

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



إنعدام خطأ الناقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون بحري

تحت إشراف:

بوالصلصال نوردين

من تقديم الطالب(ة):

بن سعيد مختار

بن سعيد عبد الرحمن

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	الاسم و اللقب
رئيسا	أستاذ محاضر	د/ مرابط وسيلة
مشرفا و مقررا	أستاذ محاضر	د/بوالصلصال نوردين
مناقشا	أستاذ مساعد	د/بودينار طارق

دورة سبتمبر 2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الشكر و العرفان

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وتوفيقه تتحقق الأمنيات، فله الحمد على ما أنعم به علينا من توفيق، وعلى ما أسبغ علينا من نعم لا تعد ولا تحصى. نبدأ هذه الكلمات بتقديم أسمى معاني الشكر والعرفان لكل من كان له يد في هذا العمل، ولكل من ساهم ولو بكلمة أو نصيحة أو دعم معنوي في تحقيق هذا الإنجاز.

توجه بخالص الشكر والتقدير لإستاذنا المشرف الفاضل، الذي كان له دور بارز ومتميز في إرشادنا طوال مسيرة هذا العمل. فقد كان لخبرته وتوجيهاته القيمة الأثر الكبير في توجيهنا نحو المسار الصحيح، إذ لم يدخر جهداً في تصحيح أخطائنا ومساعدتنا على تجاوز التحديات. لقد كان دعمه لنا ليس فقط أكاديمياً، بل معنوياً أيضاً، حيث أعطانا الحافز للمضي قدماً والنجاح في تحقيق أهدافنا.

كما لا يسعنا إلا أن نشكر من أعماق قلوبنا كل من ساهم وشارك في هذا الإنجاز بأي شكل من الأشكال. هناك العديد من الأيادي الخفية التي وقفت بجانبنا وساعدتنا في تجاوز كل العقبات التي واجهتنا خلال المراحل المختلفة لهذا العمل. فالشكر موصول لكل من قدم العون، سواء بنصيحة، أو فكرة بناءة، أو حتى مجرد تشجيع معنوي. شكراً لكم من أعماق قلوبنا على تفانيكم وإخلاصكم، وعلى كل كلمة تشجيع ودعم قدمتموها لنا. إن كلمات الشكر وحدها لا تكفي للتعبير عن امتناننا، ولكنها تعبر عن تقديرنا العميق لما بذلتموه من جهد وعطاء.

الإهداء

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف الخلق والمرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه
أجمعين. أما بعد،

نحن نهدى هذا العمل المتواضع لكل من وقف بجانبنا، ومنحنا الدعم والمساندة في مسيرتنا العلمية، والتي بفضل الله وتوفيقه
بلغت هذا الإنجاز.

إلى والدنا الأعزاء، الذين كانوا دائما المثال الذي نتحذى به في الصبر، والمثابرة، والاجتهاد. لقد تعلمنا منهم أن العمل الجاد
والتقاني هما الطريق الأمثل لتحقيق النجاح، وأنه لا يوجد شيء يأتي دون جهد مستمر. لقد كانوا الداعم الأساسيين لنا، لم
ينخلوا علينا بالنصح والإرشاد، ووقفوا بجانبنا في كل لحظة، سواء في أوقات النجاح أو الصعوبات. حبهم ودعمهم كانا
الوقود الذي منحنا القوة للمضي قدما، لذلك نهدىهم هذا العمل بكل فخر واعتزاز.

إلى أساتذتنا الأفاضل، الذين كانوا لنا نبعاً من العلم والمعرفة، ومرشداً حكيماً في كل خطوة من خطوات دراستنا. لقد أسهموا
بجهدهم الكبير في صقل شخصياتنا العلمية، وكانوا لنا قدوة في الالتزام والتقني. لم ينخلوا علينا بأي معلومة أو نصيحة، بل
كانوا دائما مستعدين لتقديم الدعم وتوجيهنا نحو الطريق الصحيح. جهودهم كانت حجر الأساس في كل ما أنجزناه، فنحن
ندنيهم بالفضل والشكر على ما تعلمناه منهم طوال فترة دراستنا في هذه الجامعة.

إلى كل من شاركنا الرحلة، وأيدنا وساندنا في هذه المسيرة، نهدىكم هذا العمل، آمليين أن يكون ثمرة تعبنا وتعبكم،
وشاهدا على تقديراتنا لما قدمتموه لنا من دعم ورعاية.

المقدمة

مقدمة:

يشهد قطاع النقل البحري العالمي حركة تجارية ضخمة تؤثر بشكل كبير في الاقتصاد العالمي، حيث يعتبر وسيلة أساسية لنقل البضائع بين القارات، ، فاكسب بذلك أهمية خاصة في الاقتصاد العالمي بسبب قدرته على نقل كميات ضخمة من السلع عبر المسافات الطويلة، ومع تزايد استخدام هذا النوع من النقل أصبحت الحاجة ملحة لتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين البحريين لضمان تحقيق العدالة وحماية حقوق جميع الأطراف المعنية.

ومن هذا المنطلق فإن المسؤولية القانونية للناقل البحري تشكل جزءاً أساسياً من النظام القانوني الذي ينظم هذا القطاع، فبينما يقوم الناقل بنقل البضائع عبر المسافات الطويلة، يتعين عليه أن يلتزم بمستوى عالٍ من العناية لحماية البضائع أثناء الرحلة، ومع ذلك قد تحدث أضرار أو خسائر للبضائع لأسباب خارجة عن إرادة الناقل.

ومما سبق يبرز مبدأ "انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع"، وهو أحد المبادئ الأساسية في قانون النقل البحري، حيث يعني أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي قد تصيب البضائع أثناء الرحلة البحرية إذا لم يكن هناك خطأ من جانبه، أي أن الناقل لا يتحمل المسؤولية إذا كانت الأضرار ناتجة عن ظروف خارجة عن إرادته أو عن حوادث غير متوقعة، مثل الكوارث الطبيعية أو الحروب، أو في حالة حدوث أخطاء من الشاحن نفسه.

إن هذا المبدأ له أهمية كبيرة في تنظيم العلاقات القانونية في مجال النقل البحري، لأنه يخلق توازناً بين مصالح الأطراف المختلفة. حيث يهدف إلى حماية حقوق الشاحن وضمان حصوله على تعويض في حال تعرضت بضاعته للتلف أو الخسارة بسبب إهمال الناقل أو تقصيره من جهة، كما يوضح الحدود التي يمكن من خلالها للناقل البحري أن يعفى من المسؤولية إذا كانت الأضرار ناتجة عن أسباب خارجة عن إرادته مما يخفف من العبء المالي عليه في بعض الحالات من جهة أخرى.

ومع تطور التجارة البحرية وظهور تحديات جديدة في هذا المجال، أصبحت الحاجة ملحة لفهم أعمق لهذا المبدأ خصوصاً في ضوء التشريعات الدولية والمحلية التي تحدد نطاق المسؤولية البحرية، مثل اتفاقية "هاغ-فريت (Hague-Visby Rules)" التي تنظم المسؤولية

عن نقل البضائع عبر البحر، والتي تتيح للناقل الإعفاء من المسؤولية في حالات معينة إذا أثبت أنه لم يرتكب خطأ في أداء واجباته.

هذا المبدأ يعكس توازنا دقيقا بين حماية حقوق الشاحنين وضمان حرية حركة النقل التجاري البحري، لذلك من المهم فهم كيف يتعامل النظام القانوني مع الحالات التي يكون فيها الناقل غير مسؤول عن الأضرار، وكيف يمكن حماية حقوق الأطراف الأخرى في ظل هذا المبدأ.

تجدر الإشارة إلى أنه وبالنظر إلى عدم اختيارنا لموضوع دراستنا بحكم التنظيم الجاري به العمل في طور الماستر الذي يسند مهمة اقتراح مواضيع المذكرات إلى فريق التكوين بإشراف ومصادقة الهيئات العلمية، فقد بدا لنا في البداية موضوع الدراسة غامضا وغير محدد. إلا أننا ومع اطلاعنا على مختلف الجوانب ذات الصلة بالدراسة، فقد تجلت لنا مدى الفائدة العلمية التي يمكن اكتسابها من خلال هذه الدراسة، ومدى تماشيه مع ميولنا الشخصية، الأمر الذي جعلنا ننتبى الموضوع.

وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد جميع التزامات الناقل في عقود نقل البضائع سواء على مستوى الموانئ (ميناء الشحن وميناء التفريغ) أو أثناء الرحلة البحرية وبيان كيفية تخلصه من المسؤولية المفترضة الواقعة عليه.

أما بخصوص الصعوبات التي واجهتنا في إعداد هذه الدراسة، فتمثل أساسا في:

- غموض بعض الجوانب المتعلقة بمسؤولية الناقل.
 - ندرة الاجتهاد القضائي الجزائري في المسائل التي يثيرها موضوع الدراسة.
 - صعوبة دراسة هذا الموضوع لتشعب نطاق البحث فيه، وتداخل جوانبه.
- ولذلك فإن دراستنا هذه تهدف بالأساس إلى الإجابة عن إشكالية جوهرية تدور حول الكيفية المثلى لقيام الناقل البحري للبضائع بالتزاماته على مستوى الموانئ أو أثناء الرحلة البحرية بشكل تتعدم فيه مسؤوليته.

وعليه، فإن الإجابة عن الإشكالية المطروحة تقتضي منا المزاوجة بين المنهج الوصفي والتحليلي، وذلك من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية التي تضبط جزئيات البحث التي تدخل في نطاق دراستنا.

ولحل الإشكالية التي يطرحها هذا البحث، فقد رأينا تقسيم موضوع هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين نبحت في الفصل الأول منها لإنعدام خطأ الناقل على مستوى مينائي الشحن والتفريغ، حيث نخصص المبحث الأول من هذا الفصل إلى دراسة إنعدام خطأ الناقل في ميناء الشحن. أما المبحث الثاني فسنكرسه لمعالجة إنعدام خطأ الناقل في ميناء التفريغ. أما الفصل الثاني فسنخصصه لمعالجة إنعدام خطأ الناقل أثناء رحلة السفينة في البحر عن طريق التعرض في المبحث الأول منه إلى إنعدام الخطأ والمسؤولية غير التعاقدية للناقل البحري للبضائع، ثم التعرض في مبحث ثانٍ إلى إنعدام الخطأ أثناء الأحداث المرتبطة بإرادة الناقل.

وأخيراً ننهي دراستنا بخاتمة نبين فيها ما نتوصل إليه من نتائج وما نرى تقديمه من توصيات.

الفصل الأول:

إنعدام خطأ النقل على مستوى مينائي الشحن والتفريغ

الفصل الأول: إنعدام خطأ الناقل على مستوى مينائي الشحن والتفريغ

في ظل تعقيدات العمليات التجارية البحرية وتزايد حجم التجارة العالمية، أصبح من الضروري تنظيم العلاقة بين الأطراف المختلفة المشاركة في سلسلة الإمداد البحري، وتعد مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع المحملة من أكثر المواضيع أهمية وحساسية حيث تعتمد عليها حقوق وواجبات كل من مالك البضاعة والناقل نفسه، ومن بين المسائل القانونية التي تثير الكثير من الجدل مسألة "إنعدام خطأ الناقل على مستوى مينائي الشحن والتفريغ"، وهي مسألة محورية تتعلق بمدى تحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء عمليات الشحن والتفريغ.

وإنعدام خطأ الناقل على مستوى مينائي الشحن والتفريغ يعد من المواضيع القانونية المهمة التي تثير جدلاً واسعاً في ميدان النقل البحري والتجاري، حيث يعتبر النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية، حيث تنقل معظم السلع والبضائع عبر الموانئ البحرية من خلال السفن الناقلة، وفي هذا السياق، يشكل تحديد المسؤولية عند حدوث أضرار أو خسائر خلال عمليات الشحن والتفريغ نقطة حاسمة، لا سيما في ظل تعدد الأطراف المشاركة في هذه العمليات وتداخل مسؤولياتها.

وفي هذا الفصل سيتم تناول إنعدام الخطأ الناقل البحري في بحثين :

المبحث الأول: إنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء الشحن

المبحث الثاني: إنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء التفريغ

المبحث الأول: إنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء الشحن

تعتبر مرحلة الشحن في ميناء الانطلاق واحدة من أبرز المراحل في سلسلة نقل البضائع، حيث يلعب الناقل البحري دورا محوريا في تأمين وتحميل البضائع على متن السفينة. ففي خلال مرحلة ما قبل تنفيذ النقل البحري، يلتزم الناقل باتخاذ جميع ما هو لازم لإعداد السفينة على النحو الصحيح (المطلب الأول). فلا يحق له أن يتعاقد على نقل البضائع بحرا إلا بعد أن يكون قد أوفى بالتزامه بجعل السفينة صالحة للإبحار، وينطوي تنفيذ عقد النقل على سلسلة من العمليات التجارية قبل مرحلة النقل البحري الفعلية (المطلب الثاني). وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون الناقل يقظا جدا خلال هذه المرحلة قبل تنفيذ النقل البحري (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الالتزام ببذل العناية اللازمة لإعداد السفينة

يعتبر الالتزام ببذل العناية اللازمة لإعداد السفينة أحد الركائز الأساسية في قانون النقل البحري، وهو ما يعكس أهمية دور الناقل البحري في ضمان سلامة وكفاءة عمليات النقل عبر البحر. يتطلب هذا الالتزام من الناقل التزاما دقيقا في تجهيز السفينة بشكل يتوافق مع المعايير المهنية العالية، بهدف ضمان أنها تكون جاهزة تماما للملاحة وتنفيذ المهام المحددة لها.

يمثل هذا الالتزام ضمانا أساسيا لحماية الأطراف المعنية، حيث تتعرض السفن لظروف بيئية قاسية وتحديات لوجستية متنوعة، يكون تأمين جاهزية السفينة للإبحار من خلال تسليحها وتجهيزها بالموارد الضرورية أمرا حاسما. وهذا يشمل تأمين الوقود والماء والمعدات اللازمة، بالإضافة إلى ضمان وجود طاقم مؤهل ومدرب، بما في ذلك الربان وأفراد الطاقم الآخرين، لضمان القدرة على التعامل مع أي طارئ قد يحدث خلال الرحلة.¹

¹ - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، الطبعة 2002، ص 121.

يمثل هذا الالتزام أيضا جانبا من الالتزامات القانونية التي تفرضها التشريعات الدولية والوطنية، كما هو منصوص عليه في القانون البحري واتفاقيات النقل البحري ومن ثم، فإن مسؤولية الناقل لا تقتصر على مجرد توفير السفينة للإبحار، بل تتعدى ذلك إلى التأكد من أن جميع الجوانب المتعلقة بإعداد السفينة تتم وفقا لمستوى احترافي، وقد تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: الالتزام بوضع السفينة صالحة للملاحة

الفرع الثاني: مشكلة العيوب الخفية للسفينة

الفرع الأول: الالتزام بوضع السفينة صالحة للملاحة

يتحمل الناقل البحري وفقا لنص المادة 770 من القانون البحري¹، مسؤولية بالغة الأهمية تتعلق بصيانة السفينة وضمان جاهزيتها الكاملة للإبحار، وهذا الالتزام ليس مجرد إجراء تقني، بل هو جزء أساسي من المسؤوليات القانونية والمهنية التي يجب أن يلتزم بها الناقل لضمان سلامة وكفاءة عمليات النقل البحري. ويتطلب ذلك من الناقل أن يبذل العناية الواجبة لضمان أن تكون السفينة في حالة صالحة تماما للملاحة، وهو ما يشمل توفير جميع المتطلبات الضرورية من تسليح وتجهيزات وتموين.

بمعنى أوسع، يلزم الناقل بتجهيز السفينة بجميع المعدات والأدوات اللازمة لضمان قدرتها على الإبحار بشكل آمن وفعال. يشمل ذلك توفير الوقود الكافي والماء والإمدادات الضرورية الأخرى، بالإضافة إلى التأكد من وجود الطاقم البحري المؤهل والمناسب، بما في

¹المادة 770 من القانون البحري تلزم الناقل بالعناية اللازمة قبل بدء الرحلة، وتشمل هذه العناية: وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين المناسب، وتنظيف وترتيب أقسام السفينة المخصصة للبضائع لجعلها جاهزة لاستقبالها، نقلها، وحفظها

ذلك الربان وأفراد الطاقم الآخرين، الذين يجب أن يكونوا قادرين على القيام بواجباتهم بكفاءة عالية. هذا الإعداد الشامل للسفينة لا يقتصر على الجوانب المادية فحسب، بل يشمل أيضا الاستعداد البشري لضمان أن السفينة قادرة على إتمام الرحلة البحرية بنجاح وتحقيق جميع الأهداف المتعلقة بعقود النقل المبرمة.¹

يتماشى هذا الالتزام بشكل كامل مع ما ورد في المادة الثالثة من اتفاقية بروكسيل لعام 1924، التي تشدد على أن الناقل يجب أن يتصرف وفقا لمعيار "الرجل المحترف". هذا المعيار يلزم الناقل بالتصرف بأقصى درجات الاحترافية والمهارة المهنية في جميع جوانب الإعداد والإبحار. ويتعين على الناقل أن يبدأ بتنفيذ هذا الالتزام قبل بداية الرحلة حيث يجب أن يكون كل شيء جاهزا قبل مغادرة الميناء. كما أن هذا الالتزام يستمر طوال مدة الرحلة، بحيث يبقى الناقل مسؤولا عن صيانة السفينة وضمان استمرار صلاحيتها حتى تصل إلى وجهتها النهائية بأمان.²

إن هذا الالتزام يعكس أهمية دور الناقل البحري ليس فقط في تنفيذ عملية النقل ولكن أيضا في ضمان تحقيق أعلى مستويات السلامة والاحترافية طوال فترة الرحلة البحرية. وبذلك، يعتبر هذا الالتزام جزءا لا يتجزأ من مجموعة الالتزامات القانونية والأخلاقية التي تحكم عمليات النقل البحري في مختلف الأنظمة القانونية، بما في ذلك القانون البحري الجزائري.³

1. مفهوم صلاحية السفينة للملاحة

ويعتبر هذا المصطلح مصطلح قديم ومعقد تطور مع مرور الزمن، ليشمل جوانب تقنية وقانونية متعددة. تاريخيا، ظهر هذا المفهوم لأول مرة في القانون الفرنسي من خلال أمر

¹مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد والتشريعات و المعاهدات المكملة له، دار غريب للطباعة، الطبعة الأولى، 1991، ص218.

²بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، 2012، ص 112

³بسعيد مراد، المرجع نفسه، ص 112

يتعلق بالبجاعة يعرف باسم "**l'ordonnance de la marine**". في تلك الفترة كانت النصوص القانونية الفرنسية تركز بشكل أساسي على قدرة السفينة على الإبحار دون النظر إلى التفاصيل الفنية أو خصوصية كل سفينة على حدة. لم يكن هناك تصنيف للسفن حسب أنواعها أو خصائصها، بل كان الاهتمام منصبا على إمكانية السفينة للإبحار فقط ومن ناحية أخرى، في القانون الأنجلوسكسوني، وخصوصا في كتابات "آرثر آرث"، كانت "صلاحية السفينة للملاحة" تعني ببساطة قدرة السفينة على الإبحار، وهو ما يعكس مفهوما عاما للغاية للعبارة. ومع ذلك، فإن هذا المفهوم لم يبقَ على حاله، فقد تطور مع التقدم في المجالات التقنية والقانونية. وفقا للفقهاء الأنجلوسكسوني، بات مصطلح "صلاحية السفينة للملاحة" يشير إلى ضرورة بناء السفينة واستغلالها بطريقة تمكنها من مواجهة جميع الصعوبات التي قد تواجهها في البحر. إضافة إلى ذلك، ينبغي أن تكون السفينة تحت قيادة ربان مؤهل وذو خبرة، ويديرها طاقم كافٍ ومؤهل للإبحار.¹

في مؤتمر لاهاي، قدّم اللورد فيليمور (**Phillimore Lord**)، ممثل بريطانيا تعريفا أكثر شمولية للصلاحية الملاحية، حيث أشار إلى أنها لا تعني فقط قدرة السفينة على الإبحار، بل تشمل أيضا قدرتها على نقل الشحنة بأمان وفي أفضل الظروف الممكنة. على سبيل المثال، السفينة التي تحتوي على أجزاء غير مرتبة أو غير نظيفة تعتبر غير صالحة للملاحة البحرية من حيث نقل البضائع، لأن هذه العوامل قد تؤثر على سلامة البضائع التي تحملها² أما الفقيه **POURCELET** فقد أكد أن "صلاحية السفينة للملاحة" تعني أيضا صلاحيتها من الناحية التجارية، مشيرا إلى أن المصطلح الإنجليزي "**Seaworthiness**" يجب أن يترجم بمفهومه الواسع ليشمل الجوانب التجارية للسفينة. الفقيه **PUTZEYS**، من

¹يسعيد مراد، مرجع سابق، ص 114

² M. POURCELET, *le transport maritime sous connaissance, droit canadien, américain et anglais* ; PUL, 1972, page 62 et aussi, page 197

جهته، قدّم أمثلة إضافية لتوضيح هذا المفهوم، مشيراً إلى أن السفينة يجب أن تكون قادرة على تحمل مخاطر البحر. على سبيل المثال، إذا كانت السفينة مجهزة بمبردات ولكن الترمومتر الخاص بها لا يعمل، فإن هذه السفينة تعتبر غير صالحة للملاحة.¹

الفقه الفرنسي أيضاً أسهم في تقديم تعريفات متعددة لمفهوم "صلاحية السفينة للملاحة". فقد رأى الفقيه **Ripert** أن هذا المفهوم يعني قدرة السفينة على القيام بالرحلات البحرية بأمان وفي ظروف طبيعية، معتبراً أنه ليس من الضروري التوسع في هذا الالتزام نظراً لأنه مرتبط بالنتيجة التي يتحملها الناقل بمجرد إبرام العقد.²

أما الفقيه **GOUILLOUD-REMOUND** فقد أشار إلى أن "الصلاحية الملاحية للسفينة" بالمعنى الواسع تعني كل ما هو ضروري للسفينة من أجل إتمام مهمتها. فالسفينة مكلفة برحلة محددة وبنقل بضائع معينة، ويجب أن تكون في حالة تسمح لها بإتمام هذه المهام بنجاح وبأمان.³

2. الالتزام بضمان صلاحية السفينة للإبحار

يتضح من مختلف التعريفات الفقهية والتشريعية أن مفهوم الصلاحية الملاحية يشمل جوانب متعددة، حيث يمكن تقسيمه إلى جانبين أساسيين: الجانب الملاحي والجانب التجاري.

الجانب الملاحي، أو ما يعرف بـ "الصلاحية الملاحية" (**La navigabilité**)

(**nautique**)، يشير إلى قدرة السفينة على مواجهة التحديات والمخاطر المرتبطة بالملاحة

¹ M.POURCELET, **le transport maritime sous connaissement**, édition PUL, 1972, page 62 et aussi, page 197.

² J.PUTZEYS, **droit des transports et droit maritime**, Bruyland, 1993, n° 578, page 319

³ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 114.

في البحار التي يتوقع أن تبحر فيها، لتحقيق هذه الصلاحية، يجب أن يكون بدن السفينة قويا بما يكفي لتحمل ظروف الرحلة البحرية الصعبة والمخاطر المحتملة التي قد تواجهها. وهذا يعني أن السفينة يجب أن تكون مجهزة من الناحية الفنية بحيث تكون جميع مكوناتها بدءا من الهيكل وصولا إلى المحركات وأجهزة القيادة والتوجيه، في حالة جيدة لضمان سلامة الرحلة.

إضافة إلى ذلك، يتطلب هذا الجانب الملاحي أن يتم تجهيز السفينة بطاقم كافٍ ومؤهل وفقا لمتطلبات القوانين المحلية والمعاهدات الدولية ذات الصلة. يجب أن يتمتع أفراد الطاقم بالكفاءة والخبرة اللازمتين للتعامل مع الظروف المختلفة التي قد تنشأ خلال الرحلة البحرية، وهذا يشمل أيضا توفير المؤن اللازمة والوقود الكافي لإتمام الرحلة بنجاح، كما هو موضح في وثائق الشحن.¹

من جهة أخرى، يعتبر الجانب التجاري أيضا جزءا لا يتجزأ من الصلاحية الملاحية. يتعلق هذا الجانب بكيفية تلبية السفينة لمتطلبات النقل البحري من حيث تحميل وتفريغ البضائع بشكل آمن وفعال، وضمان الالتزام باللوائح التجارية التي تحكم العمليات البحرية² ويشمل ذلك التأكد من أن السفينة مجهزة بشكل يتيح لها تقديم الخدمات المطلوبة للعملاء وتحقيق الربح المادي من رحلاتها، وهو ما يعكس الجانب التجاري للصلاحية الملاحية.

وبالتالي، يمكن القول إن الصلاحية الملاحية ليست مجرد مسألة تقنية تتعلق بقدرة السفينة على الإبحار، بل هي مفهوم شامل يتضمن أيضا استعداد السفينة من الناحية التجارية لتحقيق أهداف النقل البحري بشكل فعال وآمن.³

¹هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 73

²أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998 البند 167، ص 115 .

³مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحر (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص 224.

الفرع الثاني: مشكلة العيوب الخفية للسفينة

العيوب الخفية هو ذلك النوع من العيوب التي لا يمكن اكتشافها بسهولة حتى عند إجراء فحص دقيق وشامل للبضائع أو المعدات. بمعنى آخر، إذا كان العيب يمكن اكتشافه من خلال عملية فحص دقيقة ومنهجية، فإنه لا يعتبر "خفياً" في هذه الحالة. بدلا من ذلك، يشير ذلك إلى أن الناقل أو المسؤول عن الفحص لم يقم ببذل العناية اللازمة والجهود الكافية التي يفترض بذلها لكشف هذا العيب. وفي حال تم اكتشاف العيب من خلال الفحص المتأنى والدقيق، فإن ذلك يعد إشارة واضحة إلى أن العيب لم يكن خفياً في الأساس، بل كان بالإمكان اكتشافه لو تم الالتزام بالمعايير المعقولة في الفحص والتدقيق.¹

وبالتالي، إذا لم يلتزم الناقل أو من ينوب عنه بإجراء الفحص المطلوب بالشكل المناسب، وكان بالإمكان اكتشاف العيب لو تم ذلك، فإن المسؤولية قد تقع على عاتق الناقل، حيث يتم اعتباره مقصرا في أداء واجباته المهنية. في هذه الحالة، يكون العيب المكتشف نتيجة الإهمال أو التقصير في إجراءات الفحص، وليس عيبا خفيا خارج نطاق السيطرة الطبيعية أو التوقعات..²

وعلى صعيد آخر، يعرف بعض الخبراء العيب الخفي بأنه الأضرار التي تنتج عن عيوب لا يمكن اكتشافها بسهولة، سواء كانت هذه العيوب موجودة في السفينة نفسها أو في الآلات والمعدات المستخدمة على متنها، والتي ترتبط مباشرة بالبضائع المحملة. هذا التعريف يشمل العيوب التي تظل غير ظاهرة للناقل على الرغم من الفحص العادي والمتوقع من الناقل المتخصص في مثل هذه الحالات.³

¹ عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة 1990، دون تاريخ، ص 403.

² عبد الحميد الشواربي، المرجع نفسه، ص 403.

³ علي البارودي، محمد فريد العربي، وآخرون، القانون البحري والجوي، بيروت منشورات الحلبي الحقوقية، 2001 ص 382.

لهذا السبب، يتعين على الناقل التأكد من أن السفينة معدة بشكل كامل قبل الشروع في الرحلة البحرية. وهذا الإعداد لا يقتصر فقط على الأمور الظاهرة، بل يجب أن يشمل أيضا التأكد من صلاحية السفينة للملاحة من جميع النواحي، بما في ذلك الفحص الدقيق واليقظة المعقولة للكشف عن أي عيوب قد تؤثر على سلامة الرحلة. في حالة اكتشاف عيب ما بعد بدء الرحلة، لن يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان بالإمكان اكتشاف هذا العيب بالفحص الدقيق قبل الانطلاق.

ومن جهة أخرى، يتحمل الناقل عبء إثبات أنه قام بكل ما يلزم لجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة. وهذا يتضمن تقديم الأدلة التي تظهر أن العيب الذي ظهر لاحقا كان من النوع الخفي الذي لا يمكن كشفه حتى مع بذل اليقظة المعقولة. ومع ذلك يرى بعض الخبراء أن وجود مثل هذا العيب يتعارض مع التزام الناقل بضمان أن السفينة صالحة للملاحة من كل النواحي، إذ يتوجب على الناقل أن يتخذ كل التدابير اللازمة لتفادي وجود أي عيوب في السفينة.¹

وفي حالة ما إذا كان وجود العيب في السفينة سببا مباشرا في هلاك أو تلف البضائع، فإن مبدأ العدالة يقتضي تحميل الناقل المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع. وبناء على هذا الرأي، لا يمكن للناقل التذرع بوجود عيب خفي في السفينة للتصل من مسؤوليته، بل يجب عليه تحمل نتائج هذا العيب. ومن هنا، يذهب البعض إلى القول بأنه ينبغي استبعاد مثل هذه الحالات من قائمة الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية.²

تعرف العيوب الخفية بأنها تلك العيوب التي قد تكون موجودة في السفينة والتي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار أو التلف الذي يحدث نتيجة عدم صلاحية

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط2، دب، 1999، ص 134

² عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 134

السفينة للملاحة. وتشير هذه العيوب إلى مجموعة من المشكلات التي لا يمكن اكتشافها حتى عند بذل أقصى درجات الاهتمام والرعاية المبررة والموضوعية. بمعنى آخر فإن العيوب الخفية تشمل كافة الأضرار التي قد تكون كامنة في السفينة والتي يصعب الكشف عنها رغم اتخاذ جميع التدابير اللازمة.

تشمل هذه العيوب الخفية جميع المشكلات التي قد توجد في أدوات الملاحة والآلات والأجهزة الموجودة على متن السفينة، والتي قد يكون من الصعب على الناقل الكشف عنها أو اكتشافها بسبب تعقيدها أو طبيعتها غير الظاهرة. علاوة على ذلك، تخضع السفينة طوال فترة تشغيلها لرقابة مستمرة من قبل الجهات الإدارية المختصة وشركات الإشراف التي تراقب حالة السفينة وصلاحياتها. وإذا كانت هذه الهيئات المتخصصة غير قادرة على كشف العيب أو اكتشافه، فمن الأجدر أن يعفى الناقل من المسؤولية عن هذا العيب الخفي.

وبالتالي تعتبر العيوب الخفية التي لا يمكن اكتشافها حتى من قبل الجهات المتخصصة، جزءاً من مسؤولية الناقل التي يعفى منها، مما يبرز أهمية التزام الناقل بأعلى معايير العناية واليقظة لتجنب حدوث مثل هذه العيوب.¹

المطلب الثاني: إنعدام الخطأ في العمليات التجارية عند بداية الرحلة البحرية

في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، يعد مفهوم "إنعدام الخطأ" في بداية الرحلة البحرية من المواضيع التي تتطلب فهماً دقيقاً لتحديد مسؤولية الناقل البحري. ويشير هذا المفهوم إلى الحالات التي يتم فيها اتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لضمان سلامة السفينة وحماية البضائع قبل بدء الرحلة، ومع ذلك، قد تحدث حوادث أو خسائر دون أن تكون هناك

¹بوهالي أحمد أمين، المسؤولية في حالة إنعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لاستكمال نيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية والإدارية - تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون، 2010،

أخطاء واضحة أو تقصير من قبل الناقل أو الأطراف الأخرى المعنية. فعند تحميل البضائع وتجهيز السفينة للإبحار، تتطلب القوانين الدولية من الناقل البحري التأكد من أن السفينة صالحة للإبحار وأن جميع الشروط اللازمة للحفاظ على سلامة البضائع قد تم استيفاؤها. ومع ذلك، هناك حالات معينة قد تحدث فيها أضرار أو خسائر لأسباب خارجة عن سيطرة الناقل، وهو ما نتناوله في الفرعين أدناه:

الفرع الأول: إنعدام الخطأ من التعبئة إلى التكفل بالبضاعة

فيما يتعلق بإنعدام الخطأ في عمليات تعبئة البضائع والعناية بها، تعد عملية الشحن (التعبئة) من المهام الأساسية التي تتطلب دقة وكفاءة عالية للحفاظ على سلامة البضائع أثناء نقلها بحرا، وتتم عملية الشحن عادة برفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة باستخدام مجموعة متنوعة من الوسائل والأدوات التي تختلف حسب طبيعة البضاعة، على سبيل المثال، تستخدم الروافع لرفع البضائع الصلبة مثل الحاويات أو البضائع الثقيلة، بينما تستخدم الأنايب أو المضخات في حال كانت البضاعة عبارة عن سوائل مثل النفط أو الحبوب، هذه الأدوات والوسائل قد تكون ثابتة على السفينة أو مثبتة على الرصيف.¹

من الناحية القانونية، يعد الشاحن هو المسؤول الأساسي عن عملية الشحن وفقا لعقد النقل البحري، حيث يبدأ العقد عادة من لحظة شحن البضاعة على ظهر السفينة ويستمر حتى تفريغها في الميناء المقصود. وهذا يعني أن الشاحن هو الطرف الذي يتحمل الالتزام الأساسي بإجراء عملية الشحن، لكن في بعض الحالات قد يتحمل الناقل مسؤولية القيام بعملية الشحن. هذا الترتيب تم توضيحه في العديد من القوانين، منها القانون البحري العماني في المادة 249، التي نصت على أن الناقل قد يكون هو المسؤول عن الشحن ومن ثم يكون ملزما بالالتزامات الناشئة عن هذه العملية. وبالمثل، نجد المادة 773 من القانون البحري

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 14

الجزائري تشير إلى إمكانية تولي الناقل لعملية الشحن، مع السماح باتفاق بين الناقل والشاحن حول من سيتولى هذه المهمة.¹

في الواقع العملي، وفي ظل التطور الكبير الذي شهده قطاع النقل البحري، أصبحت عمليات الشحن تنفذ في معظم الأحيان بواسطة شركات متخصصة في هذا المجال تعرف باسم شركات الشحن والتفريغ (**Stevedoring Compagnies**). هذه الشركات تعتمد على فرق من العمال المهرة المتخصصين في العمل في الموانئ، ويطلق عليهم عادة **Dockers** أو **Longshoremen**. وتعمل هذه الشركات إما كمقاولين مستقلين يقدمون خدماتهم للموانئ، أو تقوم الموانئ بإدارة هذه العمليات بشكل مباشر باستخدام طاقمها الخاص.²

والجدير بالذكر أن الوسائل المستخدمة في عمليات الشحن تختلف بشكل كبير بناء على طبيعة البضائع. فعلى سبيل المثال، إذا كانت البضائع المنقولة هي مواد صلبة أو حاويات، فإن الروافع العائمة أو المثبتة على السفينة قد تكون هي الوسيلة المناسبة. أما إذا كانت البضائع عبارة عن سوائل، مثل النفط أو المواد الكيميائية، فإن الشحن يتم عادة بواسطة أنابيب خاصة لنقل السوائل من الرصيف إلى السفينة، أو باستخدام مضخات متخصصة إذا كانت البضاعة على شكل حبوب أو مواد سائبة. وبناء على ذلك، إذا حدث أي خلل في هذه العمليات، قد يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الخلل ناتج عن ظروف خارج سيطرته أو عن عيوب خفية لم يكن بإمكانه اكتشافها رغم بذل العناية الكافية.³

ففي إطار مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، يعتبر إنعدام الخطأ في عملية التعبئة والتكفل بالبضائع أمراً حساساً، فالناقل البحري يبذل جهداً كبيراً للعناية التامة بالبضائع ما

¹المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

²بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 15، 14

³دالع سعيد، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص

دامت تحت مسؤوليته، ويتجسد الخطأ بمجرد حدوث هلاك للبضائع، سواء كان هذا الهلاك كلياً أو جزئياً، أو تعرضها للتلف مثل ظهور عيوب أو تأخر في التسليم عن الموعد المحدد. والناقل مسؤول عن أي تقصير أو خطأ يرتكبه بنفسه أو يرتكبه تابعيه، بمن فيهم المقاولون البحريون أو البريون، وكذلك الربان الذي يتحمل مسؤولية ترتيب وحص البضائع على السفينة. إذا وقع خطأ في العمليات المنوطة بالربان أو غيره من العاملين، فإن ذلك يقع ضمن نطاق مسؤولية الناقل.

تتجه معظم التشريعات إلى تحميل الناقل البحري هذه المسؤولية الشاملة، إلا أن بعضها يميل إلى الفصل بين أنواع المسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل البحري. فالمسؤولية العامة في هذه الأنظمة تعتمد على إثبات وجود خطأ تقصيري، حيث يتحمل الناقل المسؤولية إذا ثبت أنه لم يبذل العناية اللازمة لمنع الهلاك أو التلف.¹

وبالتالي، تقع على عاتق الناقل البحري مسؤولية توفير الظروف الملائمة لحماية البضائع، مع إمكانية إعفائه من المسؤولية إذا ثبت أن الأضرار التي لحقت بالبضائع لم تكن نتيجة لخطأ تقصيري منه أو من تابعيه.²

أخذ المشرع الجزائري بعين الاعتبار الأخطاء التي قد تؤدي إلى هلاك البضاعة أو إتلافها أو وصولها متأخرة عن الموعد المتفق عليه. ومع ذلك، فإن المشرع منح الناقل فرصة للإفلات من المسؤولية عن هذه الأضرار في حال تمكنه من إثبات أنه بذل العناية اللازمة والجهد الكافي لتفادي وقوعها. بعبارة أخرى، لا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للبضاعة أو تأخير وصولها، إلا إذا ثبت أنه قد أظهر إهمالاً أو تقصيراً في أداء

¹مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، ص 206،

²مدني أحمد، مرجع نفسه، ص 206

واجباته. بمعنى آخر، فإن الناقل يكون معفيا من المسؤولية إذا تمكن من تقديم دليل على أنه اتخذ جميع التدابير الممكنة والاحتياطات اللازمة للحفاظ على سلامة البضاعة وضمن وصولها في الوقت المحدد.¹

الفرع الثاني: إنعدام الخطأ في عمليات الشحن

عند بدء عمليات الشحن من قبل الناقل، تمر البضاعة بمرحلة أساسية تتمثل في قبولها وتسلمها من قبل الناقل أو ممثله القانوني، وذلك وفقا للتشريع الجزائري، يتم استخدام مصطلح "أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وتكلف بها"، والذي يعادل بالفرنسية مصطلح "prise en charge" (المادة 739)، وهذا المصطلح يشير إلى النقطة التي تبدأ فيها عملية عقد النقل البحري، والتي تعتبر نقطة البداية لهذا العقد. بالمقابل، ينتهي العقد بتسليم البضاعة من قبل الناقل إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهذه هي النقطة التي يعتبر فيها العقد منتهيا. الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري تناول في الفقرة الثانية من المادة المذكورة أعلاه تعريف التسليم الذي يختتم عقد النقل البحري، وقد أضاف تحسينات في هذا السياق ومع ذلك، لم يقدم تعريفا واضحا لمفهوم التسلم أو أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه، والذي يعتبر بداية عقد النقل البحري، يعتبر أخذ البضاعة على عاتق الناقل وتسلمها وتكلفه بها مرحلة حيوية تحدد متى يكون الناقل مسؤولا عن أي هلاك أو تلف قد يلحق بالبضاعة، وهو ما يحدد نطاق مسؤولية الناقل.

بالإضافة إلى ذلك، فإن هذه المرحلة تمثل فرصة للناقل أو لممثله القانوني للتعرف على البضاعة بشكل دقيق، والتحقق من صحة البيانات التي قدمها الشاحن والمتعلقة بالبضاعة، والتي تكون مدونة في وثيقة الشحن، كما تتيح هذه المرحلة أيضا فرصة لتسجيل

¹مدني أحمد، مرجع سابق، ص 207

أي تحفظات أو ملاحظات على وثيقة الشحن، مما يساعد في تحديد نطاق المسؤولية بدقة وتفاذي أي مشكلات محتملة قد تطرأ خلال عملية النقل.¹

ويعني إنعدام الخطأ أن الناقل قد اتخذ جميع الإجراءات المعقولة والضرورية لضمان سلامة البضائع، رغم هذه الاحتياطات، قد تحدث أضرار نتيجة لظروف خارجة عن سيطرة الناقل، وقد نصت على هذا المبدأ، المادة 803 من القانون البحري التي تعتبر إطاراً قانونياً يحمي الناقلين البحريين في حالات معينة، شريطة أن يتمكنوا من إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع لم ينتج عن تقصيرهم أو إهمالهم.

وتشمل الحالات التي يمكن فيها إعفاء الناقل من المسؤولية مجموعة واسعة من الظروف:²

1. عدم صلاحية السفينة للملاحة

في هذه الحالة، يجب على الناقل إثبات التزامه الكامل بواجباته المنصوص عليها في المادة 604، وهذا يعني أنه اتخذ جميع الإجراءات المعقولة لضمان صلاحية السفينة للإبحار، وأن أي عطل أو خلل كان خارجاً عن نطاق سيطرته المباشرة.³

2. الأخطاء الملاحية للطاقم

تعفى الأخطاء غير المتعمدة التي يرتكبها الطاقم أثناء الملاحة من المسؤولية. هذا يعكس اعترافاً بالطبيعة المعقدة والمتغيرة للملاحة البحرية، حيث قد تحدث أخطاء حتى مع وجود طاقم مؤهل ومدرب جيداً.

¹دالع سعيد، مرجع سابق، ص 122

²مدني أحمد، مرجع سابق، ص 209

³مدني أحمد، مرجع نفسه، ص 209

3. الحرائق غير المتعمدة

يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الحرائق، ما لم يكن الحريق ناتجا عن فعل أو خطأ مباشر من الناقل نفسه. هذا يعكس الطبيعة الخطرة للشحن البحري وإمكانية حدوث حرائق لأسباب خارجة عن سيطرة الناقل.

4. الحوادث البحرية والظروف القاهرة

تشمل هذه الفئة مجموعة واسعة من الأحداث الطبيعية والظروف الاستثنائية التي تتجاوز قدرة الناقل على التحكم فيها، مثل العواصف الشديدة أو الظواهر الطبيعية غير المتوقعة.¹

5. الاضطرابات العمالية

الإضرابات وتعطل العمل في المنشآت ذات الصلة تعتبر من الأسباب التي تعفي الناقل من المسؤولية، نظرا لكونها خارجة عن نطاق سيطرته المباشرة.

6. العيوب الخفية في البضائع

إذا كانت الأضرار ناتجة عن عيوب داخلية في البضائع أو طبيعتها الخاصة، فإن الناقل لا يتحمل المسؤولية عنها. هذا يعكس حقيقة أن الناقل لا يمكنه دائما التحكم في جودة أو طبيعة البضائع التي ينقلها.

7. أخطاء الشاحن

الأخطاء في التغليف أو التوصيف من جانب الشاحن تعفي الناقل من المسؤولية مما يؤكد على أهمية التعاون والدقة من جميع الأطراف المشاركة في عملية الشحن.²

¹المادة 803 من القانون البحري

²المادة 803 من القانون البحري

8. عمليات الإنقاذ

لا يتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن عمليات إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر، مما يعكس الأولوية العليا للسلامة البحرية.

9. أسباب أخرى خارجة عن السيطرة

يشمل هذا البند أي سبب آخر لا يمكن أن يعزى إلى إهمال الناقل أو وكلائه، مما يوفر مرونة في التعامل مع الظروف غير المتوقعة.

في جميع هذه الحالات، يقع على عاتق الناقل عبء إثبات أن الضرر لم ينتج عن خطئه الشخصي أو خطأ وكلائه، وأنهم لم يساهموا في وقوع الخسارة أو الضرر. هذا النهج يعزز مبدأ العناية الواجبة والمسؤولية، مع الاعتراف بالطبيعة المعقدة والمتغيرة للنقل البحري.¹

يهدف هذا النظام إلى تحقيق توازن دقيق بين مصالح الناقلين والشاحنين. من خلال توفير حماية للناقلين الذين يتخذون جميع الاحتياطات المعقولة، يشجع هذا النظام على الاستثمار في السلامة والجودة. في الوقت نفسه، يحافظ على حقوق الشاحنين من خلال وضع معايير صارمة للإعفاء من المسؤولية.

هذا المبدأ يساهم في تعزيز التعاون المثمر بين جميع الأطراف المعنية بعملية النقل البحري. فعندما تكون الأضرار ناتجة عن أسباب خارجة عن إرادة الناقل، وقد اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة، فإن إعفائه من المسؤولية يعزز الثقة في النظام ويشجع على استمرار الخدمات البحرية بكفاءة.²

¹مدني أحمد، مرجع سابق، ص 209

²مدني أحمد، مرجع نفسه، ص 209

المطلب الثالث: إنعدام الخطأ و يقظة الناقل في بداية الرحلة البحرية

تعتبر مسألة "إنعدام الخطأ و يقظة الناقل في بداية الرحلة البحرية" أحد الجوانب الأساسية لفهم مسؤوليات الناقل البحري في إطار القانون البحري، يشمل هذا المفهوم تحليلاً دقيقاً لمدى التزام الناقل بالمعايير القانونية والفنية المطلوبة لضمان سلامة البضائع منذ بداية الرحلة البحرية، وتقييم مدى قدرته على إثبات عدم ارتكابه أي خطأ مباشر، حيث تبدأ مسؤوليات الناقل منذ لحظة استلام البضائع، حيث يتعين عليه اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان تحضير السفينة للإبحار بشكل آمن، ويشمل ذلك فحص حالة السفينة وصلاحيتها للإبحار، وضمان أن عملية تحميل البضائع تتم بطريقة سليمة، واستخدام معدات التحميل والتفريغ وفقاً لأعلى معايير السلامة. لذا، فإن "يقظة الناقل" تشير إلى درجة العناية والاحتياط التي يتخذها الناقل لضمان سلامة البضائع وتفادي الأضرار التي قد تتجم عن أي تقصير في هذا الجانب، من ناحية أخرى، يتناول مفهوم "إنعدام الخطأ" الحالات التي يكون فيها الناقل غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع بسبب عدم وجود تقصير أو خطأ مباشر من جانبه. يتطلب هذا المفهوم من الناقل إثبات أنه قد اتخذ جميع الإجراءات الاحترازية اللازمة، وأن الأضرار التي قد تحدث كانت نتيجة لعوامل خارجة عن إرادته، مثل الظروف الجوية القاسية أو الكوارث الطبيعية.¹

تعتبر بداية الرحلة البحرية مرحلة حاسمة حيث يتم فيها تنفيذ إجراءات متعددة لضمان سلامة البضائع، ولذلك فإن الالتزام ب"يقظة الناقل" هو عنصر أساسي في تحقيق الأمان خلال هذه الفترة. في حالات النزاع، يتعين على الناقل أن يثبت أنه كان يقظاً وأنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الأضرار، مما يعزز من التزامه بمسؤولياته القانونية.

¹مدني أحمد، مرجع سابق، ص 209

فهم العلاقة بين "إنعدام الخطأ" و"يقظة الناقل" يوفر إطاراً قانونياً لتحديد مدى مسؤولية الناقل في حالات الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء الرحلة البحرية. ويساهم هذا الفهم في تحقيق التوازن بين حماية حقوق الشاحنين وضمان تطبيق القوانين البحرية بشكل عادل وموضوعي، وهو ما نتطرق إليه في ثلاثة فروع أدناه:

الفرع الأول: اليقظة في اكتشاف خطأ الشاحن

في حال اكتشاف خطأ من قبل الشاحن في تغليف البضاعة أو في تعبئتها، أو عدم تحديد الخصائص الطبيعية الخاصة بالبضاعة بشكل واضح، فإن ذلك قد يؤدي إلى شحنها بطريقة لا تتناسب مع طبيعتها. وهذا قد يتسبب في تعرض البضاعة لأضرار أو تلف خلال عملية النقل. في هذه الحالة، يكون الضرر الناتج عن الشحن غير الملائم ناتجاً بشكل رئيسي عن الإخفاق في تغليف أو تعبئة البضاعة من قبل الشاحن، وليس بسبب أي خطأ أو تقصير من قبل الناقل. لذا، يتحمل الشاحن المسؤولية الأساسية عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهذه الأخطاء في التعبئة والتغليف، ويكون الناقل غير مسؤول عن هذه الأضرار الناتجة عن عدم مراعاة الخصائص الطبيعية للبضاعة.¹

ففي حال وقوع الضرر بسبب خطأ صادر عن الشاحن، فإن المتضرر في هذه الحالة لا يمكنه تحميل المسؤولية لأي جهة أخرى، لأن الضرر قد نتج عن فعله الشخصي. فالشاحن، الذي يقوم بدور حاسم في عملية التستيف (ترتيب وتعبئة البضاعة على متن السفينة)، لا يمكنه فيما بعد تقديم شكوى تتعلق بالعيوب الواضحة في عملية التستيف التي لم يعترض عليها أو يلاحظها في الوقت المناسب قبل إتمام الشحن، فعلى سبيل المثال، إذا لم يتم إحكام ربط البضاعة بشكل صحيح أو كانت معبأة تغليفاً سيئاً، أو إذا حدث تأخير في تسليم البضاعة

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للطبع والنشر والتوزيع، مصر، 2005، ص 174

إلى الناقل البحري في الميعاد المتفق عليه، فإن هذه الأمور تكون ضمن مسؤوليات الشاحن.¹ بالإضافة إلى ذلك، إذا لم يتم وضع علامات واضحة وكافية لتحديد البضاعة وتمييزها، مما أدى إلى فقدانها أو تعرضها للضرر، فلا يمكن تحميل الناقل البحري المسؤولية عن هذا الضرر. وفي هذا السياق، تبرز أهمية اليقظة من قبل الشاحن في اكتشاف أي خطأ في مراحل التحضير والتعبئة والشحن. فالشاحن عليه أن يكون دقيقاً ومتيقظاً خلال جميع مراحل تجهيز البضاعة للشحن لضمان سلامتها، وضمان عدم وقوع أي إهمال قد يؤدي إلى تلف أو فقدان البضاعة. وعليه أن يتحمل المسؤولية الكاملة عن أي أضرار ناتجة عن تلك الأخطاء، فلا يمكنه لاحقاً ادعاء المسؤولية على الناقل البحري فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن هذه الأخطاء الواضحة التي كان ينبغي عليه اكتشافها مسبقاً.²

الفرع الثاني: تصريحات الشاحن

من بين التزامات الشاحن الأساسية تقديم بيانات دقيقة وصحيحة بشأن البضاعة التي يتم شحنها. في حال قام الشاحن بتقديم تصريح غير صحيح عن قيمة البضاعة، وهو على دراية كاملة بأن المعلومات التي يقدمها كاذبة أو مضللة، فإن الناقل البحري يعفى من أي مسؤولية تترتب على الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة خلال عملية النقل.

بمعنى آخر، إذا تسبب التصريح الكاذب الذي قدمه الشاحن في أي خسارة أو تلف للبضاعة، فإن الناقل لا يكون ملزماً بتحمل أي تبعات أو تعويضات مالية عن الأضرار. والجزاء المترتب على كذب الشاحن في هذه الحالة يتمثل في إعفاء الناقل بشكل كامل من أي مسؤولية قانونية تتعلق بتلك البضاعة. ويعد هذا الإعفاء مطلقاً وشاملاً، حيث لا يمكن تحميل الناقل أي مسؤولية في مثل هذه الحالات، هذه العقوبة المدنية تهدف بشكل رئيسي إلى ردع الشاحن وحثه على تقديم معلومات صحيحة ودقيقة، وتجنب الكذب أو تقديم بيانات مضللة

¹هاني دويدار، مرجع سابق، ص 247

²بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 19

بشأن البضائع. فالشاحن يجب أن يتحمل المسؤولية الكاملة عن الأضرار الناتجة عن تصريحاته غير الدقيقة، ويظل الناقل محميا بموجب هذا الإعفاء من المسؤولية، لضمان عدم تعرضه لأي تبعات نتيجة تصرفات الشاحن غير المسؤولة.¹

1. المراجعة والتحقق من بيانات الشاحن

ذهب بعض الفقهاء إلى التأكيد على أهمية ممارسة أعمال مادية على البضائع ضمن إطار القانون البحري الجزائري، حيث أشاروا إلى أن هذه الأعمال قد تشكل جزءا من الحالات التي تحدد فيها مسؤولية الناقل، وقد تناولت المادة 805 من القانون البحري الجزائري هذا الموضوع، مشيرة إلى أن مثل هذه الحالات يمكن أن تؤدي إلى تحميل الناقل المسؤولية، ومع ذلك، نصت المادة 810 من نفس القانون على أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالبضائع إذا قام الشاحن بتقديم تصريح كاذب أو غير صحيح عمدا بشأن نوع أو قيمة البضاعة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى ذات صلة. هذا يعني أن المادة 810² لا تقتصر على المسؤولية المفترضة فحسب، بل يمكن أن تمتد لتشمل المسؤولية التعاقدية، وتعتبر خطأ من جانب المتضرر نفسه، ما يدخل في نطاق السبب الأجنبي. وبناء على ذلك، لا يحق للمتضرر الاستفادة من خطأه، كما نصت المادة 127 من القانون المدني. ويبدو أن المشرع قد أراد من خلال المادة 810 أن يشدد على خطأ الشاحن، وهو ما جعلها تقيّد المادة 805 التي وردت قبلها في القانون. وفي السياق ذاته، أشار القانون البحري المصري في المادة 230 إلى أن تعمد الشاحن في تقديم بيانات غير صحيحة يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، بغض النظر عن سبب الهلاك أو التلف الذي قد يلحق بالبضائع. وحتى إذا كان الغرض من تقديم هذه البيانات الكاذبة هو تقليل رسوم الجمارك أو تخفيض أجرة النقل،

¹ علي البارودي، محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص 271

² المادة 805 و المادة 810 من القانون البحري الجزائري.

يظل الناقل معفى من المسؤولية، بشرط أن يكون هذا التصريح الكاذب قد تم عمدا وعن علم ودراية بعدم صحته.¹

كما نصت المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل الصادرة في 25 أغسطس 1924 على أن للناقل الحق في رفض إدماج أي بيانات يشك في صحتها أو يعتقد أنها لا تمثل بدقة السلع التي تم استلامها، خاصة إذا لم تتوفر لديه الوسائل اللازمة للتحقق من صحة تلك البيانات.

وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل، فإنها قد تكون جزئية في حالة اتباعه لتعليمات الشاحن بدقة، خاصة إذا كان بإمكانه اكتشاف الأخطاء في الوقت المناسب. هذا يشير إلى ضرورة توخي الحذر من قبل الناقل في تنفيذ التعليمات الصادرة عن الشاحن، حيث يمكن تحميله جزءا من المسؤولية إذا تبين أنه كان بإمكانه تحديد وتصحيح تلك الأخطاء قبل وقوع الضرر.²

2. تصريح القيمة

لطالما كان الطابع العام للنفع هو السمة البارزة التي تنظم النقل البحري للبضائع حيث تم تصميم القواعد القانونية بحيث تسهل العملية على الناقل البحري وتخفف عنه الأعباء، باستثناء حالات الإهمال الجسيم أو السلوك الاحتيالي. ففي هذه الحالات فقط يكون الناقل البحري ملزما بتقديم تعويض أو إصلاح للأضرار. وحتى مع وجود هذه الالتزامات كانت حدود التعويض محددة بسقف معين لم يتغير كثيرا عبر الزمن، حيث لم تواكب هذه الحدود في معظم الأحيان القيمة الحقيقية للبضائع المنقولة.³

في سبيل تجاوز هذه القيود، تم منح الشاحن خيارا مهما يتمثل في التصريح عن القيمة الحقيقية للبضائع التي يقوم بشحنها. هذا الخيار يمنح الشاحن حماية إضافية، حيث أنه في

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 22

²بوهالي أحمد أمين، مرجع نفسه، ص 23

³بوهالي أحمد أمين، المرجع نفسه، ص 23

حال تعرض البضائع للخسارة، يستطيع المطالبة بتعويض يصل إلى القيمة المصرح بها للبضائع. ويكون من واجب الناقل في هذه الحالة أن يأخذ هذا التصريح بعين الاعتبار. إلا أن الناقل قد يرتكب خطأ إذا رفض قبول هذا الطلب وقبل البضائع دون الاعتراف بالقيمة المصرح بها. لكن من جهة أخرى، إذا كانت لدى الناقل أسباب مشروعة تدعوه للاعتقاد بأن الرحلة البحرية ستكون محفوفة بالصعوبات أو المخاطر، فقد يكون من حقه رفض شحنة المرسل حتى مع التصريح بالقيمة الحقيقية. ومع ذلك، لم يتم العثور على أي سوابق قانونية تناولت هذا السؤال بشكل مباشر أمام القضاء. لكن من الواضح، بالنظر إلى الطبيعة التعاقدية لعقود نقل البضائع، أن للأطراف حرية الاختيار في قبول أو رفض الشروط المطروحة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الناقل له الحق في الاعتراض على أي إعلان يتضمن بيانات تبدو غير صحيحة أو مشكوك في صحتها.¹

هذا المبدأ تم ترسيخه في المادة 3، الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل المؤرخة في 25 أغسطس 1924، والتي تنص على أنه "يحق للناقل رفض إدراج البيانات في سند الشحن إذا كان لديه أسباب وجيهة للاشتباه في أن هذه البيانات لا تمثل بدقة البضائع التي تم استلامها". وعلى الرغم من ذلك، حتى لو لم يتمكن الناقل من اكتشاف عدم دقة البيانات، فإن القانون الفرنسي، كما ورد في المادة 31 من قانون 18 يونيو 1966، يحدد أنه في حالة تقديم المرسل لتصريحات غير دقيقة تتعلق بقيمة أو طبيعة البضائع، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر قد يلحق بهذه البضائع. من جانب آخر، تؤكد المادة 4 الفقرة 4 من اتفاقية بروكسل على أنه "لا الناقل ولا السفينة يتحملون بأي حال من الأحوال المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضائع إذا تبين أن الشاحن قدم تصريحاً كاذباً يتعلق بطبيعة أو قيمة البضائع".

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 24

يتطلب تطبيق هذه القواعد إثبات أن التصريحات المقدمة كانت غير دقيقة أو كاذبة. ومع أن هذا الشرط يبدو واضحا، فإن إثبات مثل هذه التصريحات الكاذبة أو غير الدقيقة يمثل تحديا كبيرا نظرا لصعوبة تحقيقه في بعض الأحيان.¹

الفرع الثالث: تحفظ الناقل وقت الشحن

نجد أن أحكام القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية تشترك في إلزام الناقل البحري بتدوين البيانات المتعلقة بالبضاعة بدقة في وثيقة الشحن، وتشمل هذه البيانات النوع، والكمية، والوزن، وعدد الطرود أو القطع، بالإضافة إلى حالة البضاعة الظاهرة عند تسليمها. هذا التزام أساسي يقع على عاتق الناقل البحري لضمان صحة المعلومات المدونة في وثيقة الشحن، والتي تعتبر وثيقة قانونية ذات أهمية كبيرة في تنظيم عمليات الشحن والتسليم.

أما بخصوص التحفظات التي يمكن أن يسجلها الناقل البحري في حال وجود شكوك حول دقة تلك البيانات، فقد تناول المشرع الجزائري هذا الأمر بشكل واضح في المادة 755 من القانون البحري. تنص هذه المادة على أنه يحق للناقل الامتناع عن تسجيل بعض البيانات التي يقدمها الشاحن إذا لم يتمكن الناقل من التحقق منها بشكل معقول. على سبيل المثال، إذا لم يتمكن الناقل من التأكد من عدد الطرود أو القطع، أو من وزن البضاعة وكمية الشحنة لوجود أسباب جدية تدعو إلى الشك في صحة هذه البيانات، فإنه يحق له التحفظ وعدم تضمين هذه المعلومات في سند الشحن. وهذا يتيح للناقل حماية نفسه قانونيا في حال كانت المعلومات المقدمة غير دقيقة أو غير قابلة للتحقق بشكل موثوق.

وبالنسبة لعلامات التعريف الخاصة بالبضائع، فقد شملتها أيضا هذه التحفظات، حيث لا يلزم الناقل بتضمينها إذا لم تكن دقيقة أو إذا كانت هناك أسباب للشك في صحتها. وتعتبر هذه

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 24

الإجراءات جزءاً من ضمانات الناقل البحري للتأكد من أن المعلومات المسجلة في وثيقة الشحن تعكس الواقع الفعلي للشحنة.¹

مسألة التصريحات المزيفة :

تناولت اتفاقية روتردام هذا الموقف من خلال الفقرة الأولى من المادة 40، حيث منحت الناقل الحق في تسجيل تحفظاته بشأن المعلومات الواردة في المادة 1/36، و يتيح هذا للناقل توضيح أنه غير مسؤول عن صحة المعلومات المقدمة من الشاحن، ولكن يجب أن تتوافر شروط معينة لتمكينه من ممارسة هذا الحق.

الشرط الأول هو أن يكون الناقل على دراية فعلية بأن البيانات الأساسية المذكورة في سند الشحن البحري غير دقيقة، سواء كانت هذه البيانات تتعلق بالكمية أو بنوعية الشحنة.

أما الشرط الثاني فهو أن يكون لدى الناقل أسباب منطقية تدعوه إلى الشك في صحة إحدى البيانات الأساسية الواردة في الوثيقة، مما يمنحه الحق في تسجيل تحفظه على تلك البيانات لضمان عدم تحميله مسؤولية أي معلومات خاطئة قدمها الشاحن.²

حالة البضاعة المقدمة:

فيما يتعلق بحالة البضاعة المقدمة للنقل، يمكن التمييز بين حالتين: الحالة التي لا تكون فيها البضاعة الموجهة للناقل معبأة داخل حاوية أو عربة مغلقة، والحالة التي تكون فيها البضاعة موضوعة داخل حاوية أو عربة مغلقة. وفي هذا السياق، يمكن استعراض النقاط التالية وفقاً لما نصت عليه اتفاقية روتردام في المادة 3/40:

¹ أعمار فيصل ، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، دراسات قانونية وسياسية، جامعة أوبكر بمقايد - تلمسان،

ص 140

² أعمار فيصل، مرجع سابق ، ص 141

أولاً، إذا كانت البضاعة غير مكشوفة سواء للناقل أو لمن ينفذ عملية النقل بسبب وضعها داخل حاوية أو عربة مغلقة من قبل الشاحن، يجوز للناقل تسجيل تحفظاته بخصوص المعلومات المدرجة في المادة 1/36 المتعلقة بالبضاعة. ويتم ذلك في حالتين محددتين:

أ. عندما لا تتوفر للناقل الوسائل المعقولة للتحقق من صحة التصريحات المقدمة من الشاحن حول البضاعة. في هذه الحالة، يكون من حق الناقل توضيح أن التحقق من تلك المعلومات لم يكن ممكناً.

ب. عندما تكون لدى الناقل أسباب وجيهة تدفعه للشك في دقة المعلومات المقدمة من الشاحن. في هذه الحالة، يحق للناقل إدراج تحفظ يوضح ضمن حدود المعقول مدى صحة البيانات التي يشك فيها، وذلك لتجنب تحميله المسؤولية عن أي أخطاء قد تظهر لاحقاً.¹

المبحث الثاني: إنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء التفريغ

في إطار دراسة المسؤوليات القانونية المرتبطة بعمليات النقل البحري، يعدّ ميناء التفريغ إحدى النقاط الحساسة التي تتطلب دراسة دقيقة، حيث تتقاطع فيها مسؤوليات الناقل البحري مع متطلبات تأمين سلامة البضائع، وإنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء التفريغ هو موضوع مهم في القانون البحري الذي يتناول مسؤولية الناقل البحري عند وقوع الأضرار أو التلفيات أثناء عملية التفريغ، وذلك عندما لا يكون هناك خطأ واضح من جانب الناقل البحري في ميناء التفريغ، قد يتم إعفاء الناقل من المسؤولية القانونية بموجب القوانين الدولية التي تسعى لتحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة.

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الظروف التي قد تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية في حال عدم وجود خطأ مباشر يمكن نسبه إليه أثناء عملية التفريغ. كما سيتم التطرق إلى الأسس القانونية التي يستند إليها هذا الإعفاء، مع استعراض بعض التطبيقات القضائية التي أثرت

¹ أعمار فيصل، مرجع سابق، ص 141

حول هذا الموضوع، بهدف تقديم فهم شامل وعميق للمسؤوليات المترتبة على الناقل البحري في هذه المرحلة الهامة من عملية النقل.

ففي نهاية الرحلة البحرية، يظل الناقل البحري للبضائع لدينا بعدة التزامات أخرى من الضروري الآن إبرازها. وللقيام بذلك، سنتطرق إلى مختلف الالتزامات التي يجب أن يفي بها حتى يكون في وضعية يمكن القول عنها أن مسؤولية الناقل غائبة عند وصوله إلى الميناء (المطلب الأول)، ووقت قيامه بعمليات التفريغ والتسليم (المطلب الثاني) فضلا عن إنعدام مسؤولية الناقل بمناسبة النقل البري وتفريغ الحاويات (المطلب الثالث).

المطلب الأول: إنعدام الخطأ أثناء الوصول إلى ميناء التفريغ

تعتبر مرحلة وصول السفينة إلى ميناء التفريغ من أكثر المراحل حساسية في عمليات النقل البحري، حيث تتداخل العديد من العوامل التي قد تؤثر على سلامة البضائع المنقولة. وفي هذا السياق، يبرز تساؤل جوهري حول مسؤولية الناقل البحري في حال وقوع أضرار أو تلفيات أثناء الوصول إلى الميناء، خاصة إذا كان هذا الضرر لا يعزى بشكل مباشر إلى خطأ من جانب الناقل.¹

سنتطرق تباعا في هذا الصدد إلى مسألتين أساسيتين مسألة الإعلام بالوصول (الفرع الأول) ومشكلة التأخير (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإعلام بالوصول

في إطار القانون العام للنقل، يتعين على الناقل إبلاغ المرسل إليه بوصول البضائع، باستثناء الحالات التي يتم فيها تسليم الحمولة محليا. وبالتالي، فإن قانون النقل البحري يفرض على الناقل التزاما بإخطار المرسل إليه، خاصة عندما يكون النقل بموجب سند شحن محدد

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 63

لشخص معين وغير قابل للتفاوض. وينطبق هذا الالتزام أيضا في الحالات التي يشير فيها سند الشحن إلى ضرورة "الإخطار" بأي شخص طبيعي أو معنوي، أو إلى عنوان محدد، للإبلاغ بوصول البضائع إلى ميناء التفريغ، حتى لو كان هناك بند في سند الشحن ينص على انتهاء مسؤولية الناقل عند تسليم البضائع تحت الرافعة، فإن ذلك لا يعفي الناقل من واجب الإبلاغ للمرسلين إليهم، الذين يمكن التعرف عليهم بسهولة، عند وصول البضائع.

عند التعامل مع سندات الشحن الآمرة أو لحاملها، يجد الناقل نفسه في موقف معقد حيث لا يكون لديه معلومات دقيقة حول الجهة التي يجب أن يخطر بها بوصول البضائع إلى ميناء التفريغ. في مثل هذه الحالات، لا يمكن تحميل الناقل مسؤولية إخطار المرسل إليه بوصول البضائع، لأنه ببساطة لا يمتلك الوسائل اللازمة لتحديد هوية المرسل إليه أو الجهة المستلمة. ومن ثم، يعتبر الناقل في هذه الظروف غير مسؤول عن أي خطأ عند عدم تقديم هذا الإخطار، أو حتى عند عدم إعلام أي جهة بوصول السفينة إلى ميناء التفريغ.¹

وفي جميع الحالات التي يكون فيها الناقل غير قادر على تحديد هوية المرسل إليه يفترض أن المرسل إليه يتخذ الترتيبات اللازمة لضمان معرفته بوصول السفينة، سواء من خلال مراقبة حركة السفينة أو عن طريق التواصل مع الجهات المعنية في الميناء.

على الرغم من أن اتفاقية بروكسل والقانون الفرنسي الصادر بتاريخ 18 يونيو 1966 لا يفرضان على الناقلين الالتزام الصارم بإخطار المرسل إليهم بوصول السفينة، إلا أن هذا الأمر غالبا ما يتم لأسباب تجارية. في مثل هذه الحالات، قد يلجأ الناقل إلى نشر إعلانات في الصحف المحلية لإبلاغ جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك المرسلين إليهم أو

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 63

المستفيدين، بوصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وذلك لضمان إتمام عملية التسليم بشكل سلس وبدون تمييز بين المستفيدين.¹

الفرع الثاني: مشكلة التأخر

ينص عقد النقل البحري على مجموعة من الالتزامات التي تقع على عاتق كل من الشاحن والناقل، وهي التزامات تهدف إلى ضمان نقل البضائع بطريقة فعالة وآمنة. من بين هذه الالتزامات، يتعين على الناقل البحري التكفل بنقل البضائع من ميناء الشحن، وضمان وصولها إلى ميناء التفريغ، ومن ثم تسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه. هذه العملية لا تقتصر فقط على نقل البضائع بحرا وتغيير مكانها من نقطة إلى أخرى، بل تشمل أيضا الالتزام بتسليمها في المدة الزمنية المحددة التي لا تؤدي إلى الإضرار بمصالح المرسل إليه.²

إن التزام الناقل يتجاوز مجرد نقل البضائع، إذ ينبغي عليه ضمان وصولها في موعد يتيح للمرسل إليه الاستفادة منها دون تأخير قد يضر بمصالحه الاقتصادية أو التجارية. يعتبر عامل الوقت في النقل البحري عنصرا أساسيا، حيث أن أي تأخير في تسليم البضائع قد يؤثر سلبا على مصالح المرسل إليه، خاصة إذا كانت هذه البضائع معرضة لتقلبات في الأسعار أو تغيرات في السوق.³

وقد يؤدي التأخير إلى خسائر اقتصادية فادحة بالنسبة للمرسل إليه، مما يجعله في موقف حرج من حيث استيفاء التزاماته التجارية أو التزامات أخرى تعتمد على وصول هذه البضائع في وقتها المحدد. وبالتالي، يصبح الالتزام الزمني للنقل البحري ذا أهمية خاصة

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 64

²كميلة أعراب، تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية و السياسية، العدد 1، أبريل 2019، ص436

³كميلة أعراب، مرجع نفسه، ص 437.

فالمصلحة التجارية للمرسل إليه تتأثر بشكل مباشر بسرعة تنفيذ النقل البحري وموثوقيته. ويعتبر تسليم البضائع في الوقت المناسب بمثابة عنصر حيوي لحماية حقوق المرسل إليه والحفاظ على مصالحه، كما أن أي تأخير غير مبرر قد يستدعي تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناجمة، ما لم يكن التأخير نتيجة ظروف استثنائية أو قاهرة خارجة عن إرادته.¹

ويقصد بالتأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري عدم قدرة الناقل على تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه ضمن بنود العقد، أو عدم تمكنه من إتمام عملية التسليم في الوقت المناسب الذي يستغرقه عادة الناقل العادي للقيام بمثل هذا النقل، إذا لم يكن هناك اتفاق محدد على وقت تسليم البضائع. بمعنى آخر، يتعلق التأخير بعدم الالتزام بالموعد الزمني المتفق عليه أو بالمدة الزمنية التي يمكن اعتبارها معقولة ومقبولة في ظروف مشابهة.²

يلاحظ أن المشرع الجزائري قد نص في المادة 775 من التقنين البحري على ضرورة نقل البضائع في مدة مناسبة، دون أن يوضح بدقة المقصود بتلك المدة أو يبين العناصر التي تدخل في تحديدها، وهو ما أدى إلى بروز بعض الغموض في موقف المشرع الجزائري تجاه مسألة التأخير في التسليم.³ هذا الغموض فتح المجال أمام العديد من التفسيرات والآراء المختلفة حول ما يمكن اعتباره مدة مناسبة في هذا السياق. في محاولة لتفسير هذه المادة يرى بعض الفقهاء أن "المدة المناسبة" يمكن أن تفهم على أنها تعني "المدة المعقولة" التي يلتزم فيها الناقل الحريص واليقظ بتسليم البضائع إلى المرسل إليه. غير أن هذا التفسير يثير بعض الإشكالات، إذ لو كان المشرع يقصد فعلا بالمدة المناسبة تلك المدة المعقولة، لكان قد عبر عن ذلك بوضوح وصراحة، كما فعل في نصوص أخرى من التقنين البحري الجزائري. بالإضافة

¹ محمد أمين شيخي، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، 2017، ص 362

² محمد أمين شيخي، المرجع نفسه، ص 362

³ المادة 775 من القانون البحري

إلى ذلك، فإن مصطلح "المدة المعقولة" لا يغطي الحالة التي يكون فيها هناك اتفاق محدد على موعد التسليم، مما يعزز الاعتقاد بأن المدة المناسبة تشمل كلا من المدة المتفق عليها والمدة المعقولة.¹

يمكننا أيضا الاستدلال من نصوص أخرى في التشريع الجزائري على اهتمام المشرع بضرورة تسليم البضائع دون تأخير. على سبيل المثال، تنص المادة 771 من التقنين البحري على أن للناقل الحق في استبدال السفينة المحددة في وثيقة الشحن بسفينة أخرى من نفس النوع، بشرط أن تكون السفينة الجديدة صالحة للقيام بعملية النقل، وأن لا يؤدي هذا الاستبدال إلى أي تأخير في عملية النقل.²

لفهم القواعد المتعلقة بالتأخير في عقد النقل البحري للبضائع بشكل دقيق وشامل يجب علينا الرجوع إلى عدد من النصوص القانونية والتشريعات التي تشكل الأساس القانوني لهذه القواعد. أحد أهم هذه النصوص هو القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 18 يونيو 1966 والذي يعد من القوانين الرائدة في تنظيم النقل البحري للبضائع. هذا القانون يلعب دورا حيويا في تحديد التزامات ومسؤوليات الناقل البحري، خاصة فيما يتعلق بالتأخير في تسليم البضائع.

إلى جانب هذا القانون، ينبغي أيضا مراجعة المرسوم الصادر بتاريخ 31 ديسمبر 1966، الذي يعزز ويكمل الأحكام القانونية الواردة في قانون 1966 فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير. هذا المرسوم يوضح بشكل دقيق الأسس القانونية التي يستند إليها تحديد مسؤولية الناقل في حالات التأخير، ويقدم إرشادات هامة حول كيفية تقييم هذا التأخير وتأثيراته القانونية، وبالإضافة إلى القوانين الفرنسية، يتطلب الأمر دراسة مقارنة مع القوانين الأخرى التي تأثرت بهذه التشريعات، مثل القانون المصري والقانون الأردني. هذه القوانين

¹كميلة أعراب، مرجع سابق، ص 436

²محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 362

تقتبس بعضا من مبادئ القانون الفرنسي، لكنها قد تحتوي أيضا على تعديلات أو تفسيرات محلية تلائم البيئة القانونية لكل دولة. دراسة هذه القوانين توفر فهما أعمق لتطبيقات القواعد القانونية المتعلقة بالتأخير في السياقات المختلفة.¹

علاوة على ذلك، لا يمكن إغفال القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية التي تشكل الإطار العام للنقل البحري على المستوى العالمي. من أبرز هذه الاتفاقيات اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ لعام 1978. توفر هذه الاتفاقيات الدولية مجموعة من المبادئ التي تحكم مسؤوليات الناقل البحري في حالات التأخير، وتعمل على توحيد القواعد المطبقة عبر الدول الموقعة عليها.

فهم القواعد المتعلقة بالتأخير في عقد النقل البحري للبضائع يتطلب بالتالي دراسة شاملة للقوانين الوطنية المؤثرة، مثل القانون الفرنسي، والقوانين المتأثرة به مثل القانون المصري والأردني، إلى جانب تحليل معمق للاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل وهامبورغ التي توفر إطارا مشتركا للتعامل مع قضايا التأخير على الصعيد الدولي. هذه المقارنة والتحليل تسهم في تكوين رؤية متكاملة حول كيفية معالجة مسألة التأخير في مختلف الأنظمة القانونية.²

تطبيق القانون الجزائري على حالات التأخير في عقد النقل البحري للبضائع يتجلى بوضوح في تحميل الناقل المسؤولية إذا لم تصل البضاعة في الميعاد المتفق عليه. ويمكن أن يكون هذا الاتفاق على موعد الوصول إما بشكل صريح من خلال بنود العقد، أو ضمنا من خلال الاعتماد على جداول الرحلات المنتظمة للسفينة، بالإضافة إلى ذلك، يحمل الناقل المسؤولية عن التأخير إذا تجاوز الوقت الذي يستغرقه ناقل عادي في ظروف مشابهة وذلك في الحالات التي لم يتم فيها تحديد موعد دقيق لوصول البضائع. بهذا الشكل، يفرض القانون

¹بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 64

²بوهالي أحمد أمين، مرجع نفسه، ص 64

الجزائري على الناقل الالتزام بتسليم البضائع في المواعيد المعقولة والمناسبة، سواء تم الاتفاق عليها بوضوح أو كانت مستندة إلى معايير النقل البحري المعتادة.¹

أخذ المشرع الجزائري في الاعتبار الضرر الاقتصادي الناتج عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا إلى المرسل إليه، حيث يتضح ذلك من خلال مجموعة من النصوص القانونية الواردة في المواد 771 و 775 و 805 من القانون البحري الجزائري². على سبيل المثال، تنص المادة 771 من القانون رقم 80 لسنة 1976 على حالة التأخير في تسليم البضاعة عندما يقوم الناقل باستبدال السفينة المحددة في العقد بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري. حيث جاء في هذه المادة: "يحق للناقل اختيار تبديل السفينة بسفينة أخرى من نفس النوع وصالحة لتنفيذ النقل المتفق عليه، بشرط ألا يؤدي هذا التبديل إلى أي تأخير".

من هذا النص، يتضح أن الناقل يتحمل المسؤولية عن أي تأخير في تسليم البضائع، وعليه ضمان أن استبدال السفينة لا يؤثر على الموعد المتفق عليه للتسليم.³

بالإضافة إلى ذلك، تشير المادة 775 من القانون البحري الجزائري إلى ضرورة نقل البضائع خلال "مدة مناسبة"، والتي تفسر بأنها "المدة المعقولة" التي يتوقع أن يقوم فيها الناقل الحريص بتسليم البضائع للمرسل إليه. هذه العبارة تهدف إلى التأكيد على أن الناقل ملزم بنقل البضائع في إطار زمني يتوافق مع المعايير التجارية المقبولة، لضمان حماية مصالح المرسل إليه، ومن جهة أخرى، لتوضيح الفرق بين المدة المتفق عليها بين أطراف عقد النقل البحري لتسليم البضائع والمدة المعقولة التي قد يحتاجها الناقل الحريص في ظروف مشابهة، جاءت المادة 805 من القانون البحري الجزائري لتحديد أنه في حال عدم تصريح الشاحن أو ممثله عن طبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها وتوثيق هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة

¹يوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 70

² المواد 771 و 775 و 805 من القانون البحري الجزائري

³ المادة 771 من القانون رقم 80 لسنة 1976 من القانون البحري

نقل أخرى مماثلة، فإن الناقل لا يعد مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع سواء كان ذلك التأخير يتجاوز الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول الذي يتوقع أن يستغرقه الناقل الحريص.²¹

مما سبق يتضح أن المشرع الجزائري قد نظم مسألة التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً وفقاً لقواعد القانون البحري، مع تحديد حالتين لتسليم البضائع: إما في الموعد المحدد الذي اتفق عليه الأطراف، أو في إطار زمني يعتبر معقولاً أو مناسباً. يتم تحديد ما إذا كان الوقت المعقول أو المناسب قد تحقق بناءً على معايير التصرفات الحريصة التي يتوقع أن يتبعها شخص حريص. وبالتالي، لا يمكن مقارنة الناقل البحري بالناقل الحريص إلا إذا كان في نفس الظروف التي أحاطت بعملية النقل، مما يعني أن تقييم التأخير يجب أن يأخذ بعين الاعتبار جميع الظروف الفعلية التي واجهها الناقل أثناء عملية النقل.

من الضروري أن نلاحظ أن المرسل إليه لا يكفي بإثبات مسؤولية الناقل البحري عن التأخير، بل يجب عليه أيضاً إثبات الضرر الذي تكبده نتيجة لهذا التأخير. يمكن تقديم هذا الإثبات بكل وسائل الإثبات المتاحة، دون الحاجة إلى انتظار وصول البضاعة لإجراء المعاينة. ومع ذلك، يمكن للناقل البحري أن يتجنب المسؤولية عن التأخير إذا تمكن من إثبات أن الضرر الناجم كان نتيجة لظروف إعفاء قانونية منصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري، أضف إلى ذلك، أن شروط الإعفاء من المسؤولية بسبب التأخير في تسليم البضائع تعد غير صالحة وفقاً لما تنص عليه الفقرة ب من المادة 811 من القانون التي تقضي بأن: "أي شرط تعاقدي يهدف إلى تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد في المادة 805 يعتبر باطلاً وغير ذي أثر".³

¹ المادة 805 من القانون البحري الجزائري

² بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 70

³ بوهالي أحمد أمين، مرجع نفسه، ص 71

المطلب الثاني: إنعدام الخطأ أثناء القيام بعمليات التفريغ والتسليم

من أجل ضمان الترتيب الزمني للأحداث في سياق عمليات التفريغ والتسليم، فإننا سنتناول بالدراسة عملية التفريغ البضاعة (الفرع الأول) تم نتعرض لمسألة تسليم البضاعة.

الفرع الأول: عمليات تفريغ البضائع

التفريغ هو عملية سحب البضائع من السفينة ونقلها إلى رصيف الميناء، ومن المهم الإشارة هنا إلى أن عملية تحميل الشاحنات ليست جزءاً من عملية التفريغ البحري، إذ لا تعتبر من مسؤوليات الناقل في سياق النقل البحري. إذ لا يتحمل الناقل المسؤولية عن الشحنات بمجرد أن يتم تفريغ البضائع من السفينة، ما لم يكن هناك إخفاق في تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو في حال تم إصدار سند الشحن من بداية الرحلة إلى نهايتها.¹

فخلال عملية النقل البحري، يتحمل الناقل البحري مسؤولية كبيرة في الحفاظ على البضائع بنفس العناية والاهتمام الذي تم تقديمه أثناء عملية الشحن. وهذا يشمل ضمان حماية البضائع من التعرض لأي ضرر أو تلف أثناء التفريغ، الذي يعتبر من المراحل الحاسمة في النقل. إذا ترك الناقل البحري البضائع معرضة للعوامل الجوية مثل المطر أو الثلج لفترات طويلة دون توفير الحماية اللازمة، خاصة إذا كانت طبيعة البضائع حساسة للرطوبة، فإنه يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة. ويجب أن يكون الناقل على علم مسبق بطبيعة هذه البضائع، ولا يعذر بعدم أخذ التدابير الكافية لحمايتها.

عملية التفريغ، في الأساس، هي عكسية لعملية الشحن، حيث تتعلق بإزالة البضائع من السفينة بعد وصولها إلى ميناء التفريغ. هذه العملية تتطلب نقل البضائع من سطح السفينة إلى رصيف الميناء بشكل آمن، أو في بعض الحالات إلى وسائل نقل أخرى مثل الصنادل التي تقوم بتوصيل البضائع إلى الرصيف في حال كانت السفينة غير قادرة على الرسو مباشرة

¹ وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 77

على الرصيف. هنا، يجب التفرقة بين عملية التفريغ والتسليم، حيث أن التفريغ هو عملية مادية متعلقة بنقل البضائع، بينما التسليم يمثل الجانب القانوني الذي بموجبه ينهي عقد النقل بين الناقل والمرسل إليه، من ناحية المسؤوليات، يقع على عاتق الناقل البحري الالتزام بتنفيذ عملية التفريغ، إلا إذا نص عقد النقل على خلاف ذلك، حيث يمكن للشاحن أو المرسل إليه أن يتحمل هذا الالتزام. وفي كل الأحوال، لا يمنع هذا الترتيب من تحميل الشاحن أو المرسل إليه تكاليف عملية التفريغ. عادة ما يتم التفريغ من قبل مختصين في هذا المجال، يعرفون بمقاولي الشحن والتفريغ، الذين يعملون لحساب الجهة المسؤولة عن هذه المهمة بموجب الاتفاق أو العقد المبرم.¹

تعتبر عملية التفريغ جزءاً لا يتجزأ من عملية النقل البحري، وهي خطوة مكملة لها حيث لا يمكن إتمام عملية النقل بنجاح دون إتمام عملية التفريغ بالشكل المطلوب، وذلك بعد الحصول على الموافقات اللازمة من السلطات المختصة في ميناء الوصول.

لجأت الشركات البحرية بشكل متزايد إلى استخدام حقها القانوني في تفويض عملية تفريغ البضائع إلى مؤسسات مستقلة، مع بقاء مسؤوليتها قائمة تجاه أي أضرار قد تلحق بالبضائع أثناء هذه العملية. تعتبر الاستعانة بمصادر خارجية في عمليات التفريغ خياراً استراتيجياً للشركات البحرية، حيث يتعين على الناقل ضمان العناية اللازمة بحماية البضائع. ومع ذلك، يواجه الناقل تحدياً كبيراً في التعامل المباشر مع المستفيدين من البضائع، خاصة في مراحل التحميل والتفريغ التي تتطلب معالجة دقيقة، حيث تعد هذه العمليات من بين الأكثر خطورة في النقل البحري.²

¹وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 79

²مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 286

تشير الإحصائيات إلى أن معظم الأضرار التي تلحق بالبضائع تحدث أثناء المناولة الرأسية والأفقية للحمولة. وبالتالي، إذا أراد الناقل تفادي الخطأ والحفاظ على سجل نظيف عليه أن يكون حذرا للغاية في اختيار شركة التفريغ، بما يضمن توفير الرعاية المطلوبة للمستفيدين من البضائع. ولهذا السبب، يقوم الناقل غالبا بالإشراف المباشر على عمليات التفريغ لضمان توثيق شامل وتقديم تقارير مفصلة لشركة النقل البحري. في حال كان الناقل على دراية أو من المفترض أن يكون على علم بعدم إمكانية تفريغ البضائع في ميناء معين يتوجب عليه رفض إصدار سند الشحن والإشارة إلى أن هذا الميناء لا يمكن اعتباره ميناء للتفريغ. كما أن حساب وقت البدء في عملية التفريغ يبدأ من لحظة إعلان الربان بأن السفينة جاهزة لتفريغ الحمولة. من الضروري الالتزام بالمدة الزمنية المتفق عليها للتفريغ أو بالمدة التي يحددها العرف البحري في حال عدم وجود نص قانوني محدد. وتؤخذ في الاعتبار عدة عوامل عند حساب هذه المدة، مثل طبيعة البضائع ونوعها وكميتها وعددها وحجمها.¹

المطلب الثالث: النقل البري وتفريغ الحاويات

يعد النقل البحري واحدا من أهم وسائل نقل البضائع على المستوى الدولي، حيث يسهم في تسهيل حركة التجارة العالمية بفضل قدرته الكبيرة على نقل كميات ضخمة من السلع عبر البحار والمحيطات. تلعب السفن دورا محوريا في هذه العملية، فهي مصممة لنقل أنواع مختلفة من البضائع، سواء كانت مواد خام أو منتجات جاهزة، مما يجعل النقل البحري الوسيلة الأكثر كفاءة من حيث التكلفة لنقل البضائع لمسافات طويلة. من بين أهم العناصر المستخدمة في عمليات النقل البحري هي الحاويات، التي تعد وسيلة أساسية لتجميع وحماية البضائع أثناء شحنها، و تفريغ الحاويات يعتبر خطوة مهمة في سلسلة النقل البحري، ويتم بعد وصول السفن إلى الموانئ البحرية. تتطلب هذه العملية استخدام معدات متخصصة مثل الرافعات العملاقة وأنظمة المناولة المتقدمة، لضمان نقل الحاويات من السفينة إلى الأرض بشكل آمن وسريع.

¹ وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 79

ويعد تخطيط عملية التفريغ أمرا بالغ الأهمية لتجنب التأخير وتفاذي أي أضرار محتملة قد تلحق بالبضائع داخل الحاويات. وفي هذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين:

الفرع الأول: مرحلة النقل البري

يرتبط النقل البحري بشكل وثيق بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ العصور القديمة حيث يعتبر وسيلة رئيسية لتنشيط عمليات التبادل الدولي. ينقل ما يقارب ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية عبر البحر، مما يجعل النقل البحري عاملا محوريا في حركة التدفق السلعي ضمن التجارة الدولية. وقد زادت أهمية النقل البحري بشكل خاص مع نجاح وانتشار استخدام الحاويات، التي أحدثت ثورة في هذا القطاع.¹

تدور معظم أنشطة قطاع النقل البحري حول السفينة، التي تعتبر المحور الأساسي لهذا القطاع، ويشمل ذلك شركات ووكلاء الملاحة، وشركات الشحن والتفريغ، وغيرها من الجهات المعنية. يعد النقل البحري من أبرز أشكال النقل الدولي، نظرا لدوره الحاسم في تنفيذ عقود التجارة الدولية. ولهذا السبب، كان من الضروري تنظيم هذا النوع من النقل من خلال مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، أبرزها "قواعد روتردام" التي تتعلق بالنقل البحري للبضائع سواء كلياً أو جزئياً.²

ورغم التطور الكبير في النقل البحري، وخاصة في مجال استخدام الحاويات، إلا أن هذا المفهوم الجديد لم يتم تناوله بشكل كامل في الاتفاقيات الدولية حتى يومنا هذا. ورغم ذلك، تضمنت بعض الاتفاقيات بنوداً لتحديد المسؤولية في النقل البحري باستخدام الحاويات،

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز السكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 411

² محمد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 10.

لكنها لا تزال بحاجة إلى مزيد من التنظيم الشامل لضمان مواكبة التطورات الحديثة في هذا المجال.¹

الفرع الثاني: تفريغ الحاويات

الحاوية هي عبارة عن وعاء أو صندوق يتم تصنيعه بأحجام وأشكال متعددة لتناسب متطلبات تجميع وحفظ البضائع بداخلها، بهدف تسهيل عملية نقل هذه البضائع من مكان إلى آخر بطريقة آمنة وفعالة. تستخدم الحاويات في العديد من وسائل النقل، بما في ذلك السفن، الشاحنات، والقطارات، حيث تمثل وسيلة أساسية في عمليات النقل التجاري على المستوى العالمي. وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة،² فقد تناولت اتفاقية بروكسل لعام 1924، التي تهدف إلى توحيد قواعد سند الشحن، موضوع الحاويات بشكل عام، لكنها ركزت فقط على دورها في حساب حدود مسؤولية الناقل البحري، دون الخوض في تفاصيل دقيقة بشأن استخدامها كأداة نقل مستقلة. أما اتفاقية هامبورج لعام 1978، التي تعنى بتوحيد قواعد النقل البحري، فقد قدمت تعريفاً أوسع للحاوية، معتبرة إياها أداة أساسية في عمليات النقل البحري، وخصصت لها دوراً محدداً في تحديد مسؤولية الناقل. ومع ذلك، كان التركيز الأساسي لهذه الاتفاقية ينصب على تحديد مسؤولية الناقل في سياق استخدام الحاويات دون تناول تفاصيل تقنية أو تصميمية.

من ناحية أخرى، عرّفت المادة 1 من اتفاقية الجمارك لعام 1972 الخاصة بالحاويات الحاوية بأنها أداة نقل تتميز بطابع دائم، حيث تم تصميمها بحيث تستخدم بشكل متكرر ومتكرر في عمليات النقل المختلفة. وتم تصميم الحاويات بحيث تكون قوية بما يكفي لتحمل الظروف القاسية التي قد تواجهها أثناء النقل، مما يلغي الحاجة إلى تفريغ البضائع من داخلها

¹ محمد الفقي، مرجع سابق، ص 10

² يوسف حسن يوسف، النقل و لشحن و التأمين البحري في ضوء القانون البحري، الطبعة الأولى، المركز القومي القاهرة

عند تغيير وسائط النقل. إضافة إلى ذلك، يتم تصميم الحاويات بحيث تكون مناسبة لمتناسب مع آليات المناولة المختلفة، مما يسهل عمليات التعبئة والتفريغ ويضمن كفاءة هذه العمليات. أما بالنسبة للقضاء، فقد صدرت قرارات قضائية نادرة اعتبرت أن الحاوية قد تعد جزءاً من السفينة نفسها في بعض الحالات. لكن هذا التوجه القضائي لم يكن شائعاً، حيث أن الحاوية لا يمكن اعتبارها جزءاً من هيكل السفينة بشكل دائم، بل تعد في غالب الأحيان شكلاً من أشكال التغليف أو الحماية للبضائع الموجودة بداخلها، مما يجعلها وحدة منفصلة ومستقلة عن السفينة.¹

تتنوع الحاويات المستخدمة في النقل البحري من حيث النوع والحجم والمقاسات وذلك بما يتناسب مع طبيعة البضائع المشحونة بداخلها. جميع الحاويات تتميز بشكل مستطيل وتصنع من مواد قوية وصلبة، مما يجعلها مناسبة للمناولة في الموانئ ولتنقل عبر وسائل الشحن المختلفة. يمكن تصنيف الحاويات إلى نوعين رئيسيين، يندرج تحت كل منهما أنواع متعددة، والتي يمكن تلخيصها على النحو التالي:

1. حاويات البضائع العامة

تصمم حاويات البضائع العامة لشحن مجموعة متنوعة من السلع، ولا تقتصر على نوع محدد من البضائع. تشمل الأنواع الرئيسية لحاويات البضائع العامة ما يلي:

(أ) الحاويات العادية (حاويات الاستعمال العام)

تعتبر الحاويات العادية من أكثر الأنواع شيوعاً. تتسم بكونها مغلقة بالكامل ولها سقف وجوانب صلبة، مع وجود باب على أحد جوانبها لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ. تتوفر

¹ ابن عثمان فريدة، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، ص 352

أحجامها عادة 20 قدما أو 40 قدما، وهي مناسبة لشحن مختلف أنواع البضائع سواء كانت جافة أو سائلة، سواء كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

(ب) الحاويات ذات السقف المفتوح

تتميز هذه الحاويات بوجود سقف متحرك مصنوع من القماش أو البلاستيك، الذي يمكن فتحه بالكامل. يتم تصميمها خصيصا لنقل البضائع الثقيلة والضخمة، التي لا يمكن رفعها إلا باستخدام الرافعات العلوية. تستخدم أيضا في أحجام 20 قدما أو 40 قدما.¹

(ج) الحاويات المسطحة (حاويات البلاتفورم):

تشبه الحاويات العادية ولكنها تفتقر إلى الأساسات العليا والزوايا، مما يتيح سهولة تحميلها وتفريغها. تشمل أيضا الحاويات المسطحة المتحركة المزودة بعجلات، مما يسهل تحريكها وتدرجها. تتوفر في أحجام 20 قدما أو 40 قدما.

(د) الحاويات ذات الهيكل المعدني

تتسم هذه الحاويات بهيكل معدني صلب وتتوفر أيضا بأحجام 20 قدما أو 40 قدما، مما يوفر مزيدا من المتانة والأمان للبضائع المنقولة.

(هـ) الحاويات ذات الجوانب المفتوحة

تتميز هذه الحاويات بجوانب غير ثابتة، مما يسمح بشحن البضائع ذات الأبعاد غير المنتظمة أو تلك التي تحتاج إلى سهولة في التحميل والتفريغ.

2. حاويات البضائع ذات الطبيعة الخاصة

تصمم هذه الحاويات لتلبية متطلبات محددة لنقل البضائع التي تتطلب ظروفًا خاصة. تشمل الأنواع الرئيسية لهذه الحاويات ما يلي:

¹مرمي كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المتربطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، الإصدار الثاني، 2018، ص 364

(أ) الحاويات المعزولة حرارياً

تكون هذه الحاويات معزولة تماماً من جميع الجوانب لتقليل تبادل الحرارة بين الداخل والخارج. تستخدم بشكل رئيسي لنقل المنتجات الحساسة لدرجة الحرارة، مثل المواد الغذائية الأدوية، والمواد الكيميائية.¹

(ب) الحاويات المسخنة

تحتوي هذه الحاويات على جهاز توليد للحرارة، مما يجعلها مناسبة لنقل البضائع التي تحتاج إلى الحفاظ على درجة حرارة معينة لضمان عدم تأثرها.

(ج) الحاويات المبردة (حاويات الثلجة)

تستخدم للحفاظ على درجة برودة محددة داخل الحاوية. يمكن تبريدها من خلال نظام تبريد مرتبط بمولد كهربائي على متن السفينة.

(د) الحاويات الخزانات أو الصهاريج

تستخدم لنقل السوائل مثل الزيوت، الغاز المضغوط، أو المواد الكيميائية. تتسم هذه الحاويات بأنها متينة وعادة ما تكون مصممة على شكل خزانات معدنية لتوفير الحماية والأمان للبضائع السائلة.

تتيح هذه التنوعات في الحاويات تلبية احتياجات شحن مختلفة وتضمن سلامة وفعالية عمليات النقل البحري عبر الموانئ المختلفة.²

¹-سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل الأحادي و النقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص25.

²-سوزان علي حسن، مرجع نفسه، ص25.

الفصل الثاني:

إنعدام خطأ الناقل أثناء رحلة السفينة في البحر

الفصل الثاني: إنعدام خطأ الناقل أثناء رحلة السفينة في البحر

تمثل عمليات النقل البحري عنصراً محورياً في حركة التجارة الدولية، حيث تعتمد اقتصادات العديد من الدول على الشحن البحري كوسيلة رئيسية لنقل البضائع. ومع ذلك، فإن هذه العمليات تتطوي على مخاطر متعددة قد تؤثر على سلامة البضائع وعلى التزام الناقل البحري بتنفيذ العقد المبرم مع الشاحن. في هذا السياق، يعد موضوع "إنعدام خطأ الناقل" أثناء رحلة السفينة البحرية واحداً من المواضيع القانونية المثيرة للاهتمام، حيث يطرح التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل في حالة عدم وجود خطأ واضح يؤثر على الشحنة أو على سلامة السفينة. وتتعدد المسألة عند التعامل مع الحوادث أو الأضرار التي قد تصيب البضائع أثناء الرحلة البحرية، دون أن يكون هناك خطأ فعلي يمكن نسبه إلى الناقل أو طاقم السفينة. وفي مثل هذه الحالات، تنشأ تساؤلات قانونية مهمة حول من يتحمل المسؤولية، وما إذا كان يحق للناقل التمتع بالإعفاء من المسؤولية بناء على عدم وجود خطأ مباشر. تعتبر هذه النقطة من أبرز التحديات التي تواجه الأطراف المعنية في عقود النقل البحري، حيث تلقي فيها الاعتبارات القانونية مع العمليات الفنية المعقدة التي تتعلق بسلامة السفينة والشحنات.

لذلك سنتطرق لهذه المسائل في بحثين رئيسيين:

المبحث الأول: إنعدام الخطأ والمسؤولية غير التعاقدية للناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: إنعدام الخطأ أثناء الأحداث المرتبطة بإرادة الناقل

المبحث الأول: إنعدام الخطأ والمسؤولية غير التعاقدية للناقل البحري للبضائع

يعتبر فهم إنعدام الخطأ والمسؤولية غير التعاقدية للناقل البحري أثناء رحلة السفينة في البحر مسألة قانونية جوهرية. أثناء الرحلة البحرية، قد تواجه السفينة ظروفًا غير متوقعة قد تؤدي إلى أضرار أو خسائر للبضائع. في حالات عديدة، قد لا يكون هناك خطأ مباشر أو تقصير من جانب الناقل، مما يثير تساؤلات حول مدى مسؤولية الناقل في مثل هذه الظروف.

وهنا يتم تسليط الضوء على هذه التحديات القانونية التي يواجهها الناقل البحري في ظل ظروف قد تكون خارجة عن إرادته أو لا يمكن التحكم فيها. في مثل هذه الحالات كيف يمكن تحديد مدى مسؤولية الناقل عندما لا يكون هناك خطأ مباشر يمكن نسبه إليه؟ وما هي الحدود التي يضعها القانون لتحديد المسؤولية غير التعاقدية في ظل إنعدام الخطأ؟

وهذا ما سيتم تناوله في المطلبين أدناه:

المطلب الأول: إنعدام الخطأ والمسؤولية الموضوعية للناقل البحري.

المطلب الثاني: إنعدام الخطأ في حوادث التصادم.

المطلب الأول: إنعدام الخطأ والمسؤولية الموضوعية للناقل البحري

سنخصص هذا المطلب لدراسة مسؤولية الناقل عن الأخطاء التي يرتكبها تابعيه (الفرع الأول) ومسؤوليته الناتجة عن غير تابعيه خارج حالة التصادم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن فعل تابعيه

يمكن أن يسأل الناقل البحري عن أفعاله الشخصية، أو أفعال تابعيه (العاملين لديه) ليس فقط باعتباره طرفا في عقد النقل، بل بصفته الشخص الذي ارتكب خطأ قد يكون مستقلا عن هذا العقد أو أي عقد آخر بشكل عام. فمثلا، بعد انتهاء عقد النقل رسميا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، قد يرتكب الناقل أو أحد تابعيه خطأ يؤدي إلى إلحاق ضرر بالبضاعة. مثال ذلك، تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف حيث يتم تخزين البضاعة. في هذه الحالة، حتى لو لم يكن الفعل متعلقا مباشرة بعقد النقل، يمكن أن يسأل الناقل عن الخطأ الناتج عن فعل تابعيه.¹

قد يحدث أيضا أن يتحمل الناقل مسؤوليتين في آن واحد، مسؤولية تعاقدية ومسؤولية تقصيرية. فالأولى تتعلق بالالتزامات المنصوص عليها في عقد النقل، بينما الثانية ترتبط بأفعال تابعيه أو أفعاله الخاصة التي تحدث خارج نطاق العقد. مع ذلك، من المهم التأكيد أنه لا يجوز الجمع بين المسؤوليتين أو الاختيار بينهما.

طالما يوجد عقد ينظم العلاقة بين الأطراف، فإن المسؤولية التعاقدية تكون هي الأساس. وتعتبر هذه المسؤولية محدودة، حيث تغطي الأضرار الناتجة عن هلاك البضاعة

¹ - بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار المغرب للنشر و التوزيع ، 2002 ، ص127.

تلفها، أو التأخير في تسليمها. وإذا كان الضرر ناتجا عن خطأ من قبل الناقل أو أحد تابعيه خلال تنفيذ العقد، حتى وإن ترافق مع خطأ تقصيري، يجب تفعيل قواعد المسؤولية التعاقدية.¹

يبدو أن التمييز بين المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري يفقد الكثير من أهميته، إن لم يكن غير موجود تماما، وذلك بالنظر إلى ما ورد في المادة 813 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على نفس النظام القانوني للمسؤولية، بما في ذلك القيود والإعفاءات المقررة، يطبق على أي دعوى ترفع ضد الناقل بغرض المطالبة بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة.²

ما تعنيه هذه المادة هو أنه بغض النظر عما إذا كانت الدعوى تعتمد على المسؤولية التعاقدية المنبثقة من عقد النقل، أو إذا كانت تستند إلى المسؤولية التقصيرية التي قد تكون ناتجة عن فعل ضار مستقل عن العقد، فإن النظام القانوني الذي يحدد مسؤولية الناقل يظل هو نفسه في الحالتين. هذا النظام يشمل تحديدا مسبقا لمسؤولية الناقل، مما يعني أن هناك حدودا معينة للمبلغ الذي يمكن أن يطالب به المتضرر في حالة حدوث ضرر أو تلف للبضاعة.

بالإضافة إلى ذلك، تقرر هذه المادة بأن الإعفاءات التي قد يتمتع بها الناقل بموجب العقد أو القانون تشمل جميع الدعاوى بغض النظر عن نوع المسؤولية التي تستند إليها. لذلك، حتى لو تم رفع الدعوى بناء على خطأ تقصيري من الناقل أو تابعيه، فإن تلك الدعوى ستكون خاضعة لنفس التحديدات والإعفاءات التي تنطبق على الدعاوى التعاقدية، وبذلك، يعكس

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، 2012، ص 264

² بسعيد مراد، مرجع نفسه، ص 241

القانون الجزائري رغبة واضحة في توحيد معايير المسؤولية القانونية للناقل البحري، بغض النظر عن الأساس القانوني للدعوى.¹

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة عن غير تابعيه وخارج حالة التصادم
في حالة وقوع أضرار للبضاعة أثناء النقل البحري، فإن الناقل البحري يمكنه التملص من المسؤولية إذا أثبت أن هذه الأضرار ناتجة عن عيب خفي في السفينة لم يكن بمقدوره اكتشافه، حتى مع اتخاذ كافة التدابير اللازمة. وهنا العدالة تقتضي أن لا يحمل الناقل مسؤولية عيب في السفينة كان خافيا عليه، خاصة في ظل التطور التكنولوجي المتسارع الذي شهدته صناعة السفن في العصر الحديث. ومع أن السفن اليوم تخضع لفحوص دورية من شركات متخصصة، إلا أن عدم اكتشاف هذه العيوب من قبل تلك الشركات يعزز من فرضية أن العيب كان خفيا فعلا ولم يكن بالإمكان اكتشافه.²

وينص القانون البحري الجزائري، في مادته 230، على ضرورة إجراء تفتيش دوري للسفن كل سنة أو سنتين بناء على صلاحية شهادة السلامة، وذلك لضمان التزام السفينة بمعايير الأمن المطلوبة. كذلك، تنص المادة 231 من القانون نفسه على إمكانية إخضاع السفينة لتفتيش إضافي شامل أو جزئي، وذلك في حالة وقوع حادث أو اكتشاف خلل يؤثر على سلامة السفينة أو كفاءة معدات الإنقاذ. هذا التفتيش الدوري والإضافي يعد خطوة هامة لضمان سلامة السفن، ويعتبر أيضا جزءا من العناية اللازمة التي يجب على الناقل البحري اتخاذها.³

¹ الأمر رقم 80.76 مؤرخ في 23/10/76 المعدل والمتمم بقانون رقم 0580 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون

البحري . الجريدتين الرسميتين رقم 29/1977 و رقم / 47. 1998.

² عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، ص 328

³ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 281

إذا تمكن الناقل من إثبات أنه بذل العناية الواجبة في فحص السفينة وأن العيب الخفي لم يكن ظاهراً حتى مع الاهتمام الكافي، فإنه يعفى من المسؤولية. وقد أوضح القانون البحري الجزائري هذا الالتزام بشكل واضح، حيث يتطلب من الناقل أن يظهر اهتماماً كافياً بصيانة السفينة وفحصها بشكل دوري. هذا التوجه يعد أكثر شمولاً من القانون الفرنسي السابق الذي كان يعفي الناقل فقط في حالة وجود عيب خفي دون النظر إلى مدى العناية التي بذلها الناقل. بينما اليوم، باتت العناية الواجبة مطلباً قانونياً لا غنى عنه لإعفاء الناقل من المسؤولية.

في هذا السياق، تظل مسؤولية الناقل البحري محكومة بمبدأ العناية الواجبة حتى في الحالات التي تتعلق بأضرار ناتجة عن أطراف خارجية غير تابعة له، أو عن عوامل خارجية تحدث خارج إطار التصادم. إذا كان الضرر ناتجاً عن عوامل خارجية أو أطراف لا تربطهم علاقة مباشرة بالناقل، فإن الناقل يمكن أن يعفى من المسؤولية شريطة إثباته أنه قد اتخذ كافة الإجراءات الوقائية اللازمة. فمثلاً، إذا تعرضت البضاعة لأضرار نتيجة تسرب مواد خطيرة على الرصيف بعد تقيدها، فإن الناقل قد يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن تسرب المواد كان نتيجة ظروف غير متوقعة أو غير قابلة للتقاضي، شريطة أن يكون قد بذل كل جهد ممكن للحفاظ على سلامة البضاعة.¹

المطلب الثاني: إنعدام الخطأ في حوادث التصادم

تعتبر حوادث التصادم البحري من أخطر التحديات التي تواجه النقل البحري، حيث تؤدي إلى أضرار جسيمة للسفن والبضائع، وقد تعرض حياة الأشخاص على متنها للخطر. في مثل هذه الحوادث، يتم عادة تحميل أحد الأطراف المسؤولية بناءً على خطأ ارتكبه سواء كان الناقل البحري أو الطاقم. ومع ذلك، هناك حالات استثنائية تحدث فيها التصادمات دون

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 281

أن يكون للناقل البحري أي خطأ مباشر. يعرف هذا الوضع بإنعدام الخطأ، وهو ما يثير تساؤلات قانونية حول مدى مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات.

إنعدام الخطأ في حوادث التصادم البحري يمثل تحدياً قانونياً خاصاً، حيث قد تنتج الحوادث عن عوامل خارجة عن إرادة الناقل، مثل الظروف الجوية السيئة، أعطال فنية خفية في السفينة، أو حتى تصرفات غير متوقعة من أطراف أخرى. في هذه الحالات، يصبح من الصعب تحميل الناقل البحري المسؤولية الكاملة عن الأضرار. بناء على القوانين الدولية مثل اتفاقية بروكسل لعام 1910، يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية أو تقلص مسؤوليته في حال أثبت أنه بذل العناية الكافية ولم يكن بإمكانه منع الحادث.

وقد عرفت المادة 273 من القانون البحري الجزائري التصادم البحري بأنه كل ارتطام مادي يحدث بين السفن في عرض البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، بغض النظر عن طبيعة المياه التي وقع فيها هذا التصادم، سواء كانت مياهاً دولية أو إقليمية أو داخلية. هذا التعريف يركز على وقوع تصادم ملموس بين تلك المنشآت العائمة، دون الالتفات إلى موقع الحادث، بل يعتبر التصادم حادثاً بحرياً ما دام قد تم بين سفن بحرية أو باوخر مخصصة للملاحة الداخلية.¹

من خلال هذا التعريف، يمكن استخلاص ثلاث شروط رئيسية تحدد متى يعتبر الحادث تصادماً بحرياً:²

1. وجود منشأتين عائمتين: يجب أن يكون الحادث قد وقع بين مركبتين عائمتين في المياه. سواء كانت هاتين المنشأتين سفناً بحرية كبيرة، أو باوخر تستخدم في الملاحة الداخلية، فإن وجود هذين الكيانين يعد شرطاً أساسياً لاعتبار التصادم بحرياً.

¹المادة 273 من القانون البحري الجزائري

²وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 32

2. إحدى المنشأتين يجب أن تكون سفينة بحرية: من الضروري أن تكون إحدى المنشأتين المتورطتين في الحادث عبارة عن سفينة بحرية، بمعنى أنها مصممة ومستخدمة للنقل البحري عبر المحيطات والبحار المفتوحة. يمكن أن تكون المنشأة الأخرى سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية.

3. وقوع ارتطام مادي بين المنشأتين: الشرط الثالث يتمثل في أن التصادم يجب أن يكون ماديًا، أي أن هناك ارتطاما ملموسا وفعليا قد حدث بين المنشأتين العائمتين. هذا يعني أن التصادم البحري لا يشمل الحوادث التي تكون نتيجة تأثيرات غير مادية، كالتسبب في حادث بواسطة موجات عاتية أو اضطرابات بحرية غير مباشرة.

هذه الشروط الثلاثة تشكل الأساس لتعريف التصادم البحري وتحديد نطاق المسؤولية المترتبة عليه، مما يسهم في وضع الإطار القانوني للتعامل مع مثل هذه الحوادث البحرية.¹

الفرع الأول : التصادم الناجم عن خطأ إحدى السفن

تنص المادة 277 من القانون البحري الجزائري على أنه في حال وقوع حادث تصادم بحري نتيجة خطأ من إحدى السفن، تقع مسؤولية تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ، وهذا النص يعتبر تجسيدا لمبدأ المسؤولية المنبثق عن القواعد العامة، حيث يتطابق مع ما ورد في المادة 124² من القانون المدني الجزائري، التي تنص على أن "كل عمل يرتكبه شخص ويتسبب في إلحاق ضرر بالغير يلزم مرتكبه بالتعويض عن هذا الضرر."³

¹وهالي أحمد أمين، مرجع سابق ، ص 33

²المادة 124 من القانون المدني الجزائري

³المادة 277 من القانون البحري الجزائري.

بموجب هذا المبدأ، فإن المسؤولية تلقى على عاتق السفينة التي كان خطأها سببا مباشرا في وقوع التصادم، بغض النظر عما إذا كان الخطأ صادرا عن الربان، أو أفراد الطاقم، أو حتى عن مالك السفينة أو الشركة المشغلة لها. فالنص القانوني يشير بوضوح إلى "خطأ السفينة"، مما يعني أن المسؤولية تقع على الكيان الذي تمثله السفينة بشكل عام سواء كان المتسبب في الخطأ أحد الأفراد المسؤولين عن تشغيلها أو إدارتها.

ومن الأمثلة العملية على هذا النوع من الخطأ، يمكن الإشارة إلى الحالة التي يسمح فيها مالك السفينة بإبحارها رغم أنها غير صالحة للملاحة البحرية، وهو ما قد يؤدي إلى وقوع حادث تصادم مع سفينة أخرى. في مثل هذه الحالة، يتم تحميل المسؤولية لمالك السفينة بناء على خطأه في السماح للسفينة بالإبحار وهي في حالة غير آمنة. وبذلك يعتبر هذا تصادما ناجما عن خطأ بشري، ويقع على عاتق السفينة المتسببة في الحادث واجب تعويض الأضرار. تتسع دائرة المسؤولية أيضا لتشمل أخطاء الطاقم أو الربان في أثناء تسيير السفينة. على سبيل المثال، إذا ارتكب الربان خطأ في تقدير المسافة الآمنة بين السفينة وسفينة أخرى، ما أدى إلى وقوع التصادم، فإن هذا يعد خطأ يستوجب التعويض. وبالمثل، إذا كان الطاقم غير مؤهل بشكل كافٍ للتعامل مع الظروف البحرية التي تواجههم، وتسبب ذلك في الحادث، فإن الخطأ ينسب للسفينة والجهة المسؤولة عن إدارتها.¹

يظهر هذا النظام القانوني أنه في حالة وقوع تصادم بحري نتيجة خطأ من جانب إحدى السفن، فإن المسؤولية تتحدد بناء على الشخص أو الجهة المسؤولة عن إدارة وتشغيل السفينة. وهكذا، يتعين على السفينة المتسببة في الحادث دفع التعويض عن الأضرار التي لحقت بالسفن أو الأطراف الأخرى المتضررة، وفقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، وبما

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 281

يضمن حماية حقوق الأطراف المتضررة في الحصول على التعويض المناسب عن الأضرار التي لحقت بها.¹

الفرع الثاني: التصادم بسبب الخطأ المشترك والتصادم القهري

المادة 278 من القانون البحري جاءت لتوضح الحكم المتعلق بالتصادم الذي ينتج عن خطأ مشترك بين سفينتين أو أكثر. ووفقا لهذه المادة، فإن المسؤولية توزع بين السفن المعنية بناء على درجة جسامة الأخطاء التي ارتكبتها كل سفينة في الحادث. هذا يعني أن تحديد مقدار الخطأ الذي ساهمت به كل سفينة يعتبر أمرا أساسيا في تقسيم المسؤولية. ولكن، في الحالات التي يصعب أو يستحيل فيها تحديد نسب الأخطاء المرتكبة بدقة، يتم تقسيم المسؤولية بالتساوي بين السفن المتورطة.²

تعد هذه القاعدة امتدادا لتطبيق مبدأ المسؤولية التقصيرية الوارد في القواعد العامة للقانون المدني، الذي يقضي بأن يتحمل كل طرف نسبة من المسؤولية تتناسب مع جسامة الخطأ الذي ارتكبه. وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحكم يناظر المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادمات البحرية، التي تضع هي الأخرى أسسا مماثلة لتوزيع المسؤولية في حالة وقوع التصادم نتيجة خطأ مشترك بين عدة سفن.

وبالتالي، يمكن القول أن المادة 278 من ذات القانون ليست مجرد حكم قانوني محلي، بل هي جزء من إطار قانوني أوسع يتوافق مع المعايير الدولية، مما يعزز من أهمية التوافق بين التشريعات الوطنية والدولية في مجال المسؤولية عن التصادمات البحرية.³

¹ وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 41

² المادة 278 من القانون البحري الجزائري .

³ وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 41

لقد اعتمد المشرع الجزائري مبدأ المساواة بين حالتي التصادم القهري والتصادم الذي يكون سبب حدوثه غير واضح أو مشكوك فيه. والتصادم القهري يعرف بأنه ذلك الحادث الذي يتأكد بأنه ناجم عن قوة قاهرة، أي حدث غير متوقع ولا يمكن تفاديه، كما سبق وأن تم تفصيله.

في كلتا الحالتين، سواء كان التصادم ناتجا عن قوة قاهرة أو كانت أسبابه غامضة وغير محددة بشكل دقيق، فإن المبدأ الذي يتم تطبيقه هو أن كل طرف يتحمل الخسائر التي تلحق به بغض النظر عن وضعية السفن المعنية بالحادث، سواء كانت السفن في حالة إبحار أو كانت راسية وثابتة في الميناء أو في أي موقع آخر. وما يعنيه ذلك هو أنه في حال عدم إمكانية تحديد سبب التصادم بدقة، أو في حالة ثبوت أن الحادث نجم عن ظرف استثنائي كقوة قاهرة لا يمكن لأي طرف منعه، فإن كل سفينة أو مالك سفينة يتحمل الأضرار التي تعرضت لها سفينته أو الممتلكات التي يملكها، دون النظر إلى مسؤولية السفن الأخرى.

وهذا يعزز مبدأ تحميل الخسارة للطرف الذي تعرض لها مباشرة، مما يوفر نوعا من التوازن في التعامل مع حوادث التصادم التي تكون أسبابها خارج نطاق السيطرة البشرية أو تكون غامضة في طبيعتها.¹

المبحث الثاني: إنعدام الخطأ أثناء الأحداث المرتبطة بإرادة الناقل

إن مسألة إنعدام الخطأ في سياق الأحداث المرتبطة بإرادة الناقل تمثل جانبا معقدا في تحديد المسؤولية القانونية. ففي بعض الحالات، قد تحدث ظروف أو حوادث خلال عملية النقل البحري تكون خارجة تماما عن إرادة الناقل أو نطاق سيطرته. وفي مثل هذه الحالات، يطرح التساؤل حول مدى إمكانية تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناجمة رغم إنعدام أي خطأ مباشر أو تقصير منه. بمعنى آخر، هناك مواقف تكون فيها الحوادث التي تحدث

¹وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 41

أثناء الرحلة البحرية نتيجة لظروف لا يمكن للناقل التدخل فيها أو التحكم بها مثل الظروف الجوية السيئة أو العواصف الشديدة أو حتى تصادم غير متوقع بسبب قوة قاهرة. في هذه الحالات، يكون الناقل قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لضمان سلامة البضائع والسفينة، ولكن الحادث وقع لأسباب لا تعود إلى إهمال أو خطأ منه.

إضافة إلى ذلك، فإن إنعدام الخطأ أثناء الأحداث المرتبطة بإرادة الناقل قد ينطبق أيضاً على حالات تتعلق بالقرارات التشغيلية التي يتخذها الناقل بناء على ما يتوفر له من معلومات وظروف في وقت معين. إذا اتخذ الناقل تلك القرارات بحسن نية وبناء على تقييم سليم للأوضاع، فإنه لا يمكن اعتباره مسؤولاً عن النتائج السلبية التي قد تنشأ، طالما أن تلك النتائج لم تكن ناجمة عن أي تصرف خاطئ أو متعمد.¹

ولدراسة هذه المسألة، سنتناول في هذا المبحث ضمن ثلاثة مطالب ما يلي:

المطلب الأول: التغيير المعقول لخط السير

في مجال النقل البحري، قد تطرأ بعض الظروف غير المتوقعة التي تستدعي إجراء تعديلات على خط السير المقرر للسفينة، وهذه التغييرات قد تكون ضرورية لتجنب المخاطر المحتملة أو لضمان سلامة الطاقم والبضائع. وهنا نشير إلى الحالات التي يسمح فيها للناقل البحري بتعديل المسار الأصلي للسفينة، سواء لتفادي عوامل خارجية كالأحوال الجوية السيئة أو التهديدات الأمنية، أو بسبب أعطال فنية تستلزم التوجه إلى موانئ بديل عبر الفرعين أذناه:

الفرع الأول: الطبيعة المعقولة لتغيير خط السير

تنص الفقرة الرابعة من المادة 4 لاتفاقية بروكسل الصادرة في 25 أغسطس 1924 على أن أي تغيير في خط سير السفينة، سواء كان بهدف إنقاذ الأرواح أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر، أو أي تغيير آخر يتسم بالطبيعة المعقولة لخط السير، لا يعد

¹وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 41

انتهاكا لهذه الاتفاقية أو لعقد النقل المبرم بين الأطراف. وأن الناقل البحري غير مسؤول عن أي خسائر أو أضرار قد تترتب عن هذا التغيير في خط السير، طالما أن هذا التغيير كان مبررا وظروفه معقولة في سياق الحفاظ على سلامة الأرواح أو الممتلكات.

وفيما يتعلق بالمعايير المعقولة لتغيير خط السير، أوضح "اللورد أتكين" في أحد قرارات مجلس اللوردات أن المسألة الرئيسية التي يجب أخذها بعين الاعتبار هي تحديد مدى عقلانية التغيير الذي قد يتخذه شخص يتمتع بالحذر والحيطه في تلك الظروف. وأشار اللورد أتكين إلى ضرورة تقييم طبيعة الرحلة لحظة اتخاذ قرار تغيير خط السير، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك البنود التعاقدية والشروط المرتبطة بها، فضلا عن مصالح الأطراف التي قد تتأثر بهذا التغيير.¹

كما لفت اللورد أتكين الانتباه إلى أنه عند اتخاذ قرار بشأن تغيير خط السير، يجب أن يكون الناقل مضطرا إلى النظر في المصلحة المتوازنة لكل الأطراف ذات الصلة، وليس الانحياز بشكل كامل لأي طرف واحد. ويعني ذلك أنه يجب أن يأخذ الناقل في الاعتبار مصالح أصحاب الشأن، بما في ذلك الشاحنين والركاب وغيرهم، دون أن يجعل مصلحة أي منهم هي العامل المحدد الوحيد للقرار، وباختصار، إن الطبيعة المعقولة لتغيير خط السير تستوجب أن يكون التغيير مدفوعا بالضرورة وحسن التقدير، وأن يكون القرار مستندا إلى تقييم شامل للظروف المحيطة بالرحلة، مع مراعاة التزامات الناقل التعاقدية ومسؤولياته تجاه جميع الأطراف المعنية، دون إهمال العوامل التي قد تؤثر على سلامة الرحلة.

الفرع الثاني: إنعدام الخطأ والتغيير المعقول لخط سير

الأساس المنطقي لتبرير إنعدام خطأ الناقل في سياق اتخاذ قرار الانحراف عن خط السير الأصلي يكمن في تقييم ما إذا كان هذا الانحراف يبرر إعفاء الناقل من المسؤولية المتعلقة بالخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضائع. ويعد هذا التقييم حاسما في تحديد مدى

¹وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 42

مسؤولية الناقل، إذ يتطلب أن يكون الانحراف هو السبب المباشر لتلك الخسائر أو الأضرار. وهذا يعني أن الناقل لا يمكنه التذرع بالانحراف المعقول إلا إذا كان هذا الانحراف فعلا هو السبب الرئيسي وراء الأضرار.

تجدر الإشارة إلى أن اتخاذ آليات انحراف معقولة قد يعفي الناقل من المسؤولية القانونية عن الأضرار، ولكنه لا يفي بالضرورة وجود خطأ من جانبه، يمكن تحميل الناقل المسؤولية إذا ثبت أنه لم يبذل العناية اللازمة لإعادة السلع أو البضائع إلى ميناء المقصد بشكل آمن. وبذلك، لا يكفي الناقل أن يعتمد على الحجة بأن الانحراف كان مبررا، بل يجب عليه أيضا التأكد من أنه اتخذ كافة التدابير الممكنة للحفاظ على سلامة البضائع خلال فترة الانحراف.

في حال تمكن المدعي من إثبات أن الناقل لم يبذل العناية المطلوبة أثناء فترة الانحراف، فإن الظروف الاستثنائية التي يحتج بها الناقل تكون غير مقبولة، وبالتالي، لا يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالبضائع. إذ أن مسؤولية الناقل تبرز بوضوح في حال قراره اتخاذ انحراف غير معقول أو غير مبرر، ولا سيما إذا كان هذا الانحراف يتم فقط لخدمة مصالح الناقل الخاصة، دون مراعاة مصالح الشاحنين. على سبيل المثال، إذا كان الهدف الوحيد من الانحراف هو زيادة إيرادات الناقل من خلال سلوك طريق أطول أو غير مباشر، فإن ذلك يعتبر خرقا لواجباته، مما يؤدي إلى تحميله المسؤولية عن الأضرار الناجمة، ومع ذلك هناك بعض الحالات التي لا يمكن فيها للشاحنين الاحتجاج بأن الانحراف كان غير معقول. وهذا ينطبق على الوضع الذي لم يتعهد فيه الناقل صراحة بأن الميناء المحدد في العقد هو آخر ميناء للتحميل، وخاصة إذا كان هناك بند في سند الشحن يسمح للناقل بالانحراف عن الطريق المباشر. في هذه الحالات، يكون للناقل مرونة أكبر في تعديل خط سير السفينة إذا اقتضت الظروف ذلك دون أن يكون معرضا لتحمل المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي قد تترتب على مثل هذا الانحراف.¹

¹وهالي أحمد أمين ، مرجع سابق ، ص 42

المطلب الثاني: تقديم المساعدة والحفاظ على الأرواح والممتلكات والخسائر البحرية

المشتركة

يعد تقديم المساعدة في البحر من المبادئ الأساسية التي تقوم عليها قوانين الملاحة الدولية، حيث ينظر إلى الحفاظ على الأرواح والممتلكات في عرض البحر كواجب إنساني وقانوني على حد سواء. إن البحار، بطبيعتها القاسية والمتقلبة، تفرض على كافة الأطراف البحرية التزامات أخلاقية وقانونية تجاه تقديم العون في حال وقوع كوارث أو حوادث مهددة للحياة أو الممتلكات. تبلورت هذه الالتزامات في إطار قوانين واتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم عمليات الإنقاذ وتحديد المسؤوليات، سواء كانت تلك المساعدة موجّهة لإنقاذ أرواح البحارة والركاب، أو للمحافظة على السفن والبضائع من الضياع أو التلف.

من جهة أخرى، تأتي الخسائر البحرية المشتركة كآلية قانونية لتنظيم توزيع الأضرار والتكاليف بين جميع الأطراف المتأثرة بأي حادثة بحرية كبيرة. يعتمد مبدأ "الخسائر المشتركة" على فكرة أن السفينتين التي تواجه خطراً مشتركاً ينبغي أن تتقاسم الخسائر التي تنجم عن الإجراءات المتخذة لإنقاذ السفينة والبضائع. ومن هذا المنطلق، تصبح عمليات الإنقاذ والتضحية بالممتلكات جزءاً لا يتجزأ من تفاعل الأطراف البحرية، حيث تبذل الجهود لتجنب الخسائر الكلية في ظل أخطار البحر المتزايدة، وهذا التداخل بين تقديم المساعدة البحرية والحفاظ على الأرواح والممتلكات، إلى جانب تنظيم الخسائر المشتركة¹، وسنتناول كل ذلك في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: تقديم المساعدة والحفاظ على الأرواح والممتلكات

تختلف حالة مساعدة السفن عن مساعدة القوارب بشكل كبير، حيث أن المساعدة التي تقدم لسفينة منكوبة، والتي لم يبق فيها أي من أفراد طاقمها على قيد الحياة أو تم التخلي

¹وهالي أحمد أمين ، مرجع سابق ، ص 44

عنها، كانت خاضعة لنصوص قانونية تم التخلي عنها بموجب اتفاقية عام 1910. هذا التعديل في التشريعات جاء لتنظيم المساعدة البحرية وفقا لمعايير جديدة تتماشى مع التطورات في الملاحة البحرية والقانون الدولي.

ومن الجدير بالذكر أن المساعدة المقدمة للممتلكات، سواء كانت بضائع أو معدات ليست إلزامية إلا في حالة الاصطدام بين السفن. بمعنى أن المساعدة التي تتم في سياق الاصطدام هي التي تتطلب تدخلا مباشرا وملزما من الأطراف المعنية، بينما في الحالات الأخرى، يمكن للناقل أن يختار ما إذا كان سيقدم المساعدة دون أن يكون ذلك فرضا قانونيا عليه.

الغرض من هذا التوضيح هو أن يتمكن الناقلون من فهم الإطار القانوني الذي يسمح لهم بتقديم المساعدة البحرية دون أن يتعرضوا لخطر قانوني أو يتم اتهامهم بارتكاب أخطاء تتعلق بسلوكهم. ومع ذلك، تكمن المخاطر عندما يتبين أن الناقل استغل وضع المساعدة لزيادة أرباحه على حساب تأخير تسليم البضائع، مما قد يؤدي إلى مطالبات بتعويضات مالية تتناسب مع القيمة التي تم توفيرها من خلال المساعدة والمخاطر التي واجهها.¹

في هذا السياق، يوضح البروفيسور بونست مفهوم المساعدة البحرية بأنها تتعلق بتقديم العون لسفينة في وضع حرج، حيث تصبح القوة القاهرة التي تعرض الأشخاص أو الممتلكات للخطر هي المبرر الأساسي للمساعدة. وبالطبع، يكون للربان واجب قانوني واضح للمشاركة في مشاريع المساعدة عندما تقتضي الظروف ذلك، بما يتماشى مع الالتزامات القانونية الدولية والمحلية.

هذا الواجب بالمساعدة أكدته المادة 85 من قانون العقوبات والتأديبات للتجارة البحرية، كما تم تنظيمه أيضا على المستوى الدولي من خلال اتفاقية "سولاس" الشهيرة (اتفاقية سلامة الأرواح في البحار)، التي عدلت في 28 مارس 1989.

¹وهالي أحمد أمين ، مرجع سابق ، ص 44 ، 45

من المهم أن نفهم أن الناقل لا يمكن تحميله المسؤولية عن أعمال المساعدة وإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر، وفقا لما تنص عليه المادة 4 الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل، ومع ذلك يجب أن تتوفر شروط معينة ليعتبر عمل المساعدة قانونيا وصحيا¹. أولا، يجب أن تكون السفينة التي تم إنقاذها مهددة بخطر البحر، ولا يمكنها الهروب من هذا الخطر إلا من خلال المساعدة التي يقدمها المنقذ بشكل طوعي. ثانيا، يجب أن تكون المساعدة التي تم تقديمها ناجحة بشكل كامل أو شبه كامل، ليحق للمنقذ الحصول على تعويض يتناسب مع الجهد والمخاطر التي تحملها.

وعليه، فإن الشخص الذي يقدم المساعدة يكون له الحق في المطالبة بتعويض عادل، بينما المنقذ بدوره يستحق حصة معينة من قيمة الإنقاذ، خاصة إذا كانت السفينة قد أصبحت في وضع يهدد بقاءها في البحر، وذلك وفقا للنصوص القانونية المنظمة لهذه الحالات.²

الفرع الثاني: الخسائر البحرية المشتركة

عرّف المشرع الجزائري الخسائر البحرية المشتركة في المادة 300 من القانون البحري الجزائري ، حيث جاء النص ليشير إلى أن "الخسائر المشتركة" تتمثل في كل تضحية أو مصروف غير اعتيادي ينفقه الربان أو أي شخص آخر ينوب عنه بصفة اختيارية ومعقولة بهدف إنقاذ السفينة من خطر مشترك يهددها، وكذلك البضائع والشحنة الموجودة على متنها.

ويعكس هذا التعريف الفكرة الأساسية التي تقوم عليها الخسائر المشتركة، والتي ترتبط بالقيام بتضحيات أو اتخاذ تدابير غير عادية بهدف الحفاظ على السفينة والبضائع حيث يتم توزيع هذه الخسائر بين جميع الأطراف المعنية، ومن جهة أخرى، نجد أن قانون التجارة

¹وهالي أحمد أمين ، مرجع سابق ، ص 45.

²دالع سعيد، مرجع سابق ، ص 131.

البحرية المصري¹ قد جاء بتعريف مشابه للغاية لما ورد في التشريع الجزائري، حيث نص على أن الخسائر المشتركة تتضمن كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرر الربان أن يتم بذلها أو إنفاقها عن عمد وبكيفية معقولة بهدف ضمان السلامة العامة، وذلك لمواجهة خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة على متنها. وهذا التعريف المصري، مثل نظيره الجزائري، يبرز أن الخسائر التي لا تنطبق عليها هذه الشروط تعتبر "خسائر خاصة"، مما يعني أنها لا تندرج تحت إطار الخسائر المشتركة التي تتوزع بين جميع الأطراف المعنية.²

يظهر التشابه بين النظامين القانونيين الجزائري والمصري في مفهوم الخسائر البحرية المشتركة، حيث يستند كلاهما إلى نفس المبادئ العامة التي تتمحور حول تقاسم الأعباء التي تنتج عن اتخاذ إجراءات تهدف إلى حماية السفينة والبضائع من المخاطر المشتركة. ويعتبر الهدف من هذه القواعد هو تحقيق العدالة بين الأطراف البحرية المختلفة، حيث تتحمل كل جهة جزءا من تلك الخسائر التي يتم بذلها لإنقاذ المصلحة المشتركة للجميع.

هذا النوع من الخسائر يعتمد على قاعدة عامة في القانون البحري الدولي تقوم على فكرة أن التضحيات أو النفقات غير العادية التي تبذل بشكل معقول وطوعي من قبل الربان أو من ينوب عنه بغرض حماية السفينة والبضائع، تعتبر خسائر مشتركة يجب أن يتحملها كل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة.³

انطلاقاً من هذا المفهوم، يمكن تعريف الخسائر البحرية المشتركة بأنها تشمل جميع الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالسفينة أو حمولتها خلال الرحلة البحرية، والتي تستوجب اتخاذ إجراءات استثنائية لضمان سلامة الرحلة بأكملها. هذه الأضرار قد تكون ناتجة عن

¹ المادة 319 من القانون رقم 8 لسنة 1990 المتضمن قانون التجارة البحرية المصري، جريدة رسمية رقم 18 الصادرة في 3 ماي 1990.

² لأمر 80 / 76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري (الجريدة الرسمية رقم 29 الصادر في 10 / 04 / 1977، منقح يبدأ بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 / 06 / 1998.

³ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 146

التضحية بجزء من السفينة أو البضائع، أو بسبب النفقات غير الاعتيادية التي يجب تحملها لحماية السفينة والبضائع من خطر يهدد سلامتها، وعلى سبيل المثال، في حالة مواجهة السفينة لخطر محقق يهدد استمرار الرحلة البحرية، قد يضطر الربان أو من ينوب عنه إلى اتخاذ قرارات مثل التخلص من جزء من الحمولة أو إجراء إصلاحات طارئة. هذه التصرفات تعتبر تضحيات مالية وأضرار فعلية، لكنها تبذل للحفاظ على السفينة والبضائع المتبقية وضمان إتمام الرحلة.¹

وفي هذا السياق، فإن المصروفات الاستثنائية التي قد يتم إنفاقها تشمل كل ما هو خارج عن المؤلف خلال الرحلات البحرية، مثل تكاليف الإنقاذ أو الإصلاحات الطارئة التي قد تكون ضرورية لتجنب كارثة أكبر. وعلى ضوء هذه التضحيات والنفقات، يتم تقسيم الخسائر بين كافة الأطراف المعنية، بما في ذلك ملاك السفن والشحنات، لضمان توزيع عادل للأعباء المترتبة عن المخاطر المشتركة التي قد تواجه السفينة خلال رحلتها.

هذا النظام يعتبر من القواعد الأساسية في القانون البحري، ويهدف إلى تشجيع التعاون بين الأطراف المعنية في حالة وقوع حوادث بحرية تهدد سلامة الرحلة، حيث يشترط أن تكون القرارات المتعلقة بالخسائر المشتركة قد اتخذت بحكمة ومعقولية، وبنية إنقاذ السفينة والبضائع وتجنب المزيد من الضرر،² والخسائر أنواع:

أولاً : خسائر الأضرار

تشمل الأضرار تلك التي قد تصيب البضائع المحملة على السفينة أو السفينة نفسها. فيما يتعلق بالجزء المتعلق بالبضائع، فلا يوجد شك في ذلك. فمثلاً، عندما يضع الربان تضحية بجزء من البضائع عن طريق إلقاءها في البحر.³ كان هذا الاقتراح شائعاً في السابق،

¹أربوط وسيلة، نظام الخسائر البحرية المشتركة بين الذاتية والضرورة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد

07 العدد2، 2022، ص 806

²أربوط وسيلة، مرجع نفسه، ص 806

³مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 319

خاصة في حالات محاولة السفن الشراعية حملتها لمواجهة عاصفة بحرية شديدة أو الهروب من مطاردة العدو. كان مرشحا لنقل البضائع عبر الرمي في البحر من وسيلة ضرورية استثنائية، بالإضافة إلى ذلك، قد يضطران إلى استخدام حالة البضائع كوقود الفرامل للسفينة إذا كان لدينا قصور في الوقود الأساسي، وهي يمكن أن تحدث في رحلات طويلة أو في عدم القدرة على التزود بالوقود بشكل طبيعي. فهنا، تصبح التضحية بالبضائع ضرورية لاستمرار الطيران وإنقاذ السفينة وطاقمها. على الرغم من أن البضائع قد تكون قد تتضرر أو فقدت، إلا أن هذه التقليل تعتبر شريكا لأن الهدف منها حماية الشركة والجهات العامة. المثال الأخير على الهجمات الإرهابية هو انتشار بعض البضائع المالية أثناء حريق نشب على متن السفينة. في هذه الحالة، قد تتضرر البضائع أو تتعرض لأضرار كبيرة نتيجة لخطوط الإنقاذ التي نفذها الربان وطاقمه لإنقاذ السفينة. مثل هذه التخفيضات الناشئة عن اتخاذ القرار الناشئ عن عمل اختياري للربان من أجل بعض الإجراءات العامة للسلامة.¹

ثانيا : خسائر النفقات

خسائر النفقات هي النوع السائد في الوقت الراهن ضمن الخسائر التي تواجه الرحلات البحرية، ويقصد بها تلك النفقات الاستثنائية التي يتحملها الربان لتحقيق المصلحة المشتركة للرحلة البحرية ككل. ومع ذلك، يثار هنا تساؤل حول كيفية تحديد هذه الخسائر فبينما تكون الأضرار المادية واضحة وسهلة التحديد نظرا لطبيعتها الاستثنائية البحتة، فإن التحدي يكمن في تحديد الخسائر المتعلقة بالنفقات التي تقع على عاتق مالك السفينة أو المجهز. لذلك، يتطلب الأمر دقة وحرصا كبيرين عند تصنيف النفقات التي تعد من قبيل الخسائر المشتركة. وهنا يجب التمييز بين نوعين من النفقات:

¹أربوط وسيلة، مرجع سابق ، ص 806

1. النفقات ذات الطابع الاستثنائي

يطلق على هذا النوع من النفقات اسم "استثنائية" لأنها غير مألوفة أو معتادة في الرحلة البحرية العادية. طابعها الاستثنائي يجعلها تختلف بشكل جوهري عن النفقات المعتادة للرحلة. مثال على ذلك نفقات تعويم السفينة أو نفقات المساعدة البحرية. ففي حالة نفقات التعويم، تعد هذه النفقات خسارة مشتركة عندما تكون نتيجة مباشرة لخطر مشترك. على سبيل المثال، إذا جنحت السفينة وتم تعويمها، فإن تكاليف تعويمها تعتبر جزءا من الخسارة المشتركة نظرا لأنها نتيجة مباشرة للخسارة التي تعرضت لها السفينة.¹

وعلى النقيض، إذا كان الجنوح نتيجة لقوة قاهرة مثل عاصفة ألقط بالسفينة إلى الرمال، فإن نفقات تعويم السفينة في هذه الحالة لا تعتبر خسارة مشتركة بل تعد خسارة خاصة يتحملها مالك السفينة (المجهز) دون إلزام الشاحنين بالمساهمة فيها. ومع ذلك، إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة لفترة طويلة مما يهدد البضاعة أو السفينة نفسها قد تتحول هذه النفقات إلى نفقات مشتركة إذا اقتضت الضرورة إنقاذ السفينة أو البضائع.

أما بالنسبة لنفقات المساعدة البحرية، فهي دائما ما تندرج ضمن الخسائر المشتركة وتعد من أكثر أنواع الخسائر المشتركة شيوعا. وتشمل هذه النفقات تكاليف إنقاذ السفينة أو البضائع أثناء مواجهة خطر مشترك خلال الرحلة البحرية.

2. النفقات العادية الناتجة عن حادث استثنائي

تختلف هذه النفقات عن النوع الأول لكونها نفقات عادية بطبيعتها، لكنها تحدث نتيجة لحادث استثنائي خلال الرحلة. على سبيل المثال، نفقات القطر تعتبر نفقات عادية يتحملها مالك السفينة في الحالات العادية؛ حيث تستخدم مناورات القطر لمساعدة السفينة في دخول الموانئ أو مغادرتها أو عند الرسو. لكن عندما تتطلب الظروف الاستثنائية مثل الحوادث أو

¹أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 807

الأخطار غير المتوقعة للجوء إلى عمليات القطر، فإن هذه النفقات قد تتحول إلى نفقات استثنائية يجب تقديرها وفقاً للظروف التي وقعت فيها.¹

المطلب الثالث: المسافنة لأسباب تجارية

تعتبر المسافنة لأسباب تجارية من المواضيع الهامة في مجال النقل البحري، حيث تشير إلى عملية استخدام السفن لنقل البضائع أو الأشخاص في إطار أعمال تجارية. في هذا السياق، تلعب المسافنة دوراً محورياً في تسهيل التجارة الدولية والنقل بين البلدان المختلفة، مما يساهم في تدفق السلع والخدمات على مستوى عالمي.

تتعدد الأسباب التجارية التي تدفع إلى استخدام السفن في عمليات النقل، ومنها تقليل التكاليف مقارنة بوسائل النقل الأخرى مثل الطائرات أو القطارات، بالإضافة إلى قدرة السفن على نقل كميات كبيرة من البضائع بتكلفة أقل. كما أن النقل البحري يشكل حلاً عملياً ومرتباً، خاصة في نقل البضائع التي تحتاج إلى مسافات طويلة أو التي تحتاج إلى وسيلة نقل اقتصادية.

من جهة أخرى، يواجه النقل البحري التجاري بعض التحديات القانونية والتشريعية، حيث تترتب عليه مسؤوليات وحقوق قد تختلف وفقاً للاتفاقيات الدولية المبرمة بين الدول مثل معاهدة بروكسل وهامبورغ، والتي تنظم علاقة الناقل البحري مع الشاحن، وتحدد حقوق كل طرف في حال حدوث أضرار أو تأخير. كما أن القوانين الوطنية تلعب دوراً في تحديد كيفية التعامل مع الحوادث التي قد تحدث أثناء النقل البحري وتوزيع المسؤوليات بين الأطراف المعنية.

علاوة على ذلك، يمكن أن تتأثر المسافنة لأسباب تجارية بعوامل خارجية مثل الظروف المناخية، التي قد تؤدي إلى تعطيل مواعيد الشحن أو التأخير، مما يفرض تحديات إضافية

¹أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 807

على الشركات التجارية. وعلى الرغم من هذه التحديات، يبقى النقل البحري خيارًا مفضلًا في العديد من الحالات التجارية بسبب قدرته على التعامل مع شحنات ضخمة وتوفير حلول اقتصادية ومرنة في التجارة الدولية.

اتفاقية بروكسل، مع بروتوكول عام 1968 (المعروف ببروتوكول لاهاي-فيسبي) لا تتضمن أي أحكام واضحة أو صريحة بشأن إعادة الشحن، وهي النقطة التي أثارت جدلاً في العديد من النزاعات القانونية. ومع ذلك، فإن القانون البحري الفرنسي قام بتطبيق هذه القضايا أمام المحاكم الفرنسية عندما يتعلق الأمر بمسائل إعادة الشحن. في الوضع الطبيعي، يلزم الناقل بتفريغ البضائع في الميناء المتفق عليه بموجب عقد النقل. ولكن في حالة عدم قدرته على تفريغ البضائع في هذا الميناء لأي سبب خارج عن إرادته، مثل وقوع حادث لا ينسب إليه أو قوة قاهرة، يتوجب على الناقل إثبات أن السبب يعود إلى حادثة أو ظرف استثنائي لا يمكن أن يتحمل مسؤوليته.

إعادة الشحن، من جانب آخر، تتسم باستبدال الناقل الأصلي بآخر للقيام بالجزء المتبقي من الرحلة. هذه العملية تبدأ بمجرد بدء النقل الثاني، بينما يحدث الاستبدال قبل الشروع في تنفيذ عملية النقل الفعلي. وتعتبر إعادة الشحن واجبا في كل الحالات التي تعيق الناقل عن مواصلة الرحلة، بغض النظر عن السبب الذي أدى إلى ذلك. ومن المهم أن يحرص الناقل على ألا تتأخر البضائع عن التسليم، وأن يستخدم جميع الوسائل المتاحة والممكنة لضمان تسليم البضائع في أفضل الظروف الممكنة. وإذا فشل الناقل في القيام بإعادة الشحن في هذه الظروف، فمن المفترض أنه قد أهمل في أداء واجباته، مما يجعله مسؤولاً عن هذا الإهمال.¹

¹ وهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 47

في هذا السياق، يشير روديار إلى أن "الناقل يتحمل واجب إثبات أنه بذل العناية الكافية واللازمة" لضمان عدم تحميله المسؤولية. في بعض الحالات، قد يلجأ الناقل إلى إعادة شحن البضائع كوسيلة لاستكمال العقد البحري، حتى إذا كان ذلك أكثر تكلفة. إذا وصلت الشحنة إلى وجهتها في الوقت المحدد أو المتفق عليه، دون أي ضرر، فإنه لا يفترض تحميل الناقل أي مسؤولية، خاصة إذا كانت عملية إعادة الشحن قد تمت وفقاً لما هو مسموح به في عقد النقل (سند الشحن) ولم يتم منعها بشكل صريح.

وفي إطار العقود البحرية، كثيراً ما تلجأ شركات النقل إلى إدراج "شرط حرية التصرف" في سندات الشحن. وهذا البند يعد مشروعاً تماماً وفقاً للقانون الفرنسي، ويمنح الناقلين حرية التصرف في حالات استثنائية، مثل إعادة الشحن، لضمان استمرار تنفيذ العقد وتحقيق مصلحة جميع الأطراف المعنية.¹

¹ وهالي أحمد أمين ، مرجع سابق، ص 47

الخاتمة

الخاتمة:

في ختام هذه المذكرة يمكننا التأكيد على أن إنعدام خطأ الناقل البحري للبضائع يعد أحد المبادئ الأساسية في القانون البحري الذي يعكس التوازن بين حقوق الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري. حيث يتعين على الناقل البحري تأدية واجبه في نقل البضائع بأمان، ولكن وفقاً للقانون، فإن مسؤوليته لا تقوم إلا في حالة وجود خطأ من جانبه، وبالتالي لا يتحمل الناقل المسؤولية في حال حدوث الأضرار الناجمة عن ظروف خارجة عن إرادته مثل القوة القاهرة أو الحوادث البحرية الطبيعية.

من خلال تحليل القواعد القانونية نجد أن القانون البحري يولي أهمية خاصة للظروف التي قد تحول دون تحميل الناقل المسؤولية، ما يشير إلى أن أسس المسؤولية في النقل البحري معقدة ومتعددة، لذلك تبقى العقود المبرمة بين الأطراف والممارسات القانونية الخاصة بكل قضية هي المحدد الأساسي لمدى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع.

تظهر المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع بعدة أبعاد هامة، إذ يتبين أن مسؤولية الناقل ليست مطلقة، حيث يعفى من المسؤولية في حالات محددة إذا تمكن من إثبات عدم وجود خطأ أو إهمال من جانبه أثناء الشحن أو التفريغ أو الرحلة البحرية. يشمل ذلك العوامل الطبيعية أو العيوب الذاتية في البضائع، ما يحقق توازناً بين مصالح الأطراف المتعاقدة ويمنح الناقل حماية في حالات خارجة عن إرادته.

في النهاية يسعى التشريع البحري إلى تحقيق توازن بين حماية حقوق الشاحن وحفظ مصالح الناقل، حيث يتم إعفاء الناقل في بعض الحالات من المسؤولية بسبب العوامل الخارجة عن إرادته مثل القوة القاهرة أو العيوب الطبيعية للبضائع. ورغم هذه الإعفاءات، يظل الناقل

مسؤولاً عن الالتزام بشروط النقل، مما يعزز ضرورة الامتثال للأوقات المحددة والتأكد من صلاحية السفينة والبضائع لحماية جميع الأطراف المعنية.

تناولت الدراسة تحليلاً شاملاً لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريعات الدولية والمحلية. وقد تم التركيز على مختلف العوامل التي تؤثر في هذه المسؤولية، بما في ذلك الحالات التي يمكن فيها إعفاء الناقل من المسؤولية، وكذلك المعايير القانونية التي تحدد التزاماته. بناءً على هذا التحليل، يمكننا الآن استعراض أهم النتائج التي تم التوصل إليها.

- يتبين من الدراسة أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع ليست مطلقة، بل يمكن إعفاؤه من المسؤولية في حالات معينة مثل القوة القاهرة أو العيوب الطبيعية للبضائع، مما يساهم في التوازن بين حقوق الشاحن وحقوق الناقل.

- تعد الاتفاقيات الدولية مثل معاهدة بروكسل وهامبورغ أساساً لتحديد مسؤولية الناقل البحري، حيث وضعت معايير واضحة تفرق بين الأخطاء التي يتحمل الناقل المسؤولية عنها والأخطاء التي يعفى منها.

- في حال رغبة الناقل في الإعفاء من المسؤولية، يقع عبء الإثبات على عاتقه، ويجب عليه تقديم أدلة قوية تثبت عدم وجود خطأ أو إهمال من جانبه أو من طاقمه.

- تتمثل إحدى النتائج الهامة في التفريق بين الأخطاء الملاحية (إدارة السفينة) والأخطاء التجارية (التعامل مع البضائع)، حيث يعفى الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية ولكنه يبقى مسؤولاً عن الأخطاء التجارية التي تؤثر على سلامة البضائع.

- تؤكد الدراسة أن القوة القاهرة، مثل الحوادث الطبيعية (العواصف أو الحرائق)، تعد مبرراً لإعفاء الناقل من المسؤولية، بشرط أن يثبت أن الحادث كان خارجاً عن إرادته.

- بناء على النتائج التي تم التوصل إليها في هذه الدراسة، فإنه من الضروري تقديم مجموعة من التوصيات التي من شأنها تحسين تطبيقات المسؤولية البحرية وتعزيز فعالية التشريعات المتعلقة بالنقل البحري، بما يضمن حماية حقوق الأطراف المعنية وتقليل المخاطر المحتملة.
- يوصى بتعزيز الوعي بالقوانين البحرية الدولية والمعاهدات مثل معاهدة بروكسل وهامبورغ بين جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الناقلين والشاحنين والمحامين، لضمان فهم أوسع لحقوقهم وواجباتهم في عمليات النقل البحري.
 - يجب على الناقلين اتباع إجراءات صارمة لحفظ الأدلة المتعلقة بأي حادث، لضمان قدرة الناقل على إثبات عدم وجود خطأ أو إهمال في حال تعرضه لمطالبة قانونية.
 - يوصى بتطوير معايير مهنية واضحة للناقلين فيما يتعلق بإدارة السفن والبضائع، من أجل تقليل المخاطر وتحقيق الكفاءة في عمليات النقل البحرية، بالإضافة إلى تحسين التدريب المهني للطواقم البحري.
 - ينصح بإعادة النظر في القوانين المتعلقة بالتأخير غير المبرر في تسليم البضائع، لتحديد معايير واضحة وعادلة لمعالجة حالات التأخير الناتجة عن أسباب خارجة عن إرادة الناقل.
 - ينبغي على الدول المعنية تعزيز وتوضيح الإجراءات القانونية المتعلقة بالقوة القاهرة، مع وضع معايير واضحة للطريقة التي يجب على الناقل اتباعها لإثبات أن الحادث كان غير قابل للتحكم فيه، وذلك لتقليل النزاعات القانونية وضمان العدالة للأطراف المتضررة.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر :

- القانون البحري الجزائري.
- لأمر 76 / 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 موافق لـ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري (الجريدة الرسمية رقم 29 الصادر في 10 / 04 / 1977، منقح يبدأ بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 / 06 / 1998.
- قانون التجارة البحرية المصري، جريدة رسمية رقم 18 الصادرة في 3 ماي 1990.

ثانياً: المراجع :

- الكتب:

باللغة العربية :

- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998 البند.
- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، الطبعة 2002
- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998
- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل الأحادي و النقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2004،
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة 1990، دون تاريخ
- علي البارودي، محمد فريد العربي، وآخرون، القانون البحري والجوي، بيروت منشورات الحلبي الحقوقية، 2006.
- محمد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007،
- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للطبع والنشر والتوزيع، مصر، 2005،

• مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحر (دراسة مقارنة) ، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006.

• هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002،

• يوسف حسن يوسف، النقل و لشحن و التأمين البحري في ضوء القانون البحري ، الطبعة الأولى، المركز القومي القاهرة ، سنة 2013

باللغات الأجنبية :

• J.PUTZEYS, droit des transports et droit maritime, Bruylant, 1993

• M.POURCELET, le transport maritime sous connaissement, édition PUL, 1972.

• M. POURCELET, le transport maritime sous connaissement, droit canadien, américain et anglais ; PUL, 1972.

- المجالات :

• أربوط وسيلة، نظام الخسائر البحرية المشتركة بين الذاتية والضرورة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية ، المجلد 07 العدد2، 2022.

• بن عثمان فريدة، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية.

• دالع سعيد، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2007.

• عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط2، دب، 1999.

• عمار فيصل ، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، دراسات قانونية وسياسية، جامعة أبوبكر بمقايد - تلمسان،

• كميلة أعراب ،تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري ، مجلة العلوم القانونية و السياسية ، العدد 1، أبريل 2019.

• محمد أمين شيخي،مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري لل**بضائع** -دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، 2017،

- مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2011.
 - مرمي كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المترتبة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، الإصدار الثاني، 2018.
 - مرمي كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المترتبة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، الإصدار الثاني، 2018.
- ثالثا: الرسائل الجامعية :
- رسائل دكتوراه:
- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، 2012.
- رسائل ماجستير:
- بوهالي أحمد أمين، المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لاستكمال نيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية والإدارية - تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون، 2010، 2011،

الفهرس

فهرس المحتويات

شكر وعرفان

إهداء

8.....	مقدمة
12.....	الفصل الأول: إنعدام خطأ الناقل على مستوى مينائي الشحن والتفريغ
13.....	المبحث الأول: إنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء الشحن
13.....	المطلب الأول: الالتزام ببذل العناية اللازمة لإعداد السفينة
14.....	الفرع الأول: الالتزام بوضع السفينة صالحة للملاحة
19.....	الفرع الثاني: مشكلة العيوب الخفية للسفينة
21.....	المطلب الثاني: إنعدام الخطأ في العمليات التجارية عند بداية الرحلة البحرية
22.....	الفرع الأول: إنعدام الخطأ من التعبئة إلى التكفل بالبضاعة
25.....	الفرع الثاني: إنعدام الخطأ في عمليات الشحن
29.....	المطلب الثالث: إنعدام الخطأ و يقظة الناقل في بداية الرحلة البحرية
30.....	الفرع الأول: اليقظة في اكتشاف خطأ الشاحن
31.....	الفرع الثاني: تصريحات الشاحن
35.....	الفرع الثالث: تحفظ الناقل وقت الشحن
37.....	المبحث الثاني: إنعدام خطأ الناقل البحري في ميناء التفريغ
38.....	المطلب الأول: إنعدام الخطأ أثناء الوصول إلى ميناء التفريغ
38.....	الفرع الأول: الإعلام بالوصول
40.....	الفرع الثاني: مشكلة التأخر
46.....	المطلب الثاني: إنعدام الخطأ أثناء القيام بعمليات التفريغ والتسليم
46.....	الفرع الأول: عمليات تفريغ البضائع
48.....	المطلب الثالث: النقل البري وتفريغ الحاويات
49.....	الفرع الأول: مرحلة النقل البري

50.....	الفرع الثاني: تفرغ الحاويات.....
54.....	الفصل الثاني: إنعدام خطأ الناقل أثناء رحلة السفينة في البحر.....
55.....	الفصل الثاني: إنعدام خطأ الناقل أثناء رحلة السفينة في البحر.....
56.....	المبحث الأول: إنعدام الخطأ والمسؤولية غير التعاقدية للناقل البحري للبضائع.....
57.....	المطلب الأول: إنعدام الخطأ والمسؤولية الموضوعية للناقل البحري.....
57.....	الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن فعل تابعيه.....
59.....	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة عن غير تابعيه وخارج حالة التصادم.....
60.....	المطلب الثاني: إنعدام الخطأ في حوادث التصادم.....
62.....	الفرع الأول: التصادم الناجم عن خطأ إحدى السفن.....
64.....	الفرع الثاني: التصادم بسبب الخطأ المشترك والتصادم القهري.....
65.....	المبحث الثاني: إنعدام الخطأ أثناء الأحداث المرتبطة بإرادة الناقل.....
66.....	المطلب الأول: التغيير المعقول لخط السير.....
66.....	الفرع الأول: الطبيعة المعقولة لتغيير خط السير.....
67.....	الفرع الثاني: إنعدام الخطأ والتغيير المعقول لخط سير.....
69.....	المطلب الثاني: تقديم المساعدة والحفاظ على الأرواح والممتلكات والخسائر البحرية المشتركة.....
69.....	الفرع الأول: تقديم المساعدة والحفاظ على الأرواح والممتلكات.....
71.....	الفرع الثاني: الخسائر البحرية المشتركة.....
76.....	المطلب الثالث: المسافنة لأسباب تجارية.....
80.....	الخاتمة:.....
84.....	قائمة المصادر والمراجع.....

ملخص الدراسة:

تناولنا في هذه المذكرة موضوع "إنعدام خطأ الناقل البحري للبضائع" من خلال دراسة شاملة لمسؤولية الناقل البحري في حالات النقل البحري للبضائع، مع التركيز على الظروف التي يمكن أن يعفى فيها الناقل من المسؤولية بسبب عدم وجود خطأ أو إهمال من جانبه، تم تحليل الأطر القانونية التي تحكم هذه المسؤولية من خلال استعراض المعاهدات الدولية الهامة مثل معاهدة بروكسل وهامبورغ، وكذلك القوانين البحرية الوطنية، كما تم التركيز على الحالات التي تشمل إعفاء الناقل من المسؤولية، مثل القوة القاهرة، العيوب الذاتية للبضائع، أو الأخطاء الملاحية التي تقع أثناء إدارة السفينة، كما تم تسليط الضوء على عبء الإثبات الذي يقع على الناقل في حال رغبته في إثبات إنعدام خطأه.

الكلمات المفتاحية: إنعدام الخطأ، الناقل البحري، المسؤولية الجزائية.

Abstract

In this memorandum, we addressed the topic of "Absence of Fault of the Marine Carrier of Goods" through a comprehensive study of the marine carrier's liability in cases of maritime transport of goods, focusing on the conditions under which the carrier may be exempted from liability due to the absence of fault or negligence on their part. The legal frameworks governing this liability were analyzed by reviewing important international conventions such as the Brussels and Hamburg Conventions, as well as national maritime laws. The study also focused on situations where the carrier is exempt from liability, such as force majeure, inherent defects in the goods, or navigational errors that occur during the management of the vessel. Additionally, attention was given to the burden of proof placed on the carrier if they wish to prove the absence of fault on their part.

Keywords: Absence of fault, marine carrier, criminal liability.