل الرحلة البحرية.

3- عدم تطرق المشرع البحري الجزائري إلى الناقل الفعلي إلا في حالة واحدة و هي حالة توقف الرحلة لسبب ما، حسب نص م 766 ق ب ج و التي تعد حالة اضطرارية و ليست اتفاقية بين كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.

4- انتهاء مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة بانتهاء عقد النقل البحري و الذي لا ينتهي إلا بالتسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

5- إن لتحديد مسؤولية الناقل البحري أهمية بالغة حيث يتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع للاستثمارات البحرية من جانب، وحماية لمصالح الشاحنين من جانب آخر شرط ألا تكون الحدود القصوى مجحفة بمصالح أصحاب البضائع.

من خلال النتائج السابقة الذكر نقترح التوصيات التالية:

1- إعادة النظر في صياغة نص م 790 ق ب ج بما يتماشى ومضمون

النص باللغة الفرنسية وهذا فيما يخص مكان التبليغ الذي يقوم به المرسل إليه أو ممثله القانوني إلى الناقل في حالة الأضرار و الخسائر اللاحقة بالبضاعة أي في ميناء التفريغ لا ميناء التحميل.

2- كذلك إعادة صياغة نص م 745 ق ب ج بما يتماشى والنص باللغة

الفرنسية والتي تتيح للمدعى حق اختيار عدة جهات قضائية لرفع دعواه على عكس النص العربي فأخضعها لقواعد القانون العام.

3- تكوين قضاة متخصصين في المجال البحري على اعتبار أن التطبيق

السليم لأحكام القانون البحري لا يتأتى إلا بمعرفة كل القواعد الخاصة التي تحكم عملية نقل البضائع بحرا و خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة وبالتالي يساهم القاضي في تطبيق السياسة الوطنية الجديدة المتجهة نحو الاقتصاد الحر و تشجيع الاستثمار الأجنبي.

4- تطوير المنظومة التشريعية التي تحكم النقل البحري للبضائع بما يتماشى و

التطورات الحاصلة في المجال الدولي، و هذا لا يتأتى إلا عن طريق تكريس المبادئ التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية في هذا المجال خاصة فيما يتعلق بالمعاملات الالكترونية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: المؤلفات

- 1) العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.
- 2) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل متعدد الوسائط و النقل الدولي المتعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2004.
- 3) عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 07 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 4) عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2006.
- 5) علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001.
- 6) علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988.
- 7) علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.
- 8) لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط1، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، عمان، الأردن، 2001.

9) محمد السيد الفقي و المعتصم بالله الغرياني، أساسيات القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.

10) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الأزاريطة، الإسكندرية، 2005.

11) مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية 1993.

12) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة الأزاريطة الإسكندرية، 2001.

13) وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008.

ثانيا : الرسائل و المذكرات الجامعية

1) بسعيد مراد، عقد النقل البحري وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

2) عبد الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

3) بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة المدرسة العليا للقضاء، 2004-2007.

ثالثا : المحاضرات

- 1) ملزي عبد الرحمن، محاضرات غير منشورة في القانون البحري، جامعة بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2010-2011.
- 2) ملزي عبد الرحمن، محاضرات غير منشورة في المنازعات البحرية، المدرسة العليا للقضاء، 2008-2009.

رابعا : الدوريات و المجلات

- 1) خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية، دورية دولية محكمة، تصدرها جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، العدد الأول.

خامسا: الاتفاقيات الدولية

- 1) الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد و المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64- 71 الصادر في 1964.
- 2) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المعروفة بقواعد هامبورغ.

الفهرس

الفهرس

الصفحة	المحتوى
-	شكر وعرهان
-	إهداء
-	قائمة المختصرات
01	مقدمة
04	الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
05	المبحث الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
05	المطلب الأول: مفهوم وطبيعة مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
06	الفرع الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
06	أولاً: تعريف الناقل البحري
06	ثانياً إلتزامات الناقل البحري عن البضاعة
19	الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
22	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
22	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
24	الفرع الثاني: النطاق الشخصي
24	أولاً: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
25	ثانياً: مسؤولية الناقل في حالة النقل بسند شحن مباشر (النقل المتتابع)
26	ثالثاً: مسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص التابعين له
27	الفرع الثالث: النطاق المادي
28	أولاً: هلاك البضاعة
29	ثانياً: تلف البضاعة
29	ثالثاً: التأخير في تسليم البضاعة

31	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
31	المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية وبطلانه
31	الفرع الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية
31	أولاً: الحالات العامة
36	ثانياً: الحالات الخاصة
37	الفرع الثاني: بطلان الإعفاء من المسؤولية
38	المطلب الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
38	الفرع الأول: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف
40	الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة
42	خلاصة الفصل
44	الفصل الثاني: دعوى المسؤولية وإجراءات رفعها
45	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة
46	المطلب الأول: أطراف الدعوى
46	الفرع الأول: المدعي
46	أولاً: الشاحن
47	ثانياً: المرسل إليه
48	ثالثاً: المؤمن
49	الفرع الثاني: المدعى عليه
50	أولاً: في حالة عقد النقل البحري
54	ثانياً: في حالة إيجار السفينة
56	المطلب الثاني: الإختصاص القضائي
57	الفرع الأول: الإختصاص النوعي
58	الفرع الثاني: الإختصاص المحلي
60	المبحث الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية
60	المطلب الأول: الاخطار

61	الفرع الاول: مفهوم الاخطار
63	أولاً: شكل الاخطار
63	ثانياً: ميعاد ومكان الاخطار
65	الفرع الثاني: أثر الاخطار
66	المطلب الثاني: التقادم
66	الفرع الأول: أساس التقادم
68	الفرع الثاني: نطاق ومدة التقادم
70	خلاصة الفصل
72	خاتمة
75	قائمة المراجع
79	الفهرس
	ملخص

مأخص

ملخص

يعتبر موضوع مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الأكثر إثارة أمام المحاكم نظرا لما تتعرض له البضائع من أضرار وخسائر لاسيما ما قد تواجه السفينة من أخطار بحرية.

وعليه تم التطرق في هذا البحث إلى مختلف الأحكام التي تنظم مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة بما يكفل للدولة الشاحنة التي عهدت للناقل البحري بنقل بضائعها حق مساءلة هذا الأخير و ضمان تعويض لما لحقها من أضرار.

لقد اهتم المشرع البحري الجزائري و كغيره من المشرعين بتنظيم أحكام هذه المسؤولية بما يكفل الحماية و التوازن لمختلف أطراف عقد النقل البحري و خصها بمجموعة من النصوص القانونية، و التي كانت نتيجة تأثره بالأحكام التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية لتنظيم هذا النوع من النقل، كما حدد لها إجراءات خاصة تمكن المدعي من المطالبة بحقه في التعويض تختلف في شكلها وموضوعها عن ما هو وارد في القواعد العامة و هو ما جعلها تتميز بطبيعة خاصة.