

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عنوان المذكرة

التعويض في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر

تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف الأستاذة:

من تقديم الطالبتين

أ. رامي بركات قيسمون

دنهاجي ايناس

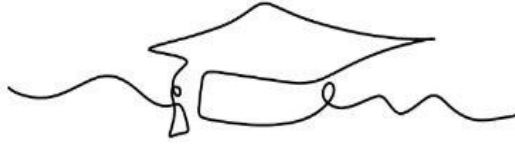
ساحلي ريان

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
لعدايسية فوزي	أستاذ مساعد - أ -	رئيسا
رامي بركات قيسمون	أستاذ مساعد - أ -	مشرفا ومقررا
لحوالة امال	أستاذ مساعد - أ -	مناقشا

دورة جوان 2025

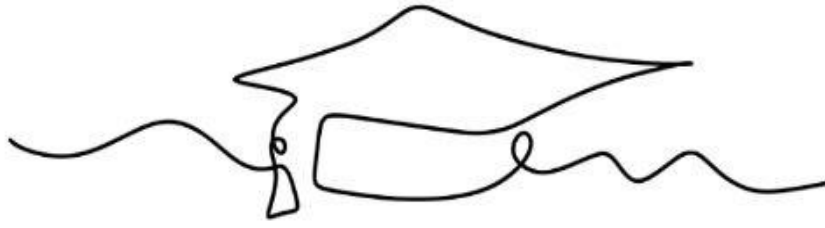




الشكر و التقدير

الحمد لله رب العالمين الذي بفضله وكرمه تتم النعم وبعونه وتوفيقه نحقق الإنجاز
أرفع أسمى آيات الشكر لله سبحانه وتعالى الذي وهبني القوة والصبر على إتمام هذه
المذكرة وجعلها خالصة لوجهه الكريم
اتقدم بخالص امتناني وشكري الى الأساتذة الأفاضل ؛ الأستاذة: لحوالة منال مناقشا،
الأستاذ: لعدايسية فوزي رئيسا،
والأستاذ: قيسمون بركات رامي الذي تفضل بقبوله الاشراف على هذا العمل وكانت
توجيهاته القيمة وملاحظاته البناءة بالغ الأثر في انجاز هذه المذكرة، نفع الله فيه العلم
وطلابه وجزاه الله كل
خير كما لا يفوتني أن أتوجه بخالص الشكر الى اعضاء اللجنة المناقشة الأفاضل
لقبولهم مناقشة هذه الاطروحة وساهموا بملاحظاتهم السديدة في تطويره.





الإهداء:

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على نبينا محمد وعلى اله
وصحبه اجمعين، ما سلكنا البدايات إلا بتيسيره، وما بلغنا النهايات إلا
بتوفيقه، وما حققنا الغايات إلا بفضلله،

الى من حملتني وهنا على وهنا وكانت دعواتها سر توفيقى، الى النور الذي لا
يخبو، أمي الغالية

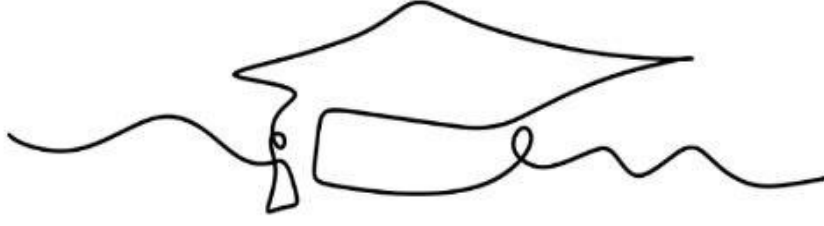
الى من كان سندي في الحياة وقدوتي، وداعمي في كل المواقف، أبي الغالي
الى من كانت كلماتهم ترفع من عزيمتي إخوتي أكرم ومحمد الذين كانوا معي
في الحزن قبل الفرح

الى اللاتي شاركنني التعب والطموح وتركوا في قلبي اجمل الذكريات إلى
صديقاتي ورفيقات دربي

الى من شاركنني هذا الانجاز وتقاسمنا نفس المشاعر، وسهرنا سويا على تحقيق
حلمنا، صديقتي ريان

واخيرا الى نفسي التي أكملت الطريق رغم كل الصعوبات... اهدي هذا
الانجاز.

دنهاجي ايناس



الإهداء:

الحمد لله الذي وفقنا لهذا العمل وما كنا لننجزه لولا توفيقه وعونه
إلى من وصلت بفضل دعائها ورضاها أُمي الغالية التي وهبتني الحياة
والامل
الى الذي علمني أن أرفع رأسي دائما أبي حبيبي وداعمي في كل المواقف
الى أخوتي الاعزاء رفقاء دربي وسندي في كل المراحل ،الدين كانوا معي في
حزني وفرحي
والى صديقتي هند رفيقة المواقف والداعمة في كل خطوة ،الصوت الذي يلهمني
و يحفزني على المضي قدما
الى تلك الروح الطيبة صديقتي إيناس شكرا لك ولكل عائلتك الكريمة مساندتكم
ودعمكم
الى كل من دعمني وكان عوناً في إنجاز هذا العمل المتواضع خاصة

ساحلي ريان

المقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

تعتبر الملاحة البحرية من اقدم واهم وسائل النقل التي اعتمدت عليها التجارة الدولية لما يتميز من القدرة على نقل كميات كبيرة من البضائع بين الدول إذ يعتبر ركيزة أساسية في مجال التجارة الدولية لدورها الكبير في تسهيل عملية النقل وترابط العلاقات الدولية نظرا لتيسير نقل السلع فيما بينهم، وهو ما يساهم في زيادة الاقتصاد الدولي ،وقد نظمت القواعد الدولية للقانون البحري أحكام عقد النقل البحري بجوانبه وتفرعاته ،كما أدرج المشرع الجزائري بعض هذه الأحكام في قوانينه ،إذ تعمل على التوفيق بين مصالح متلقي خدمة النقل والناقلين الذين يعتبرون الطرف الأساسي في عقد النقل ، وهذا نظرا لما قد ينجم عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع من أضرار قد تلحق بالبضائع أثناء الرحلة نتيجة لمخاطر البحر أو إخلال الناقل بالتزاماته، وفي هذا الصادات قامت الاتفاقيات الدولية بتنظيم التزامات الأطراف، الاتفاقية ببروكسل التي اقرت مسؤولية الناقل البحري منذ لحظة استلامه للبضاعة الى لحظة تفريغها¹، فقد أصبح من الضروري البحث في مدى التزام الناقل البحري بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، وهو بمثابة المقابل المهدي الذي يلزم المدين بدفعه للدائن جبرا للضرر تعويضا لما نتج عن أحد أطراف عقد النقل البحري من ضرر للبضاعة.

ان تنفيذ هذا العقد لا يتم في بيئة عادية بل في محيط محفوف بالمخاطر البحرية كالغرق والحريق والعواصف والقرصنة الذي يؤدي الى هلاك البضاعة كليا أو جزئيا أو تلفها أو حتى التأخير في تسليمها، ومن هنا تبرز مسؤولية الناقل البحري الموجبة للتعويض كأحد المواضيع الجوهرية في عقد النقل البحري للبضائع.

أهمية الدراسة

تتمثل أهمية الدراسة الحالية في تناول أحد الجوانب الأساسية في عقد النقل البحري للبضائع وهو الجانب المتعلق بالتعويض لما له من أثر مباشر في تحقيق التوازن بين مصالح الناقل البحري والشاحن أو المرسل إليه ،وذلك في حال تعرض البضائع لمختلف

¹ - المادة 2 المؤرخة في 25 أغسطس 1924 لتوحيد بعض القواعد بسندات الشحن المعدلة بموجب بروتوكول 23 فبراير 1968 بموجب بروتوكول 21 ديسمبر 1979 .

الأخطار المحتملة، وتزداد أهمية هذه الدراسة في ظل ما يطرحه الواقع العملي من إشكالات متعلقة بالأساس القانوني لمسؤوليات الناقل البحري وطبيعة ونطاق هذه المسؤولية وحالات الإعفاء منه، مما يستوجب دراسة دقيقة لمختلف التشريعات الوطنية أو الدولية التي تنظم هذا المجال. كما تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع في فهم أحكام التعويض الذي يساعد تنظيم قيمة التعويض وذلك حسب نوع البضاعة والضرر الحاصل لها مما يعطي حق المتضرر في جبر ضرره، ويحمي المسؤول في هذا الضرر من الإفلاس وذلك بتحديد قيمة التعويض، ومن هذا المنطلق تبرز أهمية موضوع التعويض في عقد النقل البحري، باعتبارها وسيلة قانونية لحماية مصالح الأطراف وضمان استمرار المعاملات التجارية البحرية من خلال تحميل الطرف المسؤول التبعات القانونية الناتجة عن الإخلال بالتزاماته، وفقا لطوابط محددة في القوانين الوطنية على غرار اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ الذي اخذ المشرع الجزائري من بعض احكامهم دون الاخذ بما جاءت به اتفاقية روتردام.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة الى تسليط الضوء على موضوع التعويض في عقد النقل البحري بشكل دقيق ومفصل وفقا للتشريعات الوطنية والدولية كما تساعد على توضيح الهدف من التعويض مع تبيان دوره كوسيلة لجبر الضرر.

دوافع اختيار الموضوع

تم اختيار الموضوع استنادا على دوافع عديدة يتمثل بعضها في دوافع ذاتية والبعض الآخر دوافع موضوعية

● دوافع موضوعية:

_ كثرة النزاعات بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع مما يستدعي دراسة حول كيفية تنظيم التعويض وفعالية القواعد في تنظيمه.

_ تعدد حالات الضرر الملحق بالبضائع وتنوع اسبابها مما يجعله موضوع يستحق

الدراسة

● دوافع ذاتية:

_الاهتمام بمجال أخطار النقل البحري وما يترتب عنه من دعاوى تنجم عن إخلال النقل بالتزاماته.

_فضول حول كيفية حل النزاعات المتعلقة بالتعويض في عقد النقل البحري للبضائع

_ الرغبة في التركيز على موضوع التعويض في عقد النقل البحري للبضائع بالتحديد وبشكل منفصل بذاته.

الصعوبات

_غموض بعض النصوص القانونية وصعوبة تفسيرها بشكل دقيق

المنهج المتبع

من خلال موضوع مذكراتنا المتمثل في التعويض في عقد النقل البحري للبضائع اقتضى منا التطرق إلى جملة من الإشكالات التي فرضتها طبيعة الموضوع حيث قمنا بالإجابة عليها بالاعتماد على منهجية بحث علمية قمنا بتوظيفها من خلال مجموعة من المناهج تتمثل في المنهج التحليلي وذلك لتحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة ، والمنهج الوصفي من خلال عرض الإطار الموضوعي والنظري للمسؤولية والتعويض ، كما استعملنا المنهج المقارن للمقارنة بين أحكام الاتفاقيات الدولية في موضوع التعويض وبما أخذ المشرع الجزائري

إشكالية الدراسة

نعالج موضوع مذكرتنا من خلال طرحنا للإشكالية الرئيسية:

كيف نظم المشرع الجزائري التعويض في عقد النقل البحري للبضائع ؟

ومنها تندرج عدة تساؤلات فرعية تتمثل في:

_ ما هي الشروط القانونية لاستحقاق التعويض في عقد النقل البحري للبضائع ؟

_ فيما تتمثل الاجراءات المتبعة للمطالبة بالتعويض؟

التصريح بالخطوة

قمنا بتقسيم خطة البحث الى فصلين ،جاء الفصل الأول تحت عنوان الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري للبضائع، تطرقنا فيه الى ماهية عقد النقل البحري كمبحث أول ثم بينا الحالات المعنية بنظام التعويض في المبحث الثاني.

أما الفصل الثاني فجاء بعنوان الإطار الإجرائي للتعويض في عقد النقل البحري للبضائع تناولنا في المبحث الاول لاطراف دعوى التعويض تعويض والجهة المختصة في رفع الدعوى والمبحث الثاني تطرقنا الى آليات المطالبة بالتعويض.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي للتعويض في عقد
النقل البحري للبضائع

يعد عقد النقل البضائع من العقود الأساسية في مجال التجارة الدولية ،حيث يلتزم الناقل بنقل البضائع بحرا مقابل أجر ،ورغم أهمية هذا العقد في تسهيل حركة نقل البضائع بين الدول ،إلا أنه يكون مرفوق بمخاطر متعددة تتمثل في الهلاك والتلف والتأخير أثناء الرحلة البحرية ،ومنه جاء التعويض كألية قانونية تهدف الى تعويض المتضررين التي تلحق بالبضائع ، ويحدد تطبيقه بناء على قواعد ومسؤوليات معينة يتحملها الناقل ،ولهذا السبب أصبح من الضروري التطرق الى ماهية عقد النقل البحري للبضائع والضوابط العامة للمسؤولية الموجبة للتعويض في (المبحث الاول)، أما في (المبحث الثاني) فيتم دراسة الحالات المعنية بنظام التعويض باعتبار أن القانون لا يجعل مسؤولية الناقل في التعويض مطلقة .

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

يكتسب عقد النقل أهمية كبيرة خاصة في التجارة الدولية فهو يوفر مرونة وكفأه في نقل كميات كبيرة من السلع عبر مسافات طويلة إذ يعد من العقود التجارية التي تهدف إلى نقل البضائع عبر البحر من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، فهو عقد رضائي يلتزم بموجبه الناقل بأن ينقل بضاعة في حين يلتزم هذا الأخير بدفع أجرة محددة¹، لذلك سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم عقد النقل البحري للبضائع في (المطلب الأول) وكذلك المهام التي يقوم بها الناقل والشاحن وأطرافه في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

بما أن تعريف عقد النقل البحري للبضائع يختلف باختلاف التشريعات والاتفاقيات وكذلك الفقه وبذلك يصعب اعتماد تعريف موحد، وفي هذا الصدد يجب دراسة في هذا المطلب أهم تعريفات عقد النقل البحري من جوانب عديدة في (الفرع الأول)، بالإضافة إلى دراسة أطراف عقد النقل البحري للبضائع باعتبار أن العقد يبرم بين شخصين في (الفرع الثاني).

الفرع الأول : تعريف عقد النقل البحري للبضائع

سنحاول من خلال هذا الفرع دراسة أهم تعريفات عقد النقل البحري من عدة جوانب.

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع حسب الفقه

اختلف الفقهاء في وضع تعريف موحد لعقد النقل البحري للبضائع رغم أن أغلب التعريفات تتفق في مجموعة من الخصائص والميزات حيث عرف على أنه "عقد يلتزم

¹ علي البارودي علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، منشأة المعارف الإسكندرية، 1975، ص 139.

بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضاعة بحرا للشاحن من مكان إلى مكان آخر لقاء أجر محدد¹ كما عرف الدكتور هاني دويدار عقد النقل البحري للبضائع على أنه " عقد النقل البحري للبضائع هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل أجرة"²

كما أن الخلاف حول توحيد تعريف لعقد النقل البحري للبضائع ليس قائما على الفقه فقط بل يمتد ليشمل أيضا القانون البحري والاتفاقيات الدولية.

ثانيا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية

عرفته المادة الأولى من الفقرة "ب" من معاهدة بروكسل على أنه "ينطبق على عقود النقل المبينة في سند الشحن أو بأي وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن"³.

تبين من خلال نص هذه المادة انه لم يتم تحديد تعريف مباشر لعقد النقل البحري للبضائع لكنها اقتصررت فقط على نطاق تطبيقها على عقود النقل التي تثبت لسند الشحن أو أي وثيقة مماثلة مستبعدة بذلك العقود التي لا تصدر بموجبها مثل هذه الوثائق فالغاية من هذا التحديد هو ضمان تنظيم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن وفق قواعد قانون واضحة، كما أنه يوفر حماية قانونية لحامل سند الشحن⁴.

أما اتفاقية هامبورغ فقد عرفت عقد النقل البحري للبضائع بموجب المادة 1 الفقرة 07 على أنه "وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت

¹ محمد السيد الفقي: القانون البحري، قسم التجاري والبحري، كلية الحقوق، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، دار الجامعة الجديدة، 7200، ص305.

² دكتور هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجديدة للنشر، الاسكندرية 2001، ص 239

³ اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924

⁴ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، ص 20

الإذن لحاملها"¹.

عند التمعن في نص هذه المادة يتضح أن تعريف عقد النقل البحري للبضائع بموجب معاهدة هامبورغ، هو اتفاق يلزم الناقل بنقل البضائع لحساب الشاحن من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وذلك مقابل التزام هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة دون النظر إلى الشكل الذي يفرع فيه العقد حيث أن العبرة تقوم على وجود اتفاق بين الناقل والشاحن لنقل البضاعة بحرا.

ثالثا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري

عرف القانون البحري عقد النقل البحري للبضائع بمقتضى نص المادة 738 على أنه "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدف مكافأة له مسماة أجرة للحمولة"².

بناءً على نص هذه المادة يتضح أن هذا التعريف جامعا فقد بين أن عقد النقل يكون بين طرفين أساسيين هما الناقل والشاحن، والذي تقع على كل واحد منهما التزامات فالناقل ملزم بنقل البضاعة في حين أن الشاحن ملزم بدفع أجرة الحمولة، كما نص صراحة على أن عقد النقل البحري للبضائع يتم عن طريق البحر أو مينائي الشحن والتفريغ يكونا مينائين بحريين وهذا ما أغفلته الكثير من التعريفات الفقهية والذي يعتبر شرط أساسي³.

الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع والتزاماتهم

بعد دراستنا لمفاهيم عقد النقل البحري للبضائع والتي تبرم بين شخصين وهما الناقل والشاحن، ننتقل للتعريف بهذه الأطراف والتي تتمثل في الناقل، الشاحن والمرسل إليه، مع

¹ اتفاقية هامبورغ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع موقع عليها بهامبورغ في 31 مارس 1978.

² المادة 738 من القانون البحري الجزائري، المرقم 76-80 المؤرخ في 25 أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري المعدل والمتمم.

³ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق، ص18

دراسة أهم الالتزامات التي تقع على كل طرف.

أولاً: أطراف عقد النقل البحري للبضائع

يتكون عقد النقل البحري من عدة أطراف يشكلون الركيزة الأساسية لقيام هذا العقد، ونتطرق الى بيان هؤلاء الاطراف فيما يلي

أ/ الناقل :

هو كل شخص طبيعي أو معنوي يبرم عقد النقل مع الشاحن بنفسه أو بواسطة وكيله، فيكون بذلك مالك للسفينة أو مستأجرها، فيقوم بتنفيذ الالتزامات المملكت على عاتقه وكذلك سند عملية النقل البحري¹.

ب/ الشاحن

هو كل شخص طبيعي أو معنوي (عاماً أو خاصاً) يقوم بإبرام عقد النقل البحري مع الناقل سواء لحسابه الشخصي أو لحساب غيره بهدف نقل البضائع من ميناء إلى آخر وقد يكون هو مالك البضاعة أو من ينوب عنه، كما قد يبرم العقد مباشرة أو عن طريق وكيل بالعمولة (وكيل الشحنة) ويعتبر هو صاحب المصلحة في سند العقد وضمن وصول البضاعة سليمة إلى الجهة المقصودة².

ج/ المرسل إليه:

رغم ان عقد النقل البحري للبضائع يبرم بين شخصين هما الناقل والشاحن إلا ان آثاره تتطرق في بعض الأحيان إلى شخص ثالث وهو المرسل إليه ففي هذه الحالة إما أن يتعاقد لحسابه كأن يقوم بإرسال بضاعة إلى وكيله أو إلى فرع له، فيكون بذلك الشاحن والمرسل إليه شخص واحد، وإما ان يكون الشاحن بائعاً للبضاعة ويقوم بإرسالها للمشتري والذي لم

¹ المدرس المساعد مروان منصور نعيم زايد: الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، مجلة وميض الفكر للبحوث في مجلة علمية محكمة، جامعة المعقل، البصرة، جمهورية العراق، ص 193.

² بشوش يوسف: تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل دكتوراه طور ثالث، تخصص قانون أعمال، ص 49.

يكن طرفاً أساسياً عند إبرام العقد¹.

ثانياً: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

بعد التطرق إلى الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري للبضائع، من الضروري الانتقال إلى دراسة الالتزامات التي تقع على كل طرف المتمثل في الناقل (أولاً) ثم الشاحن (ثانياً).

أ/ التزامات الناقل

يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق الناقل تتمثل في:

1- الالتزام بجعل سفينة صالحة للملاحة:

يلتزم الناقل قانوناً باتخاذ جميع التدابير اللازمة لإعداد سفينة وتجهيزها مما يجعلها قابلة للملاحة البحرية، وتمكينها من تنفيذ عملية النقل والرحلة البحرية المتفق عليها ونقل البضائع دون أن تتعرض لأي ضرر².

مفاد ذلك أن التزام الناقل لا يقتصر فقط على التقنية بل يمتد أيضاً إلى الناحية التجارية، وبذلك يسأل الناقل عن أي ضرر يصيب البضاعة ويكون هذا الضرر ناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية وبالتالي فهو ملزم بالتعويض.

2- الالتزام بشحن البضاعة:

الشحن هو عملية مادية يتم فيها وضع البضائع على متن السفينة في الميناء المتفق عليه لنقلها إلى ميناء آخر³. يتم الاتفاق في هذا العقد على الجهة المسؤولة على عملية الشحن، فالأصل في هذه العملية هي أن يقوم بها الناقل لتوافر الخبرة والوسائل للقيام بها،

¹ المدرس المساعد مروان منصور نعيم زايد: الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص193.

² عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع في البحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص72.

³ بسعيد مراد: عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق، ص117.

فإذا تعلق الأمر بالبضائع يتفق الناقل مع شركات متخصصة لهذا الغرض تقوم بعمليات الشحن برافعات السفينة، أما إذا كانت سوائل فيكون شحنها بأنابيب خاصة.¹

3- الالتزام برص البضاعة:

ويقصد بها توزيع البضاعة وتنظيمها في الماكن والعنابر المخصصة لها، لتجنب مخاطر الهلاك والتلف، وتهدف أيضا إلى ضمان توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية.² والأصل أن تكون عملية الرص على عاتق الناقل لكن يقوم بها الريان بالنيابة عنه وبالتالي تقع على عاتق الناقل مسؤولية التعويض عن أي ضرر يصيب البضاعة أثناء عملية الرص، ولا يمكن إعفاؤه من التزامه بالتعويض حتى ولو قام بعملية الرص أشخاص آخرون.³

4- الالتزام بنقل البضاعة:

النقل هو الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضائع على عاتق الناقل، فيلتزم بذلك هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الميعاد المتفق عليه، ويتبع رحلته خط السير المتفق عليه في العقد، فإذا لم يتفق على خط السير وجب على الناقل اتباع خط السير المعتاد الذي تسلكه السفن عادة في رحلاتها بين ميناء القيام وحتى ميناء الوصول وذلك لتجنب أي خطر يصيب البضاعة.⁴

5- الالتزام بتفريغ البضاعة:

هي عملية مادية تتمثل في إنزال البضائع من على متن السفينة ووضعها على رصيف الميناء، يقع هذا الالتزام على عاتق الناقل ما لم يتفق على إلزام الشاحن والمرسل إليه القيام بذلك، حيث تتم عملية التفريغ بترخيص من الجمارك⁵ وبذلك يكون الناقل ملزم بتعويض

¹ الدكتور علي عادل المقدادي: القانون البحري، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، دار النشر للثقافة والتوجيه، عمان بتاريخ 20 نوفمبر، 2009، ص118.

² الدكتور هاني دويدار، قانون النقل، أستاذ القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، عميد كلية الحقوق، دار الجامعة الجديدة، سوتير الأزيطة، الاسكندرية، ص225.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص120.

⁴ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص168.

⁵ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص88.

عن أي ضرر يصيب البضاعة أثناء عملية التفريغ أمام الشاحن والمرسل إليه.

6- الالتزام بالتسليم

هي عملية قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع فتنتقل بذلك ملكية البضاعة من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه¹، فيقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل، إلا أن الأصل هو أن يقوم به الريان بصفته نائباً عن الناقل، فالعادة قد جرت على أن يقوم به أمين السفينة بصفته ممثلاً للناقل.

ب/ التزامات الشاحن:

يعد الشاحن طرفاً مهماً في عقد النقل البحري بحيث يرتب عليه التزامات قانونية تتمثل في:

1- الالتزام بتسليم البضاعة للناقل

يلتزم الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل ليتسنى له نقلها، وذلك بتسليمها في الزمان والمكان المتفق عليهما بموجب اتفاقية الناقل والشاحن أو بموجب العرف السائد، وفي حال ما إذا لم يتم الشاحن بتحميل البضاعة في الوقت والمكان المتفق عليه أو وفقاً للعرف، فإن الشاحن ملزم بالتعويض عن الخسائر والأضرار التي أصابت الناقل من عدم تنفيذه لالتزامه وتقدر قيمة التعويضات بحسب الخسائر التي تكون قد لحقت بالناقل بحيث لا يمكن أن تتجاوز مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها².

2- الالتزام بتقديم بيانات صحيحة للناقل

يلتزم الشاحن بتقديم بيانات صحيحة للناقل المتعلقة بالبضائع، وتقيد هذه البيانات في وثيقة الشحن، فإذا قام بتقديم بيانات غير صحيحة يكون الشاحن ملزماً بالتعويض عن عدم

¹ عادل علي المقدادي: المرجع السابق، ص 123

² بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، ص 53

صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة.¹

3- الالتزام بدفع الأجرة

هو التزام يقع على عاتق الشاحن أو المرسل للناقل في مقابل نقل البضاعة بحراً، وتحدد أجرة النقل المستحقة بناء على اتفاق الأطراف، وتحدد مقدار الأجرة إما على أساس وزن الشحنة أو على أساس حجمها، كما يمكن تحديدها عن كل وحدة من البضائع المنقولة.²

المطلب الثاني: الضوابط العامة للمسؤولية الموجبة للتعويض

تستند المسؤولية الموجبة للتعويض في مجال عقد النقل البحري الى قواعد قانونية تهدف الى تحقيق التوازن بين اطراف عقد النقل، ويعد تحديد الاساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية أمراً ضرورياً لتكييفها من الناحية القانونية، كما أن التطرق الى طبيعة هذه المسؤولية يوصلنا الى نتائج قانونية هامة لاسيما فيما يتعلق بإثبات الخطأ، وفي هذا الإطار يعد تحديد نطاق المسؤولية أمراً لا يقل أهمية باعتباره يحدد الإطار الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، وهذا ما يدفعنا للتطرق الى أساس المسؤولية الموجبة للتعويض في (الفرع الاول)، ونطاق المسؤولية في (الفرع الثاني).

الفرع الاول: أساس المسؤولية الموجبة للتعويض وطبيعتها

يعد تحديد الاساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري من المسائل الجوهرية التي تؤثر بشكل مباشر في قيام هذه المسؤولية، وقد تناولت مختلف الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية هذا الجانب من خلال وضع قواعد تبين متى تنشأ المسؤولية في مواجهة الناقل البحري، حيث تقوم مسؤولية الناقل البحري على ثلاثة أسس، تتمثل في الخطأ الواجب الإثبات، حيث يقع عبء إثبات الخطأ هنا على عاتق المدعى في مواجهة المدعى عليه، أما الاساس الثاني فيتمثل في الخطأ المفترض، في هذه الحالة يفترض الخطأ في جاني المدعى عليه، والاساس الثاني فيتمثل في المسؤولية المفترضة، حيث يقع عبء

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص105.

² دكتور هاني دويدار، مرجع سابق، ص230.

الاثبات على عاتق المدعى عليه، بحيث يختلف مضمون الاثبات بحيث لا يكفي المدعى عليه أن يثبت أنه لم يرتكب الخطأ بل يجب أن يثبت أن الضرر كان بسبب اجنبي او قوة قاهرة¹. حيث وفي هذا الصدد تبرز مسألة الطبيعة القانونية للمسؤولية الناقل البحري والتي تثير إشكالية ما إذا كانت عقدية او تقصيرية، وهذا ما يدفعنا الى دراسة على أي أساس تقوم مسؤولية الناقل وفق الاتفاقيات الدولية أولا وفق المشرع الجزائري ثانيا ثم نتطرق الى طبيعتها القانونية (ثالثا)

أولاً: حسب اتفاقيات الدولية

تختلف الاتفاقيات الدولية في تحديد الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل البحري وذلك تبعا للتوجيهات القانونية التي تبنتها كل اتفاقية فبينما اعتمدت بعض الاتفاقيات على الخطأ المفترض سعت أخرى إلى اعتماد المسؤولية المفترضة من أجل تحقيق توازن أكبر بين الناقل والشاحن، ومنه نفرد جزءا لكل اتفاقية ونخصها بالدراسة لتحديد الأساس القانوني للمسؤولية ومن هنا يثور التساؤل على أي أساس تقوم مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقيات الدولية.

أ/ اتفاقية بروكسل

لم تحدد اتفاقية بروكسل أساس المسؤولية مبدأ واضح وإنما تعرضت للالتزامات الناقل في المادة (3) الفقرة (1) و(2) مع بيان بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية ضمن المادة 4 فقرة (1) و(2) من اتفاقية بروكسل².

في ظل معاهدة بروكسل أُلقي على عاتق الناقل التزامات قانونية تتمثل في شحن البضاعة وتسويتها ورسوها ونقلها والمحافظة عليها وتفريغها وذلك بما تقتضيه من اهتمام لتحقيق سلامة البضاعة أثناء تنفيذ عملية النقل بحيث إذا تبث مالِك الشحنة الهلاك أو التلف تقوم مسؤولية الناقل البحري لكن يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إذا أثبت أن

¹ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 48

² بن ددوش نظرة قماري، اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل البحري مخففة ام مشددة؟، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد التاسع، تاريخ جوان 2، ص 111.

سبب الضرر يرجع إلى إحدى حالات الإعفاء السبعة عشر المذكورة في الاتفاقيات الدولية¹. وإذا ظل سبب التلف مجهولاً فلا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية، باعتبار أن الالتزام الواقع على عاتقه هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ سالمة بل يتوجب عليه إثبات وجود سبب أجنبي أدى إلى وقوع الضرر².

وبناء على ما سبق يتضح أننا بصدد مسؤولية مفترضة تقع على عاتق الناقل البحري تنشأ بمجرد وقوع الضرر للبضاعة ولا يمكنه التحرر منها إلا بإثبات السبب الأجنبي³.

وإذا كانت هذه القاعدة العامة فهناك حالات استثناء تتمثل في عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية والعيوب الخفية⁴. حيث تتبنى مسؤولية الناقل في هذه الحالة على أساس الخطأ المفترض ويستطيع الناقل أن يتحرر من هذه المسؤولية بنفي الخطأ وذلك بتقديم دليل على أنه قد بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون إثبات سبب أجنبي أدى إلى وقوع الضرر.

ب/ إتفاقية هامبورغ

جاءت معاهدة هامبورغ في نص المادة الخامسة فقرة أولى⁵ على "أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل على النحو المشار إليه في المادة الرابعة ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر⁶."

¹ المادة 4 المتضمنة للإتفاقية بروكسل الموقعة في 25 أوت 1924، ص 119.

² شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، مرجع سابق، ص 60.

³ عاطف محمد الفقي: ، مرجع سابق، ص 120.

⁴ بن ددوش نظرة قماري ، مرجع سابق، ص 112.

⁵ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه ، مرجع سابق، ص 148.

⁶ المادة 01/05 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

ووفقا لهذا النص نجد ان قواعد هامبورغ أقامت مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض فتقضي مسؤولية عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة او تلفها أو التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، ولكن في نفس الوقت يجوز للناقل نفي قرينة الخطأ وذلك بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر¹، وتحسب مدة مسؤولية الناقل في ظل هذه المعاهدة من وقت تسليمها في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، بحيث يعتبر الناقل مسؤولا ما دامت هذه البضاعة بعهدته وذلك اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه الناقل البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه².

غير أن قواعد هامبورغ في إطار تنظيمها لمسؤولية الناقل البحري قد خرجت على هذا الأساس العام حيث أقرت استثناءان يتمثلان في³:

1/ حالة الحريق:

تنص الفقرة 4 من المادة 5 على كون الناقل مسؤولا عن الضرر أو التلف الحاصل نتيجة نشوب حريق إذا أثبت طالب التعويض بأن ذلك نتج عن خطأ وإهمال الناقل من جانبه أو جانب أحد تابعيه أنه لم يتخذ التدابير اللازمة للإخماد الحريق أو التخفيف منه⁴. وعلى هذا الأساس فإن مسؤولية الناقل البحري تقوم على الخطأ الواجب الإثبات. إذ جعل على عاتق المتضرر (طالب التعويض) عبء إثبات خطأ وإهمال الناقل⁵.

2/ حالة الثقل على السطح:

حيث تناولت الفقرة (9) المادة (3) من هذه المعاهدة أساس المسؤولية التي يقوم بنقل البضاعة على السطح في غير الحالات المسموح بها وكذلك في الحالة التي لا يجوز فيها

¹ فتاحي محمد: جامعة احمد دراية أدرار، الجزائر، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة العدد 35، ص 49.

² فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، نفس المرجع، ص 49.

³ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 123.

⁴ المادة 5 الفقرة 4 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

⁵ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 50

لنناقل الاحتجاج به في موجب الغير حسن النية بموجب اتفاق مع الشاحن على النقل دون إدراج هذا الاتفاق في سند الشحن، ففي مثل هذه الحالة يبقى الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر الذي لا يد له أو لتابعيه أو لوكلائه فيه.¹

ج/ اتفاقية روتردام

حددت أساس مسؤولية الناقل البحري ضمن فصلها الخامس بموجب الفقرة 1 من المادة 17 من اتفاقية روتردام على أنه "يكون الناقل مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع² .

بمقتضى نص هذه المادة فإن هذه الاتفاقية حددت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل البحري بحيث يكفي أن يثبت الشاحن أن الضرر الذي لحق بالبضاعة أثناء فترة وجودها تحت عهدة الناقل، دون الحاجة إلى إثبات الخطأ³، غير أن الفقرة الثانية من نفس الاتفاقية أقرت بأن أساس المسؤولية ليست مطلقة، وإنما هي بسيطة يمكن إثبات عكسها، بحيث يعفى الناقل من التعويض بإثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان بسبب أجنبي كذلك بإثبات عدم ارتكابه هو وأحد تابعيه لأي خطأ⁴ .

ثانيا : موقف المشرع الجزائري

يتضح من خلال الدراسة التحليلية أن المشرع البحري الجزائري قد تبنى المقومات الأساسية لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 في تحديد مسؤولية الناقل⁵، حيث يفرض على

¹ محمد السيد الفقي محمد السيد الفقي، القانون البحري، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، دار الجامعة الجديدة، سوتير_الزريعة، 2007 ص 360.

² نص المادة 17 الفقرة الأولى من إتفاقية روتردام

³ بن ددوش نضرة قماري، مرجع سابق، ص 117

⁴ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، ص 151

⁵ اتفاقية بروكسل لسنة 1924

الناقل إلزاماً قانونياً يتمثل في نقل البضاعة سالمة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه.¹

وبمقتضى نص المادة 802 بين القانون البحري الجزائري أن الناقل يتحمل المسؤولية عن جميع الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها، وحتى تسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق²، وبناء على ذلك يعد إلزام الناقل البحري إلزاماً بتحقيق نتيجة حيث يستند في ذلك على أساس المسؤولية المفترضة بحيث يعود بالمنفعة على الشاحن، إذ يتيح له الحصول على التعويض دون الحاجة إلى إثبات خطأ الناقل وليست أمام الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية (كالقوة القاهرة، أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ الشاحن).³

ثالثاً : طبيعة المسؤولية

يعد إلزام الناقل البحري إلزاماً بتحقيق نتيجة يقوم بعملية تسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه في الميناء المتفق علي⁴ ويترتب على هذا الالتزام مسؤولية الناقل عن أي تلف أو تأخير في تسليم البضاعة أو هلاكها، ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا انتفت العلاقة السببية بين الخطأ المتحقق والضرر الذي أصاب الشحنة، أو إذا أثبت أن الضرر نتج عن سبب أجنبي لا يد له فيه (كالقوة القاهرة، أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ الشاحن أو المرسل إليه).⁵

وبناء على ذلك تعد مسؤولية الناقل البحري ذات طبيعة تعاقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل، ولا يمكن اعتبارها مسؤولية تقصير طالما

¹ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 126

² نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنه "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"

³ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 803

⁴ علي عادل المقدادي: القانون البحري، مرجع سابق، ص 127

⁵ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، دار المطبوعات

الجامعية الإسكندرية، تاريخ النشر غير موجود. ص 183

ارتباط الناقل بالشحن يكون بموجب عقد نقل يثبتته سند الشحن.¹

الفرع الثاني: تحديد نطاق المسؤولية الناقل الموجبة للتعويض

تنص أحكام القانون البحري الجزائري على أن مسؤولية الناقل محددة ضمن نطاق زمني معين تبدأ منذ تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن و تنتهي عند تسليمها الى المرسل إليه، كما لهذه المسؤولية نطاق مادي، وتشمل كل ما قد يصيب البضاعة من أضرار أو خسائر مادية خلال هذه المدة من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها، بالإضافة الى النطاق الشخصي، ويعني ذلك الأشخاص الذي تسري عليهم أحكامها، ومن هذا المنطلق يطرح التساؤل حول النطاق الزمني (اولا) ثم النطاق المادي (ثانيا) بعدها النطاق الشخصي (ثالثا) .

اولا: النطاق الزمني للمسؤولية الموجبة للتعويض

يقصد بالنطاق الزمني للمسؤولية الناقل البحري الفترة التي يكون خلالها الناقل مسؤولا عن التعويض و متى يبدأ الناقل في تحمل المسؤولية ومتى ينتهي².

يعد تحديد النطاق الزمني أمرا جوهريا، إذ يمكن تحديد لحظة بداية هذه المسؤولية ونهايتها، أي الفترة التي يكون فيها الناقل ملتزما قانونا بالمحافظة على البضاعة وضمان سلامتها منها وتحمل أي ضرر يلحق بها، كما يسمح أيضا بمعرفة الإطار الزمني الذي تسري عليه القواعد القانونية المنظمة لهذه المسؤولية³.

¹ شتوان حياة، ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، مرجع سابق، ص65.

² بسعيد مراد ،عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، مرجع سابق ،ص253

³ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه ،مرجع سابق ، ص157

-كما قام القانون البحري الجزائري بتحديد المجال الزمني لمسؤولية الناقل بمقتضى نص المادة 802 من هذا القانون بقوله "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليها أو ممثله القانوني..."¹

وبناءً على ذلك تمتد هذه المدة الزمنية من لحظة التكفل بالبضائع في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول²، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري شاملة أي يتحمل جميع الخسائر التي تتعرض لها البضائع خلال جميع مراحل النقل بما في ذلك مرحلة التحميل لميناء الشحن، وبمقتضى نص المادة (773) من القانون البحري الجزائري³، فالناقل هو الذي يتولى عملية تحميل البضائع ورصها بعناية تامة بما يضمن سلامتها أثناء مرحلة النقل، كذلك يتولى الناقل تنفيذ عملية النقل خلال رحلة السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وفقاً لما يتطلبه العقد وبالطريقة المناسبة، ثم تليه مرحلة التفريغ في ميناء الوصول والتي تعتبر عملية مادية، حيث يكون الناقل ملزماً بتفريغ البضائع بعناية وحرص شديد، وذلك طبقاً لإحكام المادة 780 من القانون البحري الجزائري⁴.

بعد إخراج البضائع من السفينة ينتقل الناقل إلى مرحلة التسليم والتي تعد عملية قانونية، يلتزم الناقل بموجبها بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ويكون بناءً على وثيقه شحن، ومفاد ذلك أن مسؤولية الناقل تضل قائمة إلى حيث التسليم الفعلي لصاحب الحق، كما أن العمليات التي تلحق التسليم لا تدخل ضمن النطاق الزمني

¹ نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، المرجع السابق ص 253

³ المادة 773 من نفس القانون البحري الجزائري

⁴ نصت المادة 780، من القانون البحري الجزائري "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ

1.

ثانيا: النطاق المادي للمسؤولية الموجبة للتعويض

إن إلزام الناقل البحري للبضائع هو إلزام بتحقيق نتيجة والذي يتمثل في إصال البضائع سليمة من ميناء الوصول الى ميناء الإنطلاق وفي الميعاد المتفق عليه، حيث يعد إخلال الناقل بالتزاماته قرينة قانونية على قيام المسؤولية وعليه يأخذ النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع العديد من الصور، أهمها هلاك البضائع او تلفها او التأخير في وصولها².

أ/ هلاك البضائع

يقصد به فقدان البضاعة وعدم وصولها الى يد المرسل إليه لأي سبب من الأسباب او زوالها وإنعدامها، أو وجود عجز بها في وزنها ومقدارها المشار إليه في وثيقة الشحن، وتأخذ صورتين أولهما هلاكا كلياً، يعني فقدان البضائع بأكملها جهة الوصول ويتحقق أيضا إذا لحق بها أضرار جسيمة الى درجة لا يتمكن مالكيها من إستخدامها من أجل الغرض الذي أعدت إليه، وثانيها هلاكا جزئيا، ويعني وصول بعض الطرود وتسليمها الى المرسل إليه ناقصة من حيث الوزن أو الكمية³.

يسأل الناقل البحري عن الهلاك الكلي او الجزئي للبضائع، ويقضي الامر التمييز بين الحالتين، ففي حالة وقع الهلاك الجزئي من حيث الكمية او الوزن عند التسليم هنا تثبت مسؤولية الناقل البحري ، حيث يقع على عاتقه إلزام بالتعويض على الضرر الذي لحق بصاحب المصلحة في البضاعة، كما أن العرف قد تساهل بشأن الهلاك اليسير الذي

¹ أعراب كميلة ،النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق ،ص 380

² بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في القانون، مرجع سابق، ص 163.

³ اعراب كاملة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 380

يصيب البضائع أثناء الرحلة البحرية، يختلف تقدير هذا النقص بحسب طبيعة البضاعة ذاتها فإذا كانت من السوائل فإن جزء منها قد يتعرض للتبخر نتيجة التأثير بالعوامل الجوية أثناء الرحلة البحرية، أما إذا كانت البضائع من الحبوب فقد يحدث فقدان ضئيل أثناء عملية الشحن و التفريغ¹، غير أنه في حالة ما إذا كان النقص الذي لحق بالبضائع نقصاً جوهرياً يتجاوز حدود الطبيعة، فإنه يعد نقصاً معتبراً يترتب في ذلك مسؤولية الناقل والتي تلزمه بالتعويض².

_ أما في حالة الهلاك الكلي للبضائع فإن القانون يمنح حماية للشاحن، حيث تنشأ قرينة قانونية تقضي بإفترض مسؤولية الناقل البحري عن الضياع، وبمقتضى هذه القرينة يعفى الشاحن (المرسل إليه) من عبئ إثبات الخطأ التعاقدي، ويكتفي بإثباته عدم استلامه للبضائع³.

ب/ التلف

يقصد بتلف البضائع وصولها كاملة من حيث الوزن والعدد لكن يوجد عيوب أو فساد في البضائع يجعلها غير صالحة للاستخدام⁴.

_ وبمقتضى نص المادة 756 من القانون البحري الجزائري، يجوز للناقل البحري أو من ينوب عنه ان يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة البضائع الظاهرتين وأهميتها...⁵.

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق، ص 258

² بشوش يوسف ،تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 164

³ اعراب كميلى ، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحراً، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 375

⁴ الدكتور احمد النعمات، مرجع سابق، ص 2493

⁵ نص المادة 756 من القانون البحري الجزائري

وبذلك يسأل عن العيوب والتلف الذي أصاب البضاعة، ولكن لا يسأل إذا كان هذا العيب قد أدرجه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات حول البضاعة.

_ أما إذا كان سند الشحن خاليا من أي تحفظات فإنه يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة¹.

ج/ التأخير

إن نطاق إلزام الناقل البحري لا يقتصر على مجرد نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول بل يمتد ليشمل نقلها ضمن مدة زمنية محددة².

حيث تتضمن المادة 775 من القانون البحري الجزائري، والتي تتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن أي تأخير يحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، فيتعين على الناقل أن يلتزم بالطريق والمعاد المتفق عليه في عقد النقل، ولا يكون مخالف لأحكام هذا العقد، وإذا كان الناقل البحري بحاجة للتغيير بسبب إنقاذ حياة شخص أو الأموال في البحر في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية نهائيا.

_ وبما أن إلزام الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه هو إلزام بتحقيق نتيجة فإن إثبات التأخير لا يثير صعوبة إذا كان ميعاد التسليم متفق عليه ومدرجا في سند الشحن، ذلك أن مجرد حلول الميعاد المتفق عليه دون أن يتم التسليم يعتبر خطأ عقديا من جانب الناقل ومن ثم لا يحتاج المرسل إليه إلا للإثبات الضرر³.

¹ بسعيد مراد،، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق، ص 260

² هاني دويدار، قانون التجاري البحري، مرجع سابق ص 235

³ بسعيد مراد ، عقد النقل البضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ،رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 262

ثالثاً: النطاق الشخصي للمسؤولية الموجبة للتعويض

يقصد بالنطاق الشخصي للمسؤولية الناقل البحري، تحديد الجهة الذي يتحمل فيها التعويض القانوني عند الإخلال بأحد الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

ـ يعد تحديد الجهة المسؤولة عن التعويض أمراً بالغ الأهمية حيث يختلف هذا النطاق بناءً على الأطراف المتواجدة فيه، ويمكن التعريف بين الناقل المتعاقد الذي يبرم العقد مع الشاحن والناقل الفعلي الذي يتولى إتمام عملية النقل بالإضافة الى المجهز الذي يكون مسؤولاً عن تجهيز السفينة وبذلك يختلف تحديد الجهة المسؤولة¹. للتعويض حسب دور كل طرف في تنفيذ العقد.

أ/ الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

ـ الناقل المتعاقد هو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، وله أن يتعهد بإتمام عملية النقل بنفسه وبجميع مراحله، ولذلك يعتبر الناقل المتعاقد ملزماً بالتعويض عن الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة وصاحب الحق فيها أثناء فترة النقل، لذلك حرص المشرع على وجوب ذكر اسم الناقل المتعاقد في سند الشحن حتى يتمكن المرسل إليه من معرفة من هو الشخص الذي يجب الرجوع إليه في المطالبة بالتعويض².

ـ كما يمكن أن يعهد الناقل المتعاقد بجزء من الرحلة أو كله الى ناقل متعاقد آخر والذي يعرف بالناقل الفعلي أو البديل، حيث أن الناقل المتعاقد يملك هذه الإمكانيات دون الحاجة الى ترخيص من الشاحن إلا إذا كان هناك الزامية لتفديده من طرف الناقل المتعاقد³،

¹ -الدكتور عصام صلاح أحمد سماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق، دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الثالث يناير، 2001، ص 380

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق، ص 263

³ الدكتور عصام صلاح أحمد سماعيل، مرجع سابق، ص 381

كما أن المشرع الجزائري لم يتطرق الى هذه الحالة إلا في حال توقفه عن الرحلة لسبب خارج عن إرادته، فحسب نص المادة (677) من القانون البحري الجزائري على أنه، يتعين على الناقل تحت مسؤولية التعويض إتخاذ كل ما يلزم لضمان سلامة البضائع وبذل العناية الكاملة أثناء عملية النقل والحرص عليها الى غاية وصولها الى الميناء المتفق عليه، وبمقتضى نص المادة 10 الفقرتين الاولى والثانية من قواعدها لسنة 1978 التي تنص على ما يلي " عندما يستند تنفيذ النقل كله او بعضه الى ناقل فعلي سواء كان ذلك بمقتضى رخصه مقررته مقرر"، حيث يتبين من نص هذه المادة بأن للمضرور حق في المطالبة بالتعويض من الناقل المتعاقد سواء أسند عملية النقل بالكامل الى الناقل الفعلي أو جزء منها ،ولا يمكن التهرب من إلتزاماته بدفع التعويض بمجرد إثبات أن الضرر وقع اثناء فترة وجود البضاعة لدى الناقل الفعلي وفي المقابل يحق للمضرور المطالبة بالتعويض مباشرة من الناقل الفعلي غير أنه في هذه الحالة يكون ملزما بإثبات أن الضرر قد وقع خلال الفترة التي تولى الناقل الفعلي تنفيذ عملية النقل¹.

ب/ الناقل في النقل المتابع

في هذه الحالة يكون النقل بوثيقه شحن مباشرة، بحيث يتفق الناقل الاول الذي يصدر وثيقة شحن على أن يتم عملية النقل إلى مكان معين ثم يقوم بتسليم البضاعة الى ناقل آخر فيتم نقلها الى نقطة معينة ثم تسليمها الى ناقل ثالث حتى تصل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد ،وبذلك يكون للشاحن وثيقة شحن واحدة التي تخص جميع عمليات النقل².

__ يكون الناقل ملزما بالتعويض حتى لو قام بإصدار وثيقة شحن مباشرة، غير أن

¹ نص المادة 10 من الفقرتين الاولى والثانية لسنة 1978

² بسعيد مراد ،عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق ،ص 265

الناقلين الآخرين غير ملزمين بالتعويض، فكل واحد منهم ملزماً بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن عدم تنفيذ الالتزامات المترتبة عليه في وثيقة الشحن المباشرة في حدود المسافة التي قام بها كما أن للشاحن الحق في الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه في المطالبة بالتعويض أو على كل واحد منهم من الناقلين التابعين¹.

ج/ مجهز السفينة

تنص المادة (754) من القانون البحري الجزائري على أنه، "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير واضح أو غير صحيح"².

يتبين من خلال هذه المادة أن مجهز السفينة هو الناقل الذي يعرف بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة بإسمه كمالك أو مستأجر ، ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي التعرف على اسم السفينة للتعرف على مالكيها وهو الناقل البحري³.

¹ أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بخر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 383

² المادة 754 من القانون البحري الجزائري

³ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق ص 264

المبحث الثاني: الحالات المعنية بنظام التعويض

عند حدوث ضرر للبضاعة أثناء عملية النقل البحري تنشأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع. كون أن هذا الأخير يعتبر مسؤول بالدرجة الأولى عن عملية نقل البضائع مما يعني ان الناقل يكون مسؤولاً عن تلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير في تسليمها⁷³، ما ينتج عن دفع تعويض عن الضرر الحاصل للبضاعة. وإذا كانت القاعدة العامة أن يسأل الناقل عن هذه الحالات إلا أن ه قد ترد على بعض الاستثناءات التي يعفى من ها الناقل من التعويض⁷⁴، لذا سندرس في هذا المبحث حالات التزام الناقل بدفع التعويض في (المطلب الأول)، ثم ننتقل في (المطلب الثاني) إلى الحالات التي يعفى في ها من التعويض .

المطلب الأول: حالات الالتزام بدفع التعويض

إن التزام الناقل الاساسي هو نقل البضاعة سليمة وكاملة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ، وتتحقق مسؤوليته في حال الإخلال بتلك الالتزامات⁷⁵ كون أن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة كاملة سليمة في الميعاد المحدد، وإذا انتفت النتيجة افترضت مسؤوليته⁷⁶ المتمثلة في دفع التعويض للجهة المتضررة. ولمعرفة هذه الحالات بالتفصيل سنتطرق في (الفرع الأول) الى الحالات الالتزام وفق التشريع الجزائري ثم نبين هذه الحالات حسب الاتفاقيات الدولية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حالات الالتزام بالتعويض وفق التشريع الجزائري

يلتزم الناقل أثناء عقد النقل البحري للبضائع بالمحافظة على البضاعة ونقلها وتسليمها بالمكان والزمان المحددين⁷⁷، ونظرا لما تنطوي عليه الملاحة البحرية من مخاطر يمكنها أن تلحق اضرارا بالبضاعة أثناء نقلها، فقد أولى المشرع الجزائري اهتماما في تنظيم مسؤولية الناقل البحري، مبينا حالات قيام مسؤوليته وملزما إياه بالتعويض في حال عدم إثباته للسبب الأجنبي لحدوث الضرر. فقد نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها الى المرسل إليه او ممثله القانوني".⁷⁸ ويقصد بعبارة منذ تكلفه بها حتى تسليمها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، و أثناء هذه الفترة يعتبر الناقل مسؤولا عن البضاعة عند حدوث أي تلف أو هلاك. كما

⁷³ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الجزء غير موجود، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية-الرياض-العليا، بتاريخ 2012 م/1433، ص 230.

⁷⁴ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 64.

⁷⁵ عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 363.

⁷⁶ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 50.

⁷⁷ عصام حنفي محمود، القانون البحري، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، كلية الحقوق-جامعة بن ها، تاريخ غير موجود، ص 210.

⁷⁸ نص المادة رقم 802 المتضمن القانون البحري الجزائري.

أضافت المادة 775 حالة أخرى من حالات قيام المسؤولية الملزمة بالتعويض، حيث جاء في نصها أنه: "يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، بالطريق العادي. ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"⁷⁹. للتفصيل في هذه الحالات سنتعرف (أولاً) على حالة هلاك و تلف البضاعة ثم (ثانياً) التأخير في تسليم البضاعة.

أولاً : الهلاك والتلف

كما سبق وعرفنا أعلاه في نطاق المسؤولية، فقد يكون الهلاك كلي أو جزئي ويدخل هذا في نطاق الهلاك الحقيقي، حيث تقوم مسؤولية الناقل عن الهلاك الكلي في حال وصوله لميناء الوصول وتعذر عليه تسليم البضاعة للشاحن أو المرسل إليه كما هو الحال أثناء تعرضها للسرقة⁸⁰، أما الهلاك الجزئي فيكون في الحالات التي يسلم فيها الناقل جزء من البضاعة إلى المرسل إليه كما لو وصلت ناقصة⁸¹، أما الهلاك الحكمي أو المفترض فقد عبرت عليه المادة 788 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري بالفقدان أو الضرر المفترضين⁸²، وتكون البضاعة في حكم الهلاك المفترض إذا لم تسلم لأصحابها في المدة التي يحددها القانون، وهو ما لم يحدده المشرع الجزائري إذ ترك فراغاً تشريعياً يتعلق بالمدة التي تعتبر فيها البضاعة في حكم الهلاك المفترض⁸³. بالنسبة للتلف، فهو وصول البضاعة كاملة دون نقصان إلا أنها غير صالحة للاستعمال الذي عدت من أجله نظراً لتلفها أو أنها معيبة⁸⁴، ومثال ذلك تسرب مياه البحر إلى أكياس الدقيق مما يؤدي إلى تلفه. ويكمن الفرق الجوهرى بين الهلاك والتلف في وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ، حيث أنها في حالة الهلاك تكون إما أنها وصلت لميناء الوصول لكنها ناقصة وإما أنها لم تصل من الأساس أما التلف فهو وصول البضاعة كاملة لكنها معيبة وغير صالحة للاستعمال⁸⁵.

ثانياً : التأخير

تضمنت المادة 775 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري وجوب نقل البضائع في مدة مناسبة وبالطريق المؤدى

⁷⁹ نص المادة 775 المتضمن القانون البحري الجزائري

⁸⁰ عادل علي المقدادي، مرجع السابق، ص 129.

⁸¹ بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل ش هادة الماجستير في قانون الاعمال، مرجع سابق ص 69.

⁸² المادة 788 الفقرة 2 المتضمن القانون البحري الجزائري

⁸³ خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع بين التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل ش هادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق، التاريخ 2009/07/04، ص 59.

⁸⁴ شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل ش هادة الدكتوراه في العلوم، ص 79.

⁸⁵ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 130.

إلى ميناء الوصول أو حسب اتفاق الأطراف وفي حالة عدم تحديد الطريق من طرف الأطراف يتم النقل عبر الطريق العادي⁸⁶، إلا أنه جاء في الفقرة الثانية من نفس المادة أنه لا يعد من قبيل المخالفة إذا كان هذا التأخير ناتج عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ حياة أشخاص أو أموال في البحر .

من خلال سبق ذكره نجد أن الناقل يبقى مسؤول عن هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضاعة ولا يتملص من التعويض إلا إذا أثبت أن الضرر كان بسبب أجنبي⁸⁷، (وهو ما سنقوم بشرحه لاحقاً)، وتجدر الإشارة الى أنه حسب نص المادة 118 من قانون التأمينات⁸⁸، في حالة استيفاء المتضرر (المؤمن له) حقه من شركة التأمين، فلهذه الأخيرة الحق في الرجوع على الغير المسؤول محل المؤمن له لاسترداد دينها، وهي دعوى حلول المؤمن محل المؤمن له في استيفاء حقوقه .

الفرع الثاني : حالات الالتزام بالتعويض وفق الاتفاقيات الدولية

تضمنت الاتفاقيات الدولية الحالات التي يلتزم فيها الناقل بالتعويض الناتج عن الإخلال بالتزاماته ولمعرفة هذه الحالات وبما أخذ المشرع الجزائري سننطلق (أولاً) الى حالات الالتزام بالتعويض وفق اتفاقية بروكسل ثم اتفاقية هامبورغ (ثانياً) وأخيراً وفق اتفاقية روتردام (ثالثاً).

أولاً: وفق اتفاقية بروكسل

تضمنت اتفاقية بروكسل حالات مساءلة الناقل عن أية خسائر أو أضرار تصيب البضاعة، حيث أن مضمون هذه الاتفاقية يعبر عن التلف والهلاك والأضرار والخسائر دون التطرق إلى الالتزام بتسليم البضاعة بحكم أن هذه الاتفاقية لا تلزم بالتسليم بل ينتهي التزامه عند التفريغ⁸⁹، وهو ما يلزمه بدفع التعويض في حالة الهلاك والتلف فقط، وبينت ذلك في المادة 1 الحرف هـ وكذا المادة 3 الفقرة الثانية⁹⁰ اللذان يتضمنان التزامات الناقل ونطاقها، ومن خلالها نستنتج حالات قيام مسؤوليته المستوجبة للتعويض.

⁸⁶ المادة 775 الفقرة الأولى المتضمن القانون البحري الجزائري

⁸⁷ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجودة، دار المطبوعات الجامعية أمام كلية الحقوق ت: 4862829_ اسكندرية، تاريخ غير موجود، ص 182-183.

⁸⁸ المادة 118 من الأمر رقم 95. 07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 المعدل والمتمم. المتضمن قانون التأمينات.

⁸⁹ محمد ضامن الأمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية كلية الحقوق جامعة تيسمسيلت (الجزائر)، العدد 07، المجلد 07 بتاريخ 2022/05/01، ص غير موجودة .

⁹⁰ أنظر المادة 1 الفقرة "هـ" والمادة 3 الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968.

ثانيا : وفق اتفاقية هامبورغ

أما عن اتفاقية هامبورغ فقد غطت النواقص التي لم تتطرق إليها اتفاقية بروكسل المتمثلة في التأخير وذكرت ذلك في مضمون المادة 5 من هذه الاتفاقية وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري الذي لجأ في أحكامه المتعلقة بقيام المسؤولية الموجبة للتعويض الى اتفاقية هامبورغ.⁹¹

ثالثا : وفق اتفاقية روتردام

بالنسبة لاتفاقية روتردام فقد جاء في نص المادة 17 من هذه الاتفاقية أنه : "يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الخامس"⁹².

إن حالات قيام المسؤولية المستوجبة للتعويض هي نفسها عند المشرع الجزائري، إلا أنه يختلف من حيث الإثبات الذي يقع في اتفاقية روتردام على عبئ المطالب، أي رافع الدعوى، على عكس المشرع الجزائري الذي يقضي بأن يكون عبئ الإثبات على الناقل حسب مفهوم المسؤولية المفترضة.

المطلب الثاني : حالات الإعفاء من التعويض

بالرغم من قيام مسؤولية الناقل والتزامه بالتعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة. إلا أنه يمكن إعفاؤه من هذا التعويض إذا كان السبب راجع إلى سبب أجنبي أو لا يد له فيه⁹³، لذا سندرس في هذا المطلب الحالات القانونية لاعفاء الناقل من التعويض (الفرع الأول) ثم الحالات الاتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول : حالات الإعفاء القانونية

حدد المشرع الجزائري حالات الإعفاء التي يلجأ إليها الناقل أثناء قيام مسؤوليته

ليعفى منها بحكم القانون، وهي منظمة في المادة 803 والمادة 804 من القانون البحري الجزائري على سبيل الحصر⁹⁴، ولفهم هذه الحالات بشكل أفضل قمنا بجمعها ضمن فئات، كل فئة تحمل عنوان مناسب يعكس تعريفا للحالات.

⁹¹ مزيد من التفاصيل انظر المادة 5 من اتفاقية هامبورغ 1978.

⁹² المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" لسنة 2008، ص 15.

⁹³ عصام محمود الحنفي، مرجع سابق، ص 214.

⁹⁴ انظر المادة 803 والمادة 804 المتضمن القانون البحري الجزائري.

أولاً: حالات المتعلقة بالسفينة والعاملين بها

ويمكن إدراج بعض الحالات المتعلقة بهذه المجموعة المتضمنة في المادة 803 من القانون البحري الجزائري، وتتمثل هذه الحالات في ما ذكر في الحروف "أ" حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، "ط" العيوب الخفية للسفينة، "ب" الأخطاء الملاحي⁹⁵.

1) عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

لم يتهاون المشرع الجزائري على ضرورة حرص الناقل على العناية بالسفينة إذ نصت المادة 222 من القانون البحري الجزائري على أنه: "كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزاً مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له"⁹⁶، وكرست هذا المبدأ المادة 770 من القانون البحري الجزائري⁹⁷، حيث شددت على التزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة من عناية لازمة قبل بدء الرحلة البحرية، وقد أحال المشرع الجزائري هذا الحكم في نص المادة 803 إلى المادة 604 وهي إحالة خاطئة إذ أن هذه الأخيرة لا تفسر ما قصده المشرع في المادة 803 كما ورد في النسخة الفرنسية⁹⁸.

2) العيب الخفي للسفينة

يعد عيباً خفياً في السفينة كل خلل غير ظاهر في بنائها أو هيكلها أو مكوناتها أو أجزائها أو ملحقاتها، كما يشمل عدم كفاية تجهيزها أو التقصير في إجراء الإصلاحات اللازمة لها⁹⁹. وجاءت المادة 803 الحرف "ط"¹⁰⁰ على إعفاء الناقل من العيوب الخفية التي لا تظهر بالرغم من اهتمامه الكافي. لكن هذه الحالة منافية مع حالة التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة كون هذا الأخير يفرض على الناقل تجنب وجود عيوب في السفينة، وتقضي بتحمل هذا الأخير المسؤولية الناتجة عن حدوث ضرر للبضاعة جراء وجود عيب خفي بالسفينة تعذر على الناقل معرفته¹⁰¹.

⁹⁵ المادة 803 الحروف "أ"، "ب"، "ط" المتضمن القانون البحري الجزائري

⁹⁶ نص المادة 222 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁹⁷ انظر المادة 770 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁹⁸ شتوان حياة، مسؤولية النقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، مرجع سابق ص 94.

⁹⁹ لعوج أرزقي، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة_الجزائر، العدد الرابع، المجلد السابع، بتاريخ 01/12/2022، ص 157.

¹⁰⁰ تنص المادة 803 الحرف ط على إعفاء الناقل من: "أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب

عن مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسبب شخصيا أو بسبب

مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر"

¹⁰¹ عادل علي المقدادي مرجع سابق صفحة 134.

3) أخطاء العاملين بالسفينة

يعد من قبيل الخطأ الملاحي أي خطأ فني في قيادة السفينة وتسييرها ، ومثال ذلك

القيام بمناورات معيبة ،ويمكن وقوع الخطأ الملاحي اثناء الملاحة البحرية أو في أثناء وجود السفينة في الميناء ¹⁰² ،وقد جاء في مضمون المادة 803 الحرف "ب" على إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية المرتكبة من طرف الربان أو المرشد أو المندوبين البحريون للناقل، كما نصت المادة 844 من القانون البحري الجزائري على أنه: "... لا يعد الناقل مسؤولاً عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحه السفينة، وفي هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل" ¹⁰³ . فلا يتحمل الناقل في هذه الحالة إلا عبئ إثبات أن الضرر لا يرجع إليه.

ثانيا : حالات خاصة بالبيضاء

وهي حالات لا يكون للنقل يكفي هبل تكون مرتبطة بالبيضاء بذاتها وهو ما ذكر في المادة 803 الحرف "ز"، وقد يكون شخص متسبب بضرر للبيضاء كأخطاء الشاحن المبينة في الحرف "ح".

1) العيب الذاتي أو الخفي للبيضاء

وهو العيب الذي يكون نتيجة لعيب متأصل في البيضاء أي إما ذاتي بسبب طبيعة البيضاء وإما خفي ، وهو ما ورد في المادة 308 الحرف "ز" ¹⁰⁴ من القانون البحري الجزائري ¹⁰⁵ ، ففي هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً عما يصيب البضائع من أضرار بسبب عيب ذاتي فيها أو صفة لم تساعف قدرة الناقل في إدراكها ¹⁰⁶ ، إذ لا محل لمسؤولية الناقل هنا، ومن أمثلة ذلك تبحر السوائل أو بضاعة قابلة للتلف بطبيعتها كالخضر ¹⁰⁷ .

¹⁰² بودليو سليم ، عقد النقل البحري للبيضاء في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الاعمال ، مرجع سابق ، ص 77 .

¹⁰³ المادة 488 المتضمن القانون البحري الجزائري .

¹⁰⁴ المادة 803 الحرف "ز" من القانون البحري الجزائري

¹⁰⁵ لعوج أرزقي مرجع سابق، ص 155.

¹⁰⁶ هاني دويدار ،مرجع سابق ،ص 61.

¹⁰⁷ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري ،مرجع سابق ، ص 186_187.

2) خطأ الشاحن

فلا يسأل الناقل إذا كان الضرر الموجود في البضاعة ناشئ من خطأ الناقل¹⁰⁸، ومن أمثلة ذلك ما ذكر في المادة 803 الحرف "ح" من القانون البحري الجزائري من تحريم وتكليف وتعليم البضائع¹⁰⁹، ويعتبر تقدير هذه الحالات مسائل تستخلصها محكمة الموضوع بالنظر لنوع البضاعة أو العرف التجاري المتعارف عليه وظروف الرحلة البحرية. ويتم التمييز في هذا المجال ما إن كان الناقل هو من قام بهذه المهام أم كانت من نصيب الشاحن¹¹⁰.

ثالثا: ظروف الخارجية والكوارث الطبيعية

يمكن أن يندرج تحت هذه الفئة الإضرابات وظروف الانقراض الواردة في الحرف "ي" والحرف "و" والخرف "د" كظروف خارجية أما الكوارث الطبيعية فيمكن أن تتمثل في القوة القاهرة والحريق في الحرفين "هـ" و"ج".

1) الإضرابات

تضمنت المادة 803 من القانون البحري الجزائري الفقرة "و"¹¹¹ إعفاء الناقل من المسؤولية وعدم إلزامه بالتعويض في حال وقوع اضطرابات أو غلق مستودعات أو إعاقة العمل بغض النظر عن الأسباب المؤدية إلى ذلك، إذ يعد هذا من قبيل الظروف الاجتماعية و السياسية التي من الممكن أن تشهدها العديد من الموانئ وشركات النقل¹¹².

2) أخطار البحر

لا يحمل الناقل مسؤولية تعويض الأضرار بسبب مخاطر البحر لعدم تحميله فوق طاقته كونها حوادث مفاجئة¹¹³، وقد تم ذكر هذه الأخطار في المادة 803 الحرف "د" من القانون البحري الجزائري التي اقتضت إعفاء الناقل من المسؤولية في حال وقوع أخطار وحوادث البحر أو مياه صالحة للملاحة¹¹⁴، كون هذا النوع من الأخطار لا يمكن التنبؤ به ولا يمكن أن تقوم

¹⁰⁸ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 سنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، جزء غير موجود، طبعة غير موجود، دار النهضة العربية، ش عبد الخالق ثروت_ القاهرة، تاريخ 1997، ص 139.

¹⁰⁹ المادة 803 الحرف "ح" المتضمن القانون البحري الجزائري

¹¹⁰ لعوج ارزقي، مرجع سابق، ص 154.

¹¹¹ نص المادة 803 الحرف "و" المتضمن القانون البحري الجزائري.

¹¹² بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، اطروحة لنيل درجة دكتوراه في الطور الثالث (ل،م،د) في القانون، مرجع سابق، ص 185.

¹¹³ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل ش هادة

الدكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق ص 283.

¹¹⁴ المادة 803 الحرف "د" المتضمن القانون البحري الجزائري.

مسؤولية الناقل عن الاخطار التي لا يمكن التنبؤ بها، ولتحقيق هذا الإعفاء قضت المحكمة العليا أن هذا الخطر لا بد أن يكون ضمن قوة قاهرة فلا يعتبر من قبل القوة القاهرة العاصفة التي يمكن التنبؤ بها في فصل الشتاء¹¹⁵.

(3) ظروف الإنقاذ

يعفى الناقل من التعويض الناتج عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا تعلق الأمر بإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال أو الأشخاص في البحر¹¹⁶، وهو ما تضمنت المادة 803 الحرف "ي" الخاصة بإعفاء الناقل في ظروف الإنقاذ¹¹⁷.

ويهدف ذلك إلى تحفيز الناقلين على تقديم المساعدة عند مواجهتهم لمخاطر بحرية يمكن أن تلحق ضررا بالأموال أو الأشخاص¹¹⁸.

(4) القوة القاهرة

وهو كل حدث لا يمكن منعه أو تجنبه مما يترتب عليه استحالة تنفيذ كهبوب عاصفة غير عادية¹¹⁹، وبما أن الناقل لا يد له في هذا الأمر فإن المشرع الجزائري قد اعفاء من تعويض الضرر الناتج عن حدوث قوة قاهرة وذلك في المادة 803 الحرف هـ من القانون البحري الجزائري¹²⁰. وأكدت هذا المحكمة العليا في قرارها بإعفاء طاقم السفينة من الأضرار الحاصلة للميناء بسبب قوة قاهرة وجاء هذا القرار بعد الطعن في قرار محكمة الاستئناف التي قضت بمسؤولية طاقم السفينة أثناء حادث نتج عن قوة قاهرة¹²¹ حيث كان قرار المحكمة العليا عملا بنص المادة 282 من القانون البحري الجزائري¹²².

(5) الحريق

أقر المشرع الجزائري في المادة 803 الحرف "ج"¹²³ من القانون البحري الجزائري على إعفاء الناقل البحري من التعويض في حالة نشوب حريق أثناء نقل البضائع، بالإضافة إلى الإعفاء من التعويض، فإنه غير ملزم بإثبات أن نشوب الحريق لم يكن

¹¹⁵ قرار المحكمة العليا، رقم 77660، بتاريخ 19/05/1991 الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، العدد

الثالث، 1993، ص 154

¹¹⁶ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، صفحة 334.

¹¹⁷ المادة 803 الحرف "ي" المتضمن القانون البحري الجزائري.

¹¹⁸ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، 138.

¹¹⁹ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 137.

¹²⁰ المادة 803 الحرف "هـ" المتضمن القانون البحري الجزائري

¹²¹ قرار المحكمة العليا، رقم 65920، بتاريخ 11/06/1990، الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، العدد

الثاني 1991، ص 88.

¹²² انظر المادة 282 المتضمن القانون البحري الجزائري.

¹²³ المادة 803 حرف "ج" المتضمن القانون البحري الجزائري

بسببه أو بسبب تابعيه أو وكلائه أو إهمال من طرفه بل يقع عبئ هذا الإثبات على المتضرر مما يوفر حماية أكبر للناقل بسبب صعوبة إثبات الضرر أن الحريق كان بخطأ من الناقل¹²⁴.

رابعاً : أفعال الغير و الأفعال المشتركة

يندرج تحتها الحرفين "ك" و"ل" من المادة 803 من القانون البحري الجزائري، والمادة 804 من نفس القانون .

(1) أفعال الغير

يقصد بالغير كل شخص لا يسأل الناقل عن أفعاله، إذ لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب خطأ الغير¹²⁵ وقد عبرت عنها المادة 803 "بالأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل"¹²⁶، وكذلك يعفى من الأفعال التي لا يكون الناقل أو مندوبيه مسؤول عنها إذا أقام الدليل أنه لم يكن بخطئه شخصياً أو خطأ مندوبيه¹²⁷.

(2) الأفعال المشتركة

جاء في مضمون المادة 804 أنه إذا تلاققت أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر ساعد في حدوث ضرر للبضاعة فإن الناقل يعتبر مسؤول فقط عما تسبب به من ضرر¹²⁸؛ أي الناقل يعتبر مسؤول نسبياً إذا ساهم هو أو أحد مندوبيه بشكل نسبي في الضرر أو الهلاك الحاصل للبضاعة على أن يثبت أن الضرر الآخر لم يكن مسؤول عنه هو أو أي من مندوبيه¹²⁹. أي أنه في حالة حدوث ضرر للبضاعة وكان ذلك الضرر مشترك بين الناقل والغير فإن الناقل يعتبر مسؤول عن تعويض الضرر الحاصل من طرفه فقط مع إثبات أن الضرر الآخر لم يكن مسؤولاً عنه هو أو مندوبيه.

هذا حسب التشريع الجزائري، أما وفقاً للاتفاقيات الدولية فقد نصت اتفاقية بروكسل على 18 حالة لإعفاء الناقل البحري من التعويض¹³⁰، وقد اخذ المشرع الجزائري 12 حالة من هذه الاتفاقية، أما عن اتفاقية هامبورغ فقد تضمنت في المادة 5 الفقرة 4 البند "ب" والفقرة 5_6_7 من نفس المادة حالات إعفاء الناقل منها الانتفاذ والحريق والأخطاء المشتركة¹³¹.

أما فيما يخص اتفاقية روتردام فأسباب الإعفاء من التعويض فيها مقاربة لما جاءت به اتفاقية بروكسل إذ اقرت 15 حالة

¹²⁴ لعوج ارزقي، مرجع سابق، 153.

¹²⁵ عاطف الفقي، قانون التجارة، ص 633.

¹²⁶ المادة 803 الحرف "ك" المتضمن القانون البحري الجزائري

¹²⁷ المادة 803 الحرف "ل" المتضمن القانون البحري الجزائري

¹²⁸ المادة 804 المتضمن القانون البحري الجزائري

¹²⁹ شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، ص 134.

¹³⁰ انظر المادة 4 الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل 1924،

¹³¹ انظر المادة 5 اتفاقية هامبورغ، 1978

تعفي الناقل من التعويض ،وهي مكرسة في المادة 17 من هذه الاتفاقية¹³².

الفرع الثاني : حالات الإعفاء الاتفاقية من التعويض

يمكن لأطراف عقد النقل البحري للاتفاق على إعفاء الناقل من التعويض لكن لم يترك المشرع الجزائري المجال مفتوح لهذه الاتفاقات إذ حددها بالشروط صحيحة (أولا) وأخرى باطلة(ثانيا).

أولا : الشروط الصحيحة

طبقاً لنص المادة 812 من القانون البحري الجزائري الذي تنص على انه:"يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي :

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

ب-في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.¹³³

إن المشرع الجزائري قد أجاز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من التعويض الناتج عن قيام مسؤوليته وذلك بإعفائه من جزء من نطاقه الزمني للمسؤولية حيث أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل يمتد من وقت استلام البضاعة إلى وقت تسليمها ، فأجاز الاتفاق على إعفائه من الفترة الممتدة من الاستلام الى الشحن ومن وقت التفريغ إلى التسليم ،وكذلك أجاز الاتفاق على اعفائه في حال شحن البضائع على سطح السفينة.

الا ان هذا الاتفاق بالنسبة لبعض التشريعات والاتفاقيات الدولية يعتبر من اسباب الاعفاء القانونية للناقل¹³⁴.

ثانيا: الشروط الباطلة

تطبيقا لنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري¹³⁵ فإنه يقع باطلا كل اتفاق يقضي إلى :

▪ إعفاء الناقل من نص المادة 770 من القانون البحري الجزائري الذي يتضمن وجوب توفير الناقل سفينة صالحة للملاحة¹³⁶.

¹³² المادة 17 اتفاقية روتردام ،سنة 2008

¹³³ المادة 812 المتضمن القانون البحري الجزائري .

¹³⁴ شتوان حياة ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل ش هادة دكتوراه في العلوم، ص270_271.

¹³⁵ انظر المادة 811 المتضمن القانون البحري الجزائري .

¹³⁶ انظر المادة 770 المتضمن القانون البحري الجزائري.

- إعفائه من العناية التامة أو الخاصة بالبيضائع حسب مقتضى المادة 773 من القانون البحري الجزائري¹³⁷ .
- إعفاء الناقل من تحميل وتفريغ البضائع بعناية تامة حسب مقتضى المادة 780 من القانون البحري الجزائري¹³⁸ .
- إعفاء الناقل من الخسائر التي تلحق بالبيضائع منذ تسلمه إياها وحتى تسليمها المتضمنة في المادة 802 من القانون البحري الجزائري¹³⁹ .
- شرط إعفاء الناقل من التعويض في المسؤولية المشتركة التي تضمنها المشرع في المادة 804 من القانون البحري الجزائري¹⁴⁰ .
- بطلان تحديد المسؤولية بما يقل عن المبلغ المحدد في المادة 805 من القانون البحري الجزائري¹⁴¹ .
- بطلان شرط منح الناقل الاستفادة من تأمين البضائع ، بحكم أن هذا الشرط يشكل عائقا بين أطراف عقد النقل البحري ويضعف من حق الشخص المتضرر في استيفاء حقه.

¹³⁷ المادة 773 المتضمن القانون البحري الجزائري.

¹³⁸ المادة 780 المتضمن القانون البحري الجزائري.

¹³⁹ المادة 802 المعدلة بالقانون 98-05 مؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري .

¹⁴⁰ انظر المادة 804 المتضمن القانون البحري الجزائري

¹⁴¹ انظر المادة 805 المتضمن القانون البحري الجزائري

الفصل الثاني:

الإطار الاجرائي للتعويض في عقد
النقل البحري للبضائع

للخوض في الأحكام الإجرائية المتعلقة بتعويض المتضرر في أفعال النقل البحري للبضائع وما يترتب عليها من آثار، يستلزم الأمر بيان الكيفية التي ترفع فيها الدعوى والمقتضيات الإجرائية الواجب اتباعها، ويتطلب ذلك التركيز على الجانب الإجرائي وفقا لما تفرضه قواعد القانون المدني بالإضافة إلى قواعد القانون البحري، وذلك من حيث التطرق لأطراف دعوى التعويض من المدعي بالتعويض والمدعى عليه وشروط قبول الدعوى، وأمام أي جهة ترفع هذه الدعوى، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على أهم الأحكام المتعلقة بدعوى التعويض من حيث الإثبات، وإجراءات التحفظ وآجال تقادم الدعوى وقف وانقطاع التقادم، مع التركيز بقدر الإمكان على كيفية تقديم المطالبة بالتعويض والمعايير المعتمدة في تقدير قيمته وذلك بالاعتماد على مبحثين نوجزهما على النحو التالي:

المبحث الأول: دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: أحكام دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع

يبرم عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين هما الناقل والشاحن، إلا أن تنفيذ العقد لا ينفي العلاقة في هذا الإطار وكثيرا ما نشهد في مثل هذه العقود تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه، بحيث يقع على كلا الطرفين التزامات اتجاه الآخر ففي حالة عدم تنفيذ التزاماتهم العقدية يحق لكل واحد رفع التعويض على الطرف الآخر وذلك طبقا للقواعد الإجرائية بموجب عريضة افتتاح يرفعها أمام الجهة القضائية المختصة مع استوفاء جميع الشروط المطلوبة ولهذا سنقوم بدراسة هذا المبحث في مطلبين سنتطرق في (المطلب الأول) لأطراف دعوى التعويض وشروطه، أما في (المطلب الثاني) فيخص دراسة الجهة المختصة لرفع الدعوى.

المطلب الأول: أطراف دعوى التعويض وشروطه

إن دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع تشمل عدة أطراف تختلف حسب نوع الضرر ومسؤولية كل منهما ، فتحديد أطراف دعوى التعويض وكذلك الشروط القانونية، ضروري لمعرفة من يحق له المطالبة بالتعويض ومن يقوم بالتعويض، ولهذا سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى دراسة أطراف دعوى التعويض الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع والشروط اللازمة لقبول هذه الدعوى أمام القضاء.

الفرع الأول: أطراف دعوى التعويض

إن دعوى التعويض مثلها مثل أي دعوى تقوم على طرفين رئيسيين أولهما المدعي والثاني المدعى عليه، وهذا ما سوف نتطرق إليه فيما يلي:

أولا: المدعي

هو المتضرر الذي يحق له المطالبة بالتعويض¹⁴²، إذا فأصحاب الحق في المطالبة

¹⁴²عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، العقد العمل غير المشروع، منشأة معارف بالإسكندرية، سنة 2003، ص1168.

بالتعويض هم: الشاحن والمرسل إليه والمؤمن.

أ- الشاحن:

هو أحد أهم أطراف عقد النقل البحري للبضائع باعتباره الطرف المتعاقد المباشر في هذا العقد، وبذلك يحق له الرجوع على الناقل في المطالبة بالتعويض في كل الأحوال بغض النظر عما إذا استلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو استلمها شخص آخر¹⁴³، ويجب مراعاة أن الغرض من التعاقد لمصلحة الغير في هذا العقد هو تمكين الشاحن الذي أبرم العقد من الرجوع على الناقل ومطالبته بالتعويض في حال عدم تنفيذ التزاماته اتجاه المستفيد، ورغم أحقية الشاحن في مطالبة الناقل بتنفيذ التزاماته إلا أنه لا يمكن لكل من الشاحن والمستفيد أن يطالب بالتعويض عن نفس الضرر في آن واحد¹⁴⁴.

ب- المرسل إليه:

رغم أن المرسل إليه لا يعد طرف في العقد إلا أنه يقع على عاتقه العديد من الالتزامات والحقوق، فله حق في رفع الدعوى ضد الناقل باعتباره أنه مشترك أيضا في عقد النقل البحري للبضائع¹⁴⁵، وحتى يثبت صفته في دعوى التعويض هذا الناقل يجب أن يظهر وثيقة الشحن التي تعد سند لحيازة البضاعة وكذلك دليل على حقه في شملها، وذلك بمقتضى نص المادة 749 من القانون البحري الجزائري¹⁴⁶، كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون سند الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 782 من القانون البحري الجزائري الذي جاء فيها ما يلي: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناءً على نسخة من وثيقة

¹⁴³ بن ددوش سيد احمد، ص 313.

¹⁴⁴ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 307.

¹⁴⁵ شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ...، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 211.

¹⁴⁶ أكدت المادة 749 من القانون البحري الجزائري على أنه "يشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر ويعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها".

الشحن في حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناءً على وثيقة نقل صحيحة¹⁴⁷.

ج- الغير (المؤمن):

يحق للغير الرجوع على الناقل في المطالبة بالتعويض إذا كان الضرر بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم وذلك على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، فعند رفع دعوى التعويض يقوم المؤمن بإثبات عناصر المسؤولية المتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية¹⁴⁸، وتجدر الإشارة أيضاً أنه يمكن للغير بدعوى التعويض على الناقل البحري في حالة حدوث أضرار للبضائع المؤمنة بسبب عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزاماته، وذلك أن محل المرسل إليه وهذا ما يسمى بدعوى الرجوع¹⁴⁹، كما تنص المادة 744 من القانون البحري الجزائري على ضرورة احترام أجل محدد لرفع الدعوى ضد الناقل البحري، حيث يتعين على شركة التأمين في حال قيامها بتعويض المرسل إليه عن الأضرار أو الخسائر التي لحقت بالبضاعة أن تبادر إلى رفع الدعوى في مواجهة الناقل خلال أجل أقصاه ثلاثة (03) أشهر تبدأ من تاريخ تسديد مبلغ التعويض المستحق للمرسل إليه¹⁵⁰، ويعد احترام هذا الأجل شرطاً جوهرياً لمباشرة الدعوى إذ أن فواته يؤدي إلى سقوط الحق في الرجوع على الناقل ما لم توجد موانع قانونية تحول دون ذلك.

ثانياً المدعى عليه (أو الطرف الذي ترفع ضده دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع):

المدعى عليه هو المسؤول عن تعويض المتضرر¹⁵¹ فيرفع دعوى المطالب بالتعويض لجبر الضرر اللاحق بالبضائع المنقولة على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل

¹⁴⁷المادة 780 المتضمن القانون البحري .

¹⁴⁸يسعيد مراد ،عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 309.

¹⁴⁹بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق، ص 314.

¹⁵⁰نصت المادة 744 من القانون البحري الجزائري على أنه " يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى 03 أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو أن يكون استلم هو نفسه مبلغ الدعوى".

¹⁵¹عبد الرزاق أحمد السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول ، مرجع سابق، ص 1169

المتعاقد، كما ترفع أيضا على الناقل الفعلي، ويمكن الرجوع على أحد تابعي الناقل هو المجهز.

أ- الناقل المتعاقد وتابعيه:

عند رفع الدعوى ضد الناقل البحري المتعاقد لا يطرح على المدعي أي إشكال عندما يكون هو نفسه من أصدر سند الشحن، أما عندما يقوم الناقل بتنفيذ جزء من النقل يكمل الباقي ناقلون آخرون ففي هذه الحالة طرح الإشكال حول من يقوم بدفع التعويض عن الأضرار¹⁵²، بما أن الناقل الرئيسي هو الناقل المتعاقد الأول الذي يبرم عقد النقل البحري للبضائع مع الشاحن، إذا فهو ملزم بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة خلال مدة وجود البضاعة في حوزته، بغض النظر عن قيامه بالنقل شخصيا أو قام بالاستعانة بناقلين تابعين¹⁵³، وبذلك يكون الناقل المتعاقد ملزم بالتعويض عن الأضرار بموجب وثيقة الشحن التي أصدرها، وبموجبها يمكن الاستعانة بناقلين آخرين للقيام بمرحلة النقل، فيبقى الناقل المتعاقد الذي أصدر هذه الوثيقة ملتزما بكافة الواجبات والالتزامات المترتبة عليه مع ضمان أفعال الناقلين التابعين¹⁵⁴، وبمقتضى نص المادة 765 من القانون البحري الجزائري في الناقل المتعاقد والناقلين التابعين لهما مسؤولية تضامنية حيث أن كل ناقل يكون ملزما بالتعويض عن الخسائر والأضرار التي تحدث في مرحلة النقل التي قام بها¹⁵⁵ ونظرا لكثرة الناقلين التابعين والمتدخلين في عملية النقل نجد المرسل إليه أو صاحب الحق في التعويض صعوبة في تحديد الجهة المسؤولة بدقة عن الضرر الواقع ذلك يعد من الأفضل من الناحية القانونية وعملية الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد مباشرة باعتباره الطرف الظاهر في العلاقة التعاقدية.

¹⁵² بن ددوش سيد أحمد ، مرجع سابق، ص 315.

¹⁵³ بشوش يوسف ،تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 212.

¹⁵⁴ بسعيد مراد ،عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع اسابق،ص311

¹⁵⁵ نص المادة 765 من القانون البحري الجزائري " يسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكامل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة"

ب- الناقل الفعلي:

عند مباشرة دعوى التعويض يتعين على المدعي أن يرفع دعواه مباشرة على الناقل المتعاقد فإذا قام برفع دعوى ضد الناقل الفعلي يتعين عليه إثبات مسؤولية الناقل الفعلي، وإذا قام هذا الأخير بإثبات أن الضرر والخسائر اللاحقة بالبضاعة لم تكن خلال مدة وجود البضاعة في عهده لا يكون ملزماً بالتعويض¹⁵⁶ بحيث يكون الناقل الفعلي مسؤول فقط عن تعويض الأضرار التي تسبب فيها أثناء الجزء الذي تولى تنفيذه من عملية النقل البحري.

ج- مجهز السفينة:

الأصل أن ترفع دعوى التعويض على الناقل لكن في حالة عدم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح يكون للمدعي حق مباشرة الدعوى ضد مجهز السفينة في مواجهته من أجل إلزامه بالتعويض¹⁵⁷، وبذلك يكون المجهز طرف في دعوى التعويض.

و بمقتضى نص المادة 754 من القانون البحري الجزائري الذي جاء فيها أنه "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن اعتبر مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح"، ومنه فمجهز السفينة يفترض فيه صفة الناقل في حال غياب أو غموض تحديد الناقل في وثيقة الشحن، كما أن الخطأ في تحديد اسم الناقل لا يؤثر على حقوق المرسل إليه في الرجوع بالتعويض طالما أن هناك جهة تعدت النقل فعليا¹⁵⁸.

الفرع الثاني: شروط قبول الدعوى

تعتبر الدعوى القضائية الوسيلة القانونية التي يركز النظام القضائي في تحقيق العدالة وحماية الحقوق والحريات، غير أن الحق في التقاضي لا يمكن ممارسته إلا باتباع

¹⁵⁶ بن دوش سيد أحمد ، مرجع سابق، ص 316.

¹⁵⁷ بشوش يوسف ، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 215.

¹⁵⁸ المادة 754 من القانون البحري الجزائري .

جملة من الشروط القانونية حددها المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وبدون هذه الشروط لا يمكن أن تكون أمام دعوى قضائية ولهذا سنتطرق في هذا الفرع إلى دراسة الشروط العامة لأطراف دعوى التعويض التي تتمثل في الصفة والمصلحة كما جاء في التعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية والإدارية والذي استفيذ فيها وهذا ما سيتم التطرق إليه من خلال هذا الفرع.

أولاً: الصفة

الصفة هي أن يكون الشخص الذي يرفع الدعوى هو نفسه صاحب الحق، فهو يباشر رفع الدعوى من أجل حماية هذا الحق، بمعنى أنه يجب أن يتوفر لدى الشخص رافع الدعوى المركز القانوني الذي يكسب الشخص الحق في رفع الدعوى كأن يكون مالك الشيء أو مستأجر¹⁵⁹، إذا فالصفة واجبة وأطراف الدعوى سواء كان المدعي أو المدعى عليه لأنه لا بد من وجود تطابق بين المركز القانوني للمدعي والمدعى عليه¹⁶⁰ وبذلك تكون الصفة من شروط قبول الدعوى وذلك حسب نص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية والتي تنص على أنه "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون"¹⁶¹.

إذا لم تتوفر الصفة في المدعي فلا تقبل دعواه وتبعا لذلك يجب أن ترفع الدعوى من صاحب الحق المعتدى عليه في مواجهة الشخص المعتدي وهذا ما يعرف بالصفة الأصلية، إلا أن هناك حالة استثنائية وهي أن يخول الشخص صفة في حلول محل صاحب الصفة الأصلية في رفع الدعوى وهناك صفة إجرائية وهي صلاحية الشخص لمباشرة الدعوى القضائية باسم غيره لأن صاحب الصفة الأصلية قد أصبح في استحالة قانونية بحيث لا يستطيع مباشرة الدعوى بنفسه أمام القضاء لأنه محجوز عليه بقوة القانون

¹⁵⁹ حسين فريشة، المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء غير موجود، الطبعة الثانية، ص15.

¹⁶⁰ عمر زودة، الإجراءات المدنية والإدارية في ضوء آراء الفقهاء والقضاء، الطبعة، 2015، ص86.

¹⁶¹ المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وبذلك ترفع الدعوى بواسطة ممثله القانوني¹⁶²، كما أن هناك استحالة مادية كالقاصر أو الشخص المعنوي أو المحكوم عليه بالجناية، فهؤلاء لا يستطيعون مباشرة الدعوى بأنفسهم يجب تعيين ممثل قانوني¹⁶³.

ثانياً: المصلحة

هي الفائدة القانونية أو المنفعة العملية التي يسعى المدعي إلى تحقيقها من خلال لجوئه إلى القضاء، وبذلك تعد المصلحة هي الضابط القانوني لضمان جدية الدعوى وعدم خروجها من الغاية التي رسمها القانون لها، وتعتبر المصلحة شرط لقبول الدعوى إلا أنها تعكس الغرض الحقيقي من التقاضي أي تجسد السبب العملي أو الواقعي الذي يدفع الشخص للجوء إلى القضاء¹⁶⁴.

ويشترط في المصلحة أن تكون:

- قائمة ومحتملة: بمقتضى نص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية اشترط المشرع بموجب هذه المادة على شرط المصلحة لقبول الدعوى¹⁶⁵ وأكد على أنه يجب أن تكون قائمة ومحتملة، إذا فالمصلحة القائمة هي حصول النزاع أي أن تكون وقت رفع الدعوى¹⁶⁶، أما المصلحة المحتملة فهي تستند إلى أن الضرر محتمل الوقوع بحيث أنه في بعض الحالات لم يشترط أن يقع الضرر فعلاً وإنما اكتفينا باحتمال وقوعه إذا كان هناك دلائل تثبت ذلك¹⁶⁷.

- أن تكون مصلحة قانونية: لا تقبل الدعوى إذا لم تستند إلى مصلحة قائمة على حق وبمعنى أنه يجب أن تكون مشروعة أي محتملة قانوناً ولا تخالف النظام العام والآداب العامة، ويكون موضوع الدعوى المطالب بحق أو التعويض عن ضرر بحيث لا يجوز

¹⁶² بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 319

¹⁶³ عمر زودة، مرجع سابق، ص 87.

¹⁶⁴ محمد أمين مودع، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ص 142-143.

¹⁶⁵ المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹⁶⁶ حسين فريحة، مرجع سابق، ص 16.

¹⁶⁷ عمر زودة، مرجع سابق، ص 69.

لأي طرف رفع دعوى إذا لم تكن له مصلحة قانونية قائمة تتعلق بالضرر الذي لحق به¹⁶⁸.

- أن تكون المصلحة شخصية ومباشرة: ويعني أن يكون رافع الدعوى هو صاحب الحق المراد حمايته، إذ لا يمكن التقاضي في حال أن مصلحة الغير هي التي تضررت إذا فالمصلحة الشخصية المباشرة تعتبر هي الصفة في رفع الدعوى¹⁶⁹.

المطلب الثاني: الجهة المختصة لرفع الدعوى

يعد تحديد الجهة المختصة من أهم المسائل الإجرائية التي تطرح عند حدوث أي نزاع، بحيث يتوقف عليها قبول الدعوى وسير إجراءاتها بشكل قانوني فبعد نشوء النزاع يصبح من الضروري التمييز بين ما إذا كانت الدعوى ترفع أمام القضاء العادي أو تحال إلى التحكيم، ومنه سنتطرق في هذا المطلب إلى دراسة الجهة المختصة للفصل في الدعوى إما عن طريق القضاء ك (فرع أول) أو عن طريق التحكيم ك (فرع ثاني)

الفرع الأول: القضاء كجهة للفصل في الدعوى

يعد تحديد الجهة المختصة من أهم الشروط الشكلية لقبول الدعوى يتعلق ذلك بالاختصاص النوعي المرتبط بطبيعة النزاع والاختصاص الإقليمي المرتبط بمكان وقوعه أو موطن الأطراف، مما يضمن سير الإجراءات بشكل قانوني.

أولاً: الجهة المختصة إقليمياً

الاختصاص الإقليمي هو جزء من التنظيم القضائي الذي يحدد السلطة الإقليمية لكل محكمة حسب موقعها الجغرافي داخل إقليم الدولة وتعتبر قواعد هذا الاختصاص قواعد تنظيمية تهدف إلى توزيع القضايا بين المحاكم من نفس النوع والدرجة وفقاً للمكان الذي ينتمي إليه أطراف النزاع¹⁷⁰.

¹⁶⁸ حسين فريحة ، مرجع سابق، ص 16.

¹⁶⁹ محمد أمين مودع، مرجع سابق، ص 143.

¹⁷⁰ حسين فريحة، المرجع السابق، ص 38.

إذا فالاختصاص الإقليمي هو المكان أو الجهة القضائية التي يجب رفع الدعوى أمامها حسب الموقع الجغرافي للأطراف أو مكان وجود الفراغ.

تحدد الجهة المختصة إقليمياً حسب القواعد العامة في نص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية والتي تتضمن الآتي: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"¹⁷¹، وبذلك يحدد الاختصاص الإقليمي على أساس موطن المدعى عليه فإذا لم يكن لهذا الأخير موطن معروف يعتد بآخر موطن كان له داخل الإقليم وإذا تم اختيار الموطن فيؤول الاختصاص إلى المحكمة التابعة لذلك الموطن المختار¹⁷².

كما أتاحت المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية للمدعي في المواد التجارية خيارات إضافية لتحديد الاختصاص الإقليمي واعتبر عقد النقل البحري من الأعمال التجارية بحكم القانون، مما يترتب تطبيق هذه القواعد عليه بغض النظر عن صفة أطرافه، فنصت على أنه: "في المواد التجارية عبر الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها، وفي الدعاوي المرفوعة ضد الشركة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"¹⁷³، فيتضح من خلال نص هذه المادة أن المشرع خرج عن القاعدة العامة للاختصاص الإقليمي المنصوص عليها في المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وذلك لتسهيل إجراءات المدعي وتمكينه من رفع الدعوى أمام المحكمة تكون قريبة من وقائع النزاع بدلا من التقيد الصارم بمكان إقامة المدعى عليه فقط¹⁷⁴.

¹⁷¹ المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹⁷² بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 225

¹⁷³ المادة 39 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹⁷⁴ شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 227

كما قرر المشرع الجزائري في المادة 745 من القانون البحري الجزائري "أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام¹⁷⁵، فمن المقرر قانونا أن ترفع الدعاوي التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام كما للمدعي الخيار أيضا في رفع دعواه أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ إذا كان واقعا بالجزائر¹⁷⁶.

ثانيا: الاختصاص النوعي

يقصد بالاختصاص النوعي هو أن يمنح جهة قضائية معينة الصلاحية للنظر في نوع محدد من القضايا، وذلك لتمتعها بأهلية قانونية وخبرة في هذا النوع من المنازعات دون أن يكون لغيرها من المحاكم حق النظر في هذا النوع من القضايا¹⁷⁷.

بما أن عقد النقل للبضائع يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع بمقتضى نص المادة 02 من القانون التجاري¹⁷⁸، وعملا تجاريا بحسب الشكل بمقتضى نص المادة 03 من القانون التجاري¹⁷⁹ فإن تحديد الجهة القضائية المختصة نوعيا لا يرتبط بصفة أطراف العقد، وذلك بغض النظر عن صفة أحد الأطراف سواء كان تاجرا أو لا، حيث تحسم بالاستناد إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في بابيه الثاني في الفصل الأول المتعلق بالاختصاص النوعي للمحاكم¹⁸⁰، وهذا ما تؤكدته المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أن المحكمة تتكون من أقسام متخصصة من بينها القسم التجاري وهو ما يجعل هذا الأخير هو المختص نوعيا بالنظر في نزاعات النقل البحري باعتبارها تجارية بطبيعتها وذلك بقولها: "المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام ويمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة".

¹⁷⁵المادة 745 من القانون البحري

¹⁷⁶صلاح الدين سحول، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجيستر، المرجع السابق، ص79.

¹⁷⁷شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص229

¹⁷⁸المادة 02 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم

¹⁷⁹المادة 03 من القانون التجاري الجزائري

¹⁸⁰شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص230

تفصل المحكمة في جميع القضايا لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية والتي تختص بها إقليميا¹⁸¹.

معناه أن المحكمة تفصل في جميع القضايا لاسيما المدنية التجارية، البحرية، الاجتماعية والعقارية مما يعني أنها مختصة نوعيا بالنظر في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري¹⁸².

وطبقا لأحكام المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹⁸³ يستند الاختصاص بالنظر في المنازعات التجارية وعند الاقتضاء المنازعات البحرية إلى القسم التجاري أو القطب المتخصص وذلك وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري في النصوص الخاصة وذلك مع مراعاة أحكام المادة 32 من نفس القانون.

الفرع الثاني: التحكيم

تتيح الكثير من الدول وقوانينها للمتخاصمين إمكانية تسوية خلافاتهم بعيدا عن المحاكم والهيئات القضائية الرسمية وهذا ما يسمى بالطرق البديلة لفض النزاعات ويأتي على رأس هذه الطرق التحكيم والذي يقصد به اتفاق بين الأطراف المعنية على إحالة النزاع القائم بينهم بالفعل أو يحتمل أن تتور على أشخاص عاديين يقومون باختيارهم محكمين¹⁸⁴، ولكي يكون هذا الاتفاق صريحا وناظرا يجب التطرق (أولا) إلى شروط شكلية وموضوعية كما أن تحديد محكمة التحكيم (ثانيا) ومكان التحكيم (ثالثا) والقانون الواجب التطبيق (رابعا) تعد من الأمور المهمة التي تنظم سير التحكيم.

¹⁸¹المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹⁸² بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ... رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق ص223
¹⁸³تنص المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية " ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري و النصوص الخاصة مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون.

¹⁸⁴ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه ، مرجع سابق، ص322.

أولاً: الشروط الموضوعية

يعتبر الاتفاق على التحكيم عقداً من عقود القانون الخاص تسري عليه القوانين العامة والذي يحكمه مبدأ سلطان الإرادة ويلزم لصحته أن تتوفر فيه الأهلية اللازمة لإبرامه والرضا والمحل والسبب¹⁸⁵.

1/ الرضا:

يعد الرضا من الأركان الجوهرية لقيام اتفاق التحكيم، إذ لا يمكن تصور وجود هذا الاتفاق دون توفر إرادتين حرتين تصدران عن أطراف النزاع، ويشترط في الرضا أن يكون صريحاً وواضحاً وخالياً من أي عيب من عيوب الإرادة كالغلط والإكراه والغش والاستغلال¹⁸⁶.

كما يجب أن تصدر الاتفاقيات عن أشخاص يتمتعون بالأهلية القانونية للتصرف في الحقوق محل النزاع، بحيث يجب أن يكون كل من الناقل وأصحاب الحق في البضاعة سواء كان الشاحن أو المرسل إليه مؤهلين قانونياً حتى يتمكنوا من عرض نزاعاتهم على التحكيم بطريقة صحيحة ومشروعة¹⁸⁷.

غير أن المشرع فرق بين الحالات المختلفة الأطراف بحسب وضعهم القانوني، فإذا كان الشاحن أو المرسل إليه قاصر مميز، (أي بالغ ولكن لديه القدرة على التمييز) فإنه لا يمكن إبرام اتفاق التحكيم بمفرده كما لا يجوز لمن ينوب عنه قانوناً إبرام هذا الاتفاق إلا بإذن من المحكمة المختصة شرط أن يراعي مصلحة القاصر في ذلك¹⁸⁸.

أما إذا كان الطرف في الاتفاق صبياً مأذوناً له بممارسة التجارة فإنه ومتى استوفى الشروط المنصوص عليها في القانون التجاري يعتبر كأنه بلغ سن الرشد بموجب القانون

¹⁸⁵ حياة شتوان: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 276.

¹⁸⁶ أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 432.

¹⁸⁷ حياة شتوان: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، المرجع السابق، ص 277.

¹⁸⁸ بشوش يوسف: تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص 240.

وبالتالي يحق له قانونا إبرام اتفاق التحكيم في إطار عقد النقل البحري للبضائع¹⁸⁹.

رغم الأهمية لهذا الشرط إلا أن ممارسة العملية أثبتت أن شرط الأهلية لا يثير صعوبات تذكر وذلك بالنظر إلى أن أغلب أطراف اتفاقيات التحكيم عقود النقل البحري يكونون من التجار أو الأشخاص الاعتباريين الذين تتوفر فيهم الأهلية القانونية للتصرف¹⁹⁰.

2/ المحل:

باعتبار أن اتفاق التحكيم يعد عقدا من العقود فإنه ينبغي أن يتوفر على أركان العقد العامة ومن بينها ركن المحل والذي يعد عنصرا جوهريا لا يقوم العقد إلا بدونه.

يقصد بمحل اتفاق التحكيم النزاع القائم أو المحتمل نشوؤه مستقبلا والذي يرغب الأطراف في حسمه عن طريق التحكيم ويجب أن يكون هذا المحل موجودا معينا وقابل للتعيين ومشروعا وفقا للقواعد العامة في العقود.

كما أن القوانين تفرض وجود شرطين رئيسيين في محل اتفاق التحكيم، أولا أن يكون محل النزاع محددا بشكل واضح بحيث يعرف المحكم نطاق النزاع الذي يفصل فيه بدقة، وثانيا أن يكون موضوع النزاع مشروعا وغير مخالف للنظام العام، إذ لا يجوز التحكيم في القضايا التي تمنعها القوانين لأسباب تتعلق بالنظام العام¹⁹¹.

3/ السبب

يعد السبب في اتفاق التحكيم هو الدافع الذي من أجله اختار أطراف العقد للجوء إلى التحكيم وخاصة في عقود النقل بدلا من القضاء الوطني وذلك لتسوية نزاعات قد تنشأ

¹⁸⁹ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 169.

¹⁹⁰ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه ، المرجع السابق، ص 241.

¹⁹¹ أعراب كميلة ، النظام القانوني لعقد نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه ، مرجع سابق، ص 432.

أثناء تنفيذ العقد¹⁹² وهذا ما يتضح من خلال المادة 1007 و المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹⁹³.

وذلك ان المشرع الجزائري كرس نظام التحكيم وحدد أحكامه أما إذا ثبت أن السبب الذي بني عليه الاتفاق غير مشروع كأن يكون مخالفا للنظام العام فإن اتفاق التحكيم يكون باطلا قانونا¹⁹⁴.

ثانيا: الشروط الشكلية:

يشترط في اتفاق التحكيم أن يكون محررا كتابة واضح وصريح بحيث يعبر عن إرادة طرفي عقد النقل في اللجوء إلى التحكيم كوسيلة للفصل في النزاعات التي قد تنشأ مستقبلا والتي تكون قائمة أثناء تنفيذ العقد¹⁹⁵.

ويعد هذا الشرط ضروريا لضمان وضوح الاتفاق وتحديد نية الأطراف بحيث غد اختلاف شرط الكتابة يكون اتفاق التحكيم باطلا باعتبار أن المشرع الجزائري جعل من الكتابة شرطا لازما لانعقاد التحكيم وإثباته¹⁹⁶.

ثالثا: القانون الواجب التطبيق

طبقا لنص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹⁹⁷، لإن إرادة الأطراف تلعب دورا هاما في تحديد القانون الذي يجب على محكمة التحكيم تطبيقه من

¹⁹² شتوان حياة، ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، ، أطروحة

لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون مرجع سابق، ص279.

¹⁹³ أنظر نص المادة 1007-1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹⁹⁴ أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص432.

¹⁹⁵ بورطال أمينة، اتفاق التحكيم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ص62.

¹⁹⁶ سحولي صلاح الدين ،دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري،مذكرة ماجستير في قانون الأعمال ، المرجع السابق،

ص118.

¹⁹⁷ نص المادة 1050 من قانون إجراءات المدنية والإدارية" تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون

الذي اختاره الأطراف وفي حالة غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة".

أجل الفصل في النزاع¹⁹⁸.

فبموجب نص المادة تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف وفي حال غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة¹⁹⁹.

وبذلك يحدد القانون الواجب التطبيق بثلاثة مصادر على موضوع النزاع ففي الحالة الأولى يخضع التحكيم لقاعدة الإرادة وفي حالة عدم وجود اتفاق صريح بين الأطراف يتم اللجوء إلى المصدر الثاني والمتمثل في تطبيق القانون الذي يحكم العلاقة التعاقدية محل النزاع أي القانون المطبق على العقد الأصلي، وفي حال غياب الاختيار الصريح لهذا القانون من قبل الأطراف فإن المرجع في هذه الحالة إلى السلطة التقديرية لهيئة التحكيم.

إذا كان التحكيم داخليا فإنه يطبق القانون الوطني سواء تم اختياره من قبل الأطراف أو من قبل هيئة التحكيم دون أن يثير ذلك أي إشكال قانوني، أما في حالة التحكيم الدولي فقد يثار إشكال متعلق بتطبيق قانون دولة معينة على نزاع يثار في دولة أخرى خصوصا إذا كان هذا القانون مخالفا للمبادئ القانونية المكرسة في الدولة التي ينفذ فيها التحكيم ولذلك يتعين أن يكون القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع مستوفيا للشروط التالية²⁰⁰:

- 1/ أن لا يتعارض مع قواعد النظام العام والآداب العامة.
- 2/ أن يكون قانونا كافيا في تحديد الحقوق والالتزامات الناشئة عن العلاقة محل النزاع.
- 3/ أن يكون القانون متخصصا وملائما لطبيعة النزاع المطروح وذلك باعتبار قانون له علاقة مباشرة بنوع النزاع.

¹⁹⁸ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، مرجع سابق، ص333.

¹⁹⁹ أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص443.

²⁰⁰ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، مرجع سابق، ص249.

المبحث الثاني: آليات المطالبة بالتعويض وتقديره

يضمن القانون للطرف المضرور في عقد النقل البحري الحق في المطالبة بالتعويض الذي يعتبر ضماناً أساسية في حالة إخلال الناقل بالتزاماته المقيدة في عقد النقل البحري. وتكريساً لهذا الحق، أوجب المشرع الجزائري شروط وإجراءات معينة لرفع الدعوى وتحصيل الحق الدائن لاعتبار الدعوى صحيحة. كما وضع مجموعة ضوابط لتقدير مبلغ التعويض الممنوح للدائن، وذلك وفق طرق حساب متبعة دولياً، نص عليها المشرع الجزائري في حال عدم تصريح الشاحن بقيمة البضائع، وذلك في نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري وهو ما سندرسه في (المطلب الثاني).

المطلب الأول : إجراءات رفع الدعوى

جاء في مضمون المادة 788 من القانون البحري الجزائري أنه بعد استلام البضاعة من طرف المرسل إليه أو من ينوبه يسمح لمستلمها التحقق من حالة البضاعة المقدمة له من طرف الناقل ²⁰¹. إذ يستطيع الناقل و المرسل إليه قبل التسليم معاينة البضاعة، ويتم ذلك عن طريق خبراء معينين من قبل أحد الأطراف، وتقع مصاريف الخبرة على من قام بطلب المعاينة من الخبير ²⁰²، أما بعد اجراء المعاينة إذا اتضح وجود نقص أو خسائر بالبضاعة كان سببها الناقل فهنا تقع مصاريف الخبرة على هذا الأخير ²⁰³، كما يحق للمرسل إليه في هذه الحالة رفع دعوى تعويض ضد الناقل لتعويضه عن ما لحقه من ضرر، ولمباشرة هذه الدعوى لابد أولاً من إخطار الناقل من قبل المرسل إليه، عن طريق تقديم تحفظات كتابية إليه في موعد محدد ابتداء من تاريخ التسليم ليتم التحقق من ذلك الضرر المدعى في وقت مناسب ²⁰⁴، وهو ما سنبيّنه في (الفرع الأول) ، وقد قيد المشرع الجزائري رفع الدعوى بآجال محددة إذ يسقط فيها حق الدائن إذا تجاوز المدة المنصوص عليها، فيسقط حق رفع الدعوى بالتقادم ونبين هذه الآجال في (الفرع الثاني).

الفرع الأول : الإخطار

نظم المشرع الجزائري أحكام الإخطار في نص المادة 790 من القانون البحري الجزائري، التي جاء في مضمونها أن توجيه الإخطار يكون قبل أو وقت تسليم البضاعة للمرسل إليه من طرف الناقل في ميناء التفريغ، وهذا في حالة الأضرار الظاهرة في البضاعة، أما إذا كان الضرر خفي فيجوز تمديد مدة الإخطار إلى 3 أيام بداية من وقت التسليم، إذ يقوم المرسل إليه أو

²⁰¹ المادة 788 الفقرة 1 المتضمن القانون البحري الجزائري .

²⁰² المادة 789 الفقرة 1 المتضمن القانون البحري الجزائري.

²⁰³ المادة 789 لفقره 2 المتضمن القانون البحري الجزائري.

²⁰⁴ بسعيد مراد ،عقد النقل البحري للبيضاء وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل ش هادة

الدكتوراه في القانون الخاص، مرجع سابق ص346.

ممثله بتبليغ الناقل كتابيا عن أية خسائر أو أضرار وجدت في البضاعة²⁰⁵، وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة المعاينة الحضرورية عند استلام البضاعة فلا جدوى من التبليغ الكتابي²⁰⁶ فنجد أن المشرع أعطى حماية للناقل تتمركز في إلزام المرسل إليه بتحرير تحفظات لتثبيت حالة البضاعة، ويكون ذلك في مدة قصيرة بداية من التسليم، يهدف هذا إلى التحقق من الضرر المدعى به في وقت مناسب حتى لا يتعذر على الناقل الدفاع عن حقوقه وإثباته بتنفيذ التزاماته وكذا تسليم البضاعة في حالة جيدة²⁰⁷. كما أعطى حماية للمرسل إليه وذلك بالسماح له بمعاينة البضائع وتحرير تحفظات حول حالة البضاعة مما يتيح له تعويض الضرر الحاصل للبضاعة لذا سنتعرف (أولاً) على شكل الإخطار، ثم نتناول الحالات التي يوجه فيها الإخطار (ثانياً)، وأخيراً نتطرق إلى آثار الإخطار (ثالثاً).

أولاً: شكل الإخطار

تضمن المادة 790 من القانون البحري الجزائري أن يكون الإخطار مكتوب وهذا لإنهاء الخلاف حول إثباته²⁰⁸ إلا أنها لم تضع شكلاً محدداً لكتابتته لكن يشترط فيه أن يكون واضح ودقيق لإمكانية الإعداد به أمام القضاء حيث يتضمن طبيعة الهلاك أو التلف فكلما كان التبليغ واضحاً زادت قوة ثبوتيته²⁰⁹.

ثانياً: حالات توجيهه

بما أن الإخطار مرتبط بمعاينة البضائع أثناء التسليم وهو ما أشارت إليه المادة 790 من القانون البحري الجزائري إذ يحدد ميعاد تحرير الإخطار بوقت تسليم البضاعة أو قبل التسليم، والذي يحرر في حال حصول خسائر أو أضرار للبضاعة كما أن المشرع الجزائري خص الإخطار بحالات تلف و هلاك البضاعة، ولم ينص على التأخير. إنما هو منحصر في الحالات التي تسلم فيها البضاعة²¹⁰، وكذلك هو الحال في الهلاك الكلي، فلا يقع الإخطار نظراً لانتفاء التسليم، إنما يوجه في حالة الهلاك الجزئي وحالة التلف فقط²¹¹.

²⁰⁵ المادة 790 الفقرة 1 المتضمن القانون البحري الجزائري .

²⁰⁶ المادة 790 الفقرة 3 المتضمن القانون البحري الجزائري.

²⁰⁷ محمد نصر محمد ، مرجع سابق ص254.

²⁰⁸ خلفي أمين المسؤولية المدنية للناقل البحري البيضاء (دراسة مقارنة بين تشريع الجزائري اتفاقية هامبورج 1978)،المذكورة لنيل درجة الماجستير في القانون مرجع سابق ص76.

²⁰⁹ شتوان حياة ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون مرجع سابق،ص190.

²¹⁰ خلفي أمين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري البيضاء (دراسة مقارنة بين تشريع الجزائري اتفاقية هامبورج

1978)،المذكورة لنيل درجة الماجستير في القانون مرجع سابق ص 75.

²¹¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص351.

ثالثاً: آثار الإخطار

إن عدم تقديم الإخطار في الميعاد المحدد لا يترتب عنه سقوط الحق في رفع الدعوى أو عدم قبولها، إنما تعتبر في مصلحة الناقل كدليل على أنه سلم البضاعة مثلاً هو مبين في سند الشحن²¹²، إلا أنه يجوز إثبات عكس ذلك بكل الطرق الممكنة من طرف المرسل إليه، أي إثبات أن الناقل هو من تسبب في الخسائر، وذلك بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير معين قضائياً²¹³. وقد أكدت المحكمة العليا هذا في قرارها بنقض قرار المجلس الأعلى حول نزاع بين شركتين حيث أن المرسل إليه لم يقدم تحفظاته بأنه لم يستلم البضاعة فعلياً، كما رفض المجلس الأعلى شهادة عدم تسليم البضاعة المسلمة من قبل شركة CNAN، في حين أن هذه الأخيرة سلمت الشهادة بصفتها وكيل السفينة. وكان هذا الرفض بسبب أن الشهادة مسلمة خارج الآجال المحددة للإخطار مما أدى إلى الطعن في قرارها من قبل الشركة الطاعنة أمام المحكمة العليا التي قبلت الطعن شكلاً وموضوعاً بحكم أن مجلس القضاء فسر المادة 790 من القانون البحري الخاصة بالإخطار بشكل خاطئ، إذ أن عدم تقديم التحفظات في الآجال المنصوص عليها في هذه المادة لا يؤدي إلى تقادم الدعوى أو سقوط حق المرسل إليه بل يجوز له إثبات الخسائر بكل الطرق الممكنة²¹⁴.

الفرع الثاني : تقادم الدعوى

يعرف التقادم بأنه أسلوب قانوني يتم عن طريقه التخلص من التزام معين بانتهاء مدة معينة والغرض منه حماية المصلحة العامة²¹⁵، وفي هذا الإطار منح المشرع الجزائري للأشخاص المتضررين حق رفع دعوى جراء الحوادث المتسببة لبضائعهم، وهذا بهدف حماية المصلحة العامة وتحقيق توازن، لكن يتم رفع هذه الدعوى ضمن آجال محددة وضعها المشرع وإلا يسقط حقه في رفع الدعوى بالتقادم. ولمعرفة هذه الأحكام الخاصة بالتقادم سنتطرق (أولاً) إلى مدة التقادم وتمديده ثم نتناول وقف وانقطاع مدة التقادم (ثانياً).

أولاً : مدة التقادم وتمديده

ترفع الدعوى ضد الناقل بسبب الأضرار الحاصلة للبضاعة أو فقدان بموجب وثيقة الشحن في الآجال المحددة التي

²¹² مرجع نفسه ص 349.

²¹³ بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، مرجع سابق ص 349.

²¹⁴ انظر قرار المحكمة العليا، رقم 132510 بتاريخ 12\09\1995 المحكمة العليا ، الغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1995.

²¹⁵ شتوان حياة ، مسؤولية الناقل البحري ، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون ، مرجع سابق ص

حددها المشرع الجزائري في نص المادة 743 من القانون البحري. إذ تتقدم بمرور سنة واحدة²¹⁶، وهذا ما استقر عليه الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، حيث رفضت المحكمة رفض قرار صادر عن مجلس قضاء الجزائر والذي قضى بسقوط حق المرسل إليه في رفع الدعوى وعدم التزامها بما نص عليه المشرع الجزائري في المادتين 790 و 743 من القانون البحري الجزائري²¹⁷، وتقابل المادة 743 الخاصة بالقانون البحري المادة 312 من القانون المدني الجزائري²¹⁸ المنظمة لمدة تقادم حقوق التجار سنة واحدة، إذ يمكن إنسابها إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع بإعتبار أن عقد النقل يعتبر عقد تجاري، وقد طعن في قرار مجلس قضاء الجزائر، و دعمه قرار المحكمة العليا بقبول الطعن بإبطال قرار المجلس وإعادة النظر في القضية أمام نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى²¹⁹، أما عن تمديد مدة التقادم. وعملا بنص المادة 743 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري يجوز تمديد مدة التقادم إلى عامين آخرين باتفاق يبرمه الأطراف بعد وقوع الحادثة المترتب عليه رفع الدعوى بمعنى أن المشرع الجزائري أجاز اتفاق أطراف العقد على تمديد مدة التقادم لسنتين أخرتين شرط أن يتم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث المترتب عنه ضرر البضاعة. بالمقابل، يبطل كل اتفاق مفاده تقصير مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، كما يجوز أيضا تعدي المدة المنصوص عليها سابقا (سنة)، وذلك فيما يخص دعوى الرجوع على أن لا يتعدى هذا التمديد 3 أشهر من يوم تسديد رافع الدعوى (المؤمن) للمبلغ المطالب به كتعويض عن الخسائر، والمقصود بدعوى الرجوع، حلول المؤمن محل المؤمن له لاسترداد حقوقه²²⁰ وهذا ما تضمنته المادة 744 من القانون البحري الجزائري²²¹، ونلجأ في تاريخ مدة سريان التقادم الى قواعد العامة وذلك بسبب غياب نص صريح في القانون البحري ينص على هذا الصدد، و قد نصت المادة 314 من القانون المدني الجزائري أنه "تتحدد مدة التقادم بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بإنقضاء آخر يوم منها"²²². فنجد أن هذا النص حدد لنا تاريخ بدء سريان التقادم من اليوم الذي يلي التسليم وينتهي بانتهاء آخر يوم منه.

²¹⁶ نصت المادة رقم 743 من القانون البحري الجزائري على أن هـ : "تتقدم كل دعوى بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أن هـ يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب على هـ رفع الدعوى " .

²¹⁷ انظر المادة 790 المتضمن القانون البحري الجزائري

²¹⁸ نصت المادة 312 المتضمن القانون المدني الجزائري على: "تتقدم بسنة واحدة كل الحقوق التالية: حقوق التجار والصناع..."

²¹⁹ انظر: قرار المحكمة العليا، رقم 143090، بتاريخ 09\07\1996، المحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية، مجلة الاجت هاد القضائي عدد خاص سنة 1999 ص199.

²²⁰ شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، مرجع سابق، ص199.

²²¹ المادة 744 المتضمن القانون البحري الجزائري .

²²² نص المادة 314 المتضمن القانون المدني الجزائري.

ثانيا : وقف وانقطاع التقادم

إن التقنين البحري أكتفى بذكر مدة التقادم وتمديده وذكره لدعوى الرجوع دون التطرق لأسباب وقفه وانقطاعه. وفي هذه الحالة نلجأ لما نصت عليه القواعد العامة . حيث جاء في مضمون المادة 316 من القانون المدني الجزائري الخاص بوقف التقادم التي يمكن تطبيقها على القانون البحري أنه : "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه . كما لا يسري فيها النائب و الأصل" ²²³. فلو كانت أحد المبررات الشرعية المانعة لاستبقاء الحق قائمة , حينها يمنع الدائن من طلب استيفاء حقه حتى يزول ذلك المانع ومن أمثلة ذلك فقدان الأهلية لفترة معينة ²²⁴ أما عن حساب مدة التقادم في الوقف , فلا تحسب المدة التي كانت فيها السبب المانع قائماً فإذا زال السبب عاد سريان التقادم ويكمل حساب هذه المدة مع المدة السابقة ²²⁵. أما في الشق الثاني الخاص بانقطاع التقادم فقد نصت عليه المادة 317 التي جاء في مضمونها أنه من أسباب انقطاع التقادم المطالبة القضائية , إذ ينقطع حتى لو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة بالنسبة أو الحجز . وكذا بقبول الدائن حقه في تعلية المدين أو التوزيع ويكون ذلك في حالة إفلاس المدين حيث يتقدم الدائن بطلب حقوقه ويتم تصفية أموال المدين وتوزيعها عليهم حسب الترتيب ²²⁶.

وقد ينقطع أيضاً التقادم في الحالة التي تضمنتها المادة 318 من القانون المدني الجزائري وذلك بإقرار المدين بحق الدائن سواء كان هذا الإقرار صريحاً أو ضمناً ويعرف على أنه إقرار ضمني إذا ترك المدين مالاً تحت يد الداني ويكون هذا المال مرهوناً رهناً حيازياً كتأمين للوفاء بالدين ²²⁷. و هذه الإجراءات هي إجراءات قانونية تؤدي لانقطاع التقادم. لكن إذا انقطع هذا التقادم، فإن المادة 319 من القانون المدني تقرر في هذه الحالة على بدء تقادم جديد، يبدأ سريانه من الوقت الذي انتهى فيه الآخر المترتب على سبب انقطاع وتكون مدة التقادم الجديدة نفسها مدة التقادم السابق ²²⁸, بمعنى أن التقادم يعاد من جديد ولا يحسب فيه مدة التقادم الأول.

وتختلف أحكام التقادم في التشريع الجزائري مع اتفاقية بروكسل 1924 من حيث التمديد , إذ تسمح هذه المادة في نص المادة 3 من الفقرة 6 مكرر المعدلة ببروتوكول 1968 على جواز تقصير مدة التقادم إذا كان القانون ينص على ذلك وهو ما لم يعمل به المشرع الجزائري , وفي نفس هذه المادة , أجازت هذه الاتفاقية على رفع دعوى الرجوع حتى بعد القضاء المدة المنصوصة عليها على أن لا تقل هذه المدة عن 3 أشهر من اليوم الذي يسد فيه صاحب دعوى الرجوع للتعويض ²²⁹, في حين أن مدة

²²³ المادة رقم 316 المتضمن القانون المدني الجزائري .

²²⁴ بن ددوش سيد أحمد , مرجع سابق ص 323

²²⁵ بسعيد مراد , عقد النقل البحري وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية , رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون

الخاص , مرجع سابق, ص 368.

²²⁶ المادة رقم 317 المتضمن قانون مدني جزائري

²²⁷ المادة رقم 318 المتضمن قانون مدني جزائري

²²⁸ المادة رقم 319 المتضمن قانون مدني جزائري .

²²⁹ المادة 3 الفقرة 6 مكرر من اتفاقية بروكسل 1924.

التقادم في اتفاقية هامبورغ تضمنتها في المادة 20 ، إذ ورد فيها أنها تسقط الدعاوى المتعلقة بالبيضائع إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين²³⁰ .

المطلب الثاني : التحديد القانوني للتعويض

حدد المشرع الجزائري سقف التعويض في المادة 805 من القانون البحري الجزائري²³¹، إذ وضع مرجعين لحدود هذه المسؤولية التي أشار فيها كأصل عام على مسؤولية الناقل عند تصريح الشاحن بقيمة البضاعة وطبيعتها قبل شحنها، فهنا يتحمل الناقل قيمة التعويض كاملاً. أو استثناءً، إذا لم يتم بهذا التصريح، يلجأ لما حدده المشرع الجزائري في هذه المادة 805 كحد أقصى للتعويض، حيث يخضع التحديد القانوني للتعويض في عقد النقل البحري للبيضائع على ضوابط قانونية نظمها المشرع في حالة وقوع أضرار للبضاعة.

الفرع الأول : مقدار التعويض وكيفية حسابه

لمعرفة حدود التعويض لابد أولاً من التعريف ما إذا كانت البضاعة تالفة أو هالكة (أولاً) أو تأخر في تسليمها (ثانياً).

أولاً : في حالة هلاك أو التلف

وضع المشرع الجزائري ضوابط لحساب الحد الأقصى في حالة الهلاك أو تلف البضاعة حسب مضمون المادة 805 من القانون البحري الجزائري أنه إذا لم يدون الثاني تصريح بقيمة البضاعة أو أصابها تلف أو هلاك أثناء النقل ، فإن مسؤولية الناقل هنا تحدد ب 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، والمقصود بالطرد هو شحن البضاعة في صناديق أو براميل..... بعد تغليفها كما يعتبر كل طرد وحدة شحن قائمة بذاتها، مع ذكر عددها في سند الشحن حيث تحدد مسؤولية الناقل

²³⁰ المادة 20 من اتفاقية هامبورغ 1978.

²³¹ انظر المادة 805 الفقرة الأولى ،معدلة بالقانون 98-05 مؤرخ في 25 يونيو 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري .

على أساسها²³². أما بالنسبة لوحدة الشحن، فتطلق على البضاعة التي لا يعرف عددها، إنما تعرف بوزنها أو قياسها أو حجمها، و تشحن صبا من غير تغليف²³³، وفيما يخص هذه البضاعة (المشحونة دون تغليف) فعند تعرضها للضرر تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ لا يزيد عن 30 وحدة حسابية بين كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

كما جاء في نص المادة 805 الفقرة الرابعة²³⁴ تعريفاً للوحدة الحسابية بأنها: "يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

مثال توضيحي :

أثناء نقل بضاعة تتكون من 3 طرود، تحمل هواتف نقالة غير مصرح بقيمتها من طرف الشاحن، وبسبب خلل في الإغلاق تسرب مياه البحر داخل طردتين مما تسبب بتلف البضاعة داخله .

لحساب قيمة التعويض هنا وحسب المادة 805 من القانون البحري الجزائري فإن الناقل يعرض بقيمة 10000 وحدة حسابية عن كل طرد تالف .

وبما أن عدد طرود المتضررة طردتين فإن :

$$(وحدة حسابية) 20000 = (وحدة حسابية) 10000 \times (\text{عدد الطرود}) 2$$

إذا فالناقل يعرض بقيمة 20000 وحدة حسابية

ثم نحول الوحدة الحسابية للدينار الجزائري ، و بما أن الوحدة الحسابية تساوي

$$65.5 \text{ ملغ ذهب على أساس } 900 \text{ من الألف في النهاية } (90\%)$$

$$\text{فإن (ملغ)} 1310000 = (\text{ملغ ذهب}) 65.5 \times (\text{وحدة حسابية}) 20000$$

و بتحويلها للغرام : 1310000 mg = 1310 g

²³² بودليو سليم ، عقد النقل البحري للبيضاء، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، مرجع سابق ص93

²³³ عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبيضاء ، مرجع سابق ص148.

²³⁴ نص المادة 805 الفقرة 4 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ثم تضرب 1310 ذهب في سعر غرام الذهب يوم تاريخ النطق بالحكم لمعرفة قيمة التعويض بالدينار الجزائري
و نفس طريقة الحساب بالنسبة ل 30 وحدة حسابية لكل kg من البضاعة التي لا تشحن في طرود.

ثانيا :في التأخير

تحدد مسؤولية الناقل البحري في حال عدم تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول بالنسبة لناقل
حريص بمقدار مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة²³⁵، وتحدد أجرة النقل حسب اتفاق الطرفين بالنظر لمعطيات البضاعة
من وزن وحجم. وفي حال عدم الاتفاق يتم اللجوء للعرف المتبع في ميناء الشحن، وإذا لم يطبق هذا الخيار، يقوم القاضي بتحديد
الأجرة²³⁶. وقد جاء في مضمون المادة 805 من القانون البحري الجزائري أنه لو حدث تأخير في تسليم البضاعة يعرض الناقل
بمقدار مرتين ونصف من أجرة النقل مستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، شريطة أن لا يتجاوز هذا التعويض أجرة النقل
المستحقة²³⁷.

أما بالنسبة لاتفاقيات الدولية، فقد حددت اتفاقية بروكسل في المادة 4 الفقرة 5 المعدل ببروتوكول 1968-1979 سقف
التعويض في حالة وقوع خسائر أو تلف البضاعة بقيمة 66667 وحدة سحب عن كل طرد أو في 2 وحدة سحب عن كل
كيلوغرام مع اختيار أي القيمتين أكبر²³⁸. ومن الملاحظ أن اتفاقية بروكسل اقتصرت بتحديد قيمتي التلف والهالك فقط دون التطرق
لتحديد قيمة تأخير في تسليم البضائع، وهذا راجع لكونها لا تحمل الناقل مسؤولية تعويض الضرر الناتج عن التأخير في تسليم
البضاعة إنما تكتفي بإنهاء مسؤوليته عند التفريغ²³⁹.

في حين حددت اتفاقية هامبورغ حدود المسؤولية في المادة 6 بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة
شحن أخرى أو 5,2 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة يهلك أو يتلف مع اختيار أي القيمتين أكبر²⁴⁰.

أما عن اتفاقيات روتردام فقد نصت في المادة 59 من هذه الاتفاقية على تحديد قيمة التعويض بمبلغ يعادل 875 وحدة
حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، ويطبق هذا في حال
عدم إدراج الشاحن بيانات حول طبيعة البضاعة وقيمتها في سند الشحن. إذ يعرض الناقل حسب هذا النص بأي مبلغين أكبر،
هذا في حالة الهالك أو التلف²⁴¹.

²³⁵ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 66.

²³⁶ عصام محمود الحنفي، مرجع سابق ص 198.

²³⁷ المادة 805 الفقرة 1 المتضمن القانون البحري الجزائري

²³⁸ المادة 4 الفقرة 5 المعدلة (1968-1979) من اتفاقية بروكسل.

²³⁹ المادة الثانية، اتفاقية بروكسل 1924.

²⁴⁰ المادة 6 اتفاقية، هامبورغ 1978.

²⁴¹ المادة 60، اتفاقية روتردام 2009.

وأخيرا فيما يخص تأخير في تسليم البضاعة فقد تشابهت أحكام المشرع الجزائري مع اتفاقيتي هامبورغ و روتردام اذ حدد مبلغ التعويض في هذه الحالة بما يعادل ضعفي و نصف مثل أجرة النقل مستحقة الدفع عن البنائع المتأخرة بشرط عدم تجاوز مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري للبنائع.

الفرع الثاني : حالات سقوط حق الناقل التحديد القانوني

إن احترام الناقل لالتزاماته ينتج عنه الاستفادة من التحديد القانوني المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري الجزائري . في حين أن الإخلال بهذه الالتزامات ينتج عنه سقوط حقه في التمسك بالتحديد القانوني²⁴² . لذا نبين هذه الحالات حسب ما نص عليه المشرع الجزائري (أولا) ثم نتطرق لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية في هذا المجال (ثانيا).

أولاً: حالات سقوط حق الناقل في التحديد وفق تشريع الجزائري.

نظم المشرع الجزائري الحالات التي يسقط فيها حق الناقل من الاستفادة من التحديد القانوني المبين في المادة 805 ، حيث نص على ذلك في نص المادة 809 من القانون البحري الجزائري بأنه لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه ، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبنائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح²⁴³ .

1. حالة تعمد أو عدم اكتراث الناقل

إذا أثبت المضرور أن الضرر الحاصل لبضاعته أو التأخر في تسليمها كان نتيجة فعل أو تقصير من طرف الناقل فلا يستفيد هذا الأخير من مبدأ تحديد المسؤولية، سواء ارتكبه بقصد التسبب في الضرر أو لعدم اكتراث ،أفعال أو الامتناع عن أفعال، ويقصد بالتعمد هو نية الناقل في إحداث ضرر، أما عدم الإكتراث فيقصد به أفعال الناقل وتصرفاته أو الامتناع عن القيام بأفعال بالرغم من علمه باحتمال حدوث أضرار للبضاعة²⁴⁴ ، إذ أن الناقل في هذه الحالة تسبب في حدوث ذلك الضرر الحاصل للبضاعة عمدا أو كان نتيجة استهتاره وهو ما يدفعه لدفع التعويض كاملا دون الاستفادة من التحديد الذي حدده المشرع الجزائري في المادة من 805 من القانون البحري الجزائري.

²⁴² شتوان حياة ، مسؤولية الناقل البحري للبنائع، أطروحة لنيل ش هادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون،مرجع

سابق ص145

²⁴³ المادة 809 المتضمن القانون البحري الجزائري .

²⁴⁴ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبنائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في القانون ، مرجع سابق، ص180.

2. الاتفاق على تجاوز حدود المسؤولية

يمكن لأطراف العقد الاتفاق على رفع مبلغ الحد الأقصى للتعويض عن الوحدة أو الطرد ، أو الاتفاق على تعويض كامل الضرر ، مع تبيان الشاحن لقيمة البضاعة في سند الشحن، لكن إذا كان هذا الأخير قد بالغ في قيمتها، فيجوز للناقل إثبات قيمته الحقيقية²⁴⁵. كما يمكن أن نستنتج هذا من نص المادة 811 من القانون البحري الجزائري، الذي يبطل كل شرط تعاقدي هدفه تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أقل من المبلغ المحدد في نص المادة 805²⁴⁶ حيث أنها تجيز الاتفاق على رفع مبلغ التحديد القانوني بشكل ضمني.

3. تصريح الناقل بقيمة البضاعة في سند الشحن

جاء في نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري أنه : "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10.000...".²⁴⁷ نستنتج من هذا النص أنه في حالة تصريح الشاحن بقيمة البضاعة لا يلجأ الناقل للتحديد القانوني المحدد في هذه المادة (805) كونها مقيدة من طرف الشاحن في سند الشحن . فعند إدراج هذا الأخير بياناً في سند الشحن حول طبيعة وقيمة البضاعة لما يمثلها من أهمية خاصة والذي يقصد به توجيه نظر الناقل لقيمتها²⁴⁸، يسقط حق الناقل في التمسك بالتحديد القانوني المدرج في المادة 805 من القانون البحري الجزائري ويعوض بقيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن . وهو نفسه ما قصدنا به سابقاً أن المادة 805 من القانون البحري الجزائري تحمل مرجعين ، الأول كأصل عام والثاني كاستثناء.

²⁴⁵ محمد نصر محمد ، مرجع سابق، ص 243.

²⁴⁶ نصت المادة 811 الفقرة الثانية المتضمن في القانون البحري الجزائري على أنه: "يعد باطلاً وعلم

المفعول.....تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه."

²⁴⁷ نص المادة 805 المتضمن القانون البحري الجزائري.

²⁴⁸ عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبيضائع ، مرجع سابق ص167.

الخاتمة

الخاتمة

وهكذا نكون قد حاولنا من خلال دراستنا هذه تسليط الضوء على موضوع التعويض في عقد النقل البحري للبضائع إذ يعد من أبرز الآليات القانونية لجبر الضرر الناتج عن إخلال الناقل بالتزاماته، سواء تعلق الأمر بهلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وقد تناولنا مختلف الجوانب المتعلقة بالتعويض بإعتباره نظاما قانونيا يقوم بحماية مصالح الأطراف في حال حدوث ضرر

بالاعتماد على هذه الدراسة تمكنا من التوصل الى عدة نتائج نذكر منها ما يلي

-إن التعويض في عقد النقل البحري للبضائع يقوم على علاقة تعاقدية بين الناقل والشاحن، حيث يلتزم فيها الناقل بتحقيق نتيجة، وعدم تحقق هذا الأخير يؤدي الى نشوء الحق في المطالبة بالتعويض

-تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس المسؤولية المفترضة، حيث يفترض خطأه بمجرد وقوع الضرر للبضاعة نظرا للإلتزاماته بتوصيل البضاعة سليمة الى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه، غير ان الناقل لا يكون ملزما بالتعويض اذا أثبت أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي

-تتحدد مسؤولية الناقل البحري للبضائع ضمن ثلاثة نطاقات متكاملة، يمتد النطاق الزمني من وقت استلام الناقل للبضاعة إلى حين تسليمها الى المرسل إليه، وكذلك النطاق المادي المتمثل في نوع الضرر الناتج عن فعل الناقل، أما النطاق الشخصي فيتجلى في تحديد الأطراف المطالبين بالتعويض في هذا العقد .

-تقوم مسؤولية الناقل على أساس التلف أو الهلاك أو التأخير وتثبت بوجود الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.

-يعفى الناقل من المسؤولية في الحالات المنصوص عليها قانونا كما يعفى من المسؤولية في حالات قد يتفق عليها مع الشاحن لكن هناك اتفاقات تعتبر صحيحة و اتفاقات تعتبر باطلة .

- لحماية الشخص المتضرر في عقد النقل البحري للبضائع جراء وقوع ضرر لبضاعته ،وضع المشرع قواعد إجرائية تنظم دعوى التعويض ضد الناقل، من بين الإجراءات قيام الشخص المضرور بالإخطار خلال الآجال القانونية المحددة
- في حال انقضاء أجل الإخطار المبين قانونا فلا يسقط حق المتضرر في رفع الدعوى بل يبقى حقه قائما الى حين انقضاء مدة تقادم رفع الدعوى المنصوص عليه
- حدد المشرع الجزائري سقف للتعويض يستفيد منه الناقل إذا لم يقم الشاحن بالتصريح بقيمة البضاعة في سند الشحن
- بالرغم من التحديد القانوني المقرر قانونا ،إلا أنه توجد بعض الحالات التي من شأنها إسقاط حق الناقل في الاستفادة من هذا التحديد.
- منح المشرع الجزائري حماية للطرف المتضرر . وذلك بمنحه الحق في رفع الدعوى والحصول على تعويض لجبر الضرر ، كما منح حماية للناقل إذ اقرا له مجموعة من الحالات التي يعفى فيها من التعويض بالإضافة إلى تحديد سقف للتعويض في حالة عدم تصريح الشاحن بقيمة البضاعة.

الاقتراحات

وفي ختام هذه المدكرة وبالإطلاع على القوانين والمراسيم التي نص عليها المشرع الجزائري فإننا نوصي بإعادة النظر في المادة 790 من القانون البحري الجزائري ،وذلك لتوضيح الغموض المرتبط بربط مكان الاخطار بمكان الشحن عوضا عن مكان التفريغ ،حيث أن الاخطار فعليا يكون أثناء عملية تسليم البضاعة التي تتم في ميناء التفريغ وليس ميناء التحميل .

كما رأينا ان بعض نصوص القانون البحري الجزائري متناقضة فيما بينها ،ومثال ذلك المادة 812 من القانون البحري الجزائري التي ترخص بتحديد النطاق الزمني للتعويض ،لكن بالنظر الى المادة 811 من نفس القانون نجدها تقر ببطلان تحديد المسؤولية الخاصة بالمادة 802 من القانون البحري التي تتضمن على أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الملحقة بالبضاعة وذلك منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ومنه نقترح إعادة النظر في هاتين المادتين ،ويكون ذلك إما باتباع نص المادة 812 التي ترخص تحديد النطاق الزمني للمسؤولية وإما باتباع المادة 811 التي تقر ببطلان تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل.

ملخص

إن النقل البحري لا يخلو من المخاطر التي يمكن أن تقع على البضائع أثناء الرحلة البحرية، حيث تتعرض البضائع لأضرار محتملة تتمثل في الهلاك أو التلف أو التأخير، مما يجعل الناقل البحري ملزماً بالتعويض باعتبار أن البضاعة في عهده طوال فترة النقل، إلا أن مسؤولية الناقل البحري ليست مطلقة، إذ تنتفي مسؤوليته في التعويض عند وجود سبب اجنبي يلحق الضرر بالبضاعة، وفي هذا الصدد يمكن أن ينشأ نزاع بين الأطراف يعرض أمام القضاء أو التحكيم إذا لم يثبت الناقل وجود سبب الأجنبي، مع ضرورة اتباع إجراءات قانونية محددة تنظم موضوع النزاع، أما فيما يتعلق بجبر الضرر فقد حدد المشرع سقفا لقيمة التعويض يستفيد النقل منها لحمايته من الخسائر نظرا لقيمة التعويضات الضخمة، بالمقابل يسقط حق الناقل في هذا التحديد إذا ثبت أن الخطأ راجع إليه.

Summary

Maritime transport is not without risks that may affect goods during the sea voyage, as goods are exposed to potential damages such as loss, damage, or delay. This makes the maritime carrier liable for compensation, considering that the goods are under their custody throughout the transport period. However, the carrier's liability is not absolute, as it is excluded when damage to the goods is caused by a foreign (external) cause. In this context, a dispute may arise between the parties, which may be brought before the courts or arbitration if the carrier fails to prove the existence of such an external cause. Specific legal procedures must be followed to regulate the dispute. Regarding compensation, the legislator has set a limit on the

amount of compensation to protect the carrier from significant financial losses due to potentially high compensatory amounts. On the other hand, the carrier loses the right to this limitation if it is proven that the damage was caused by their fault

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع :

قائمة المصادر

النصوص التشريعية :

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1995 الموافق لي 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم ،المتضمن القانون المدني.
 2. الأمر رقم 75-59 مؤرخ 26/9/1975 المعدل والمتمم، المتضمن القانون التجاري.
 3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 العدد 29 في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون 98-10. المتضمن القانون البحري.
 4. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتضمن قانون التأمينات.
 5. قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1924 الموافق 25 فبراير 2008 المعدل بالقانون 22 13 في 12 يوليو 2022 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.
- الإتفاقيات الدولية :

1. إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (روتردام 2009) .
2. إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 (هامبورغ)
3. إتفاقية بروكسل المؤرخة في 25 أغسطس 1924 لتوحيد بعض القواعد بسندات الشحن المعدلة بموجب بروتوكول 23 فبراير 1968 بموجب بروتوكول 21 ديسمبر 1979

قائمة المراجع

الكتب :

1. عادل علي المقدادي ،القانون البحري، الجزء غير موجود،الطبعة غير موجودة، دار النشر للثقافة و التوجيه_عمان بتاريخ 20 نوفمبر 2009.
2. عاطف الفقي ،قانون التجارة البحرية، الجزء غير موجود،الطبعة غير موجودة، دار النهضة العربية_القاهرة، بتاريخ1998.
3. عاطف محمد الفقي،النقل البحري للبضائع،الجزء غير موجود،الطبعة غير موجودة، دار النهضة العربية القاهرة بتاريخ 1997.
4. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام ،مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة غير موجودة، دار إحياء التراث العربي، بيروت_لبنان ، بتاريخ ابريل 1952.
5. عصام حنفي محمود ،القانون البحري، الجزء (غير مذكور الطبعة غير مذكورة) ،الجزء غير موجود ،طبعة غير موجودة ،دار النشر غير موجودة، مدينة النشر غير موجود، التاريخ غير موجود.
6. علي البارودي،مبادئ القانون البحري،الجزء غير موجود، الطبعة غير موجود، منشأة المعارف الإسكندرية ،1975.
7. عمر زودة ،الاجراءات المدنية والادارية في ضوء اراء الفقهاء واحكام القضاء، الطبعة الثانية، encyclopedia edition communication، حي المجاهدين بن عكنون، الجزائر2015.
8. محمد السيد الفقي، القانون البحري، الجزء غير موجود،الطبعة غيرموجود، دار الجامعة الجديدة، سوتير_الازاريطه، 2007.
9. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ،الجزء غير

موجود ، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض_العليا، بتاريخ 2012م،/1433.

10. مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري ، الجزء غير موجود، الطبعة غير موجود ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، تاريخ النشر غير موجود.

11. مصطفى كمال طه القانون البحري الجزء غير موجود، طبعه غير موجودة ،دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية تاريخ النشر غير موجود.

12. هاني دويدار، قانون النقل، الجزء غير موجود، الطبعه غير موجودة ،دار الجامعة الجديدة، سوتير الأزارطة الإسكندرية .

الرسائل والأطروحات

● رسائل دكتوراه :

1. أعراب كميلة ،النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون تخصص قانون، جامعة مولود معمري_ تيزي وزو ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية.

2. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، بتاريخ 2011-2012.

3. بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في القانون التخصص قانون الأعمال ،جامعة مولود معمري ،تيزي وزو ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،قسم الحقوق بتاريخ 11/ 11/ 2021.

4. شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون جامعة

مولود معمري تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ /29 06 /2020.

● مذكرات ماجستير :

1. بودليو سليم، عقد نقل بحري البضائع في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار_عناية ،تاريخ 1999/2000.

2. خلفي أمين،المسؤولية المدنية للناقل البحري البيضاء (دراسة مقارنة بين تشريع الجزائري اتفاقية هامبورج 1978)،المذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية،جامعة مولود معمري_تيزي وزو، كلية الحقوق،بتاريخ 2009/07/04.

3. سحولي صلاح الدين ،دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري،مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، جامعة وهران السانية كلية الحقوق،تاريخ 2006 /2007.

المقالات :

1. بن ددوش سيدي احمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، تاريخ غير موجود.

2. بن ددوش نضرة قماري، اتفاقية روتردام : مسؤولية الناقل البحري مخففة ام مشددة؟، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد التاسع، تاريخ جوان 2016.

3. العوج أرزقي، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقية الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، بجامعة زيان عاشور بالجلفة الجزائر،العدد الرابع ،المجلد السابع ،تاريخ ديسمبر 2022

4. فتاحي محمد،مسؤولية النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، جامعة أحمد دراية أدرار الجزائر، العدد 35 ،بتاريخ

ديسمبر 2015 الموافق ل صفر 1937.

5. محمد ضامن الأمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع التشريع الجزائري والاتفاقية الدولية، المجلة الجزائرية الحقوق والعلوم السياسية كلية الحقوق جامعة تيسمسيلت الجزائر، العدد السابع 01/05/2022.
6. مروان منصور نعيم زايد، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، مجلة وميض الفكر للبحوث، جامعة المعقل البصرة جمهورية العراق، ربع سنوية العدد الثالث عشر، تاريخ آذار 2022.
7. مودع محمد أمين، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية الجزائري، مجلة صوت القانون، العدد الثاني، المجلد الخامس، تاريخ أكتوبر 2018.

قرارات المحكمة العليا الجزائرية :

1. قرار المحكمة العليا رقم 132510 بتاريخ 12\09\1995، الغرفة التجارية و البحرية ، المجلة القضائية ،العدد الثاني ،سنة 1995.
2. قرار المحكمة العليا رقم 143090 بتاريخ 09\07\1996، للغرفة التجارية و البحرية، مجلة الاجتهاد القضائي ، عدد خاص ،سنة 1999، ص 199.
3. قرار المحكمة العليا ،رقم 65920 ،بتاريخ 11/06/1990 ،الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية ، العدد الثاني، 1991، ص88.
4. قرار المحكمة العليا ، رقم 77660 ، بتاريخ 19/05/1991 الغرفة التجارية والبحرية ،المجلة القضائية ،العدد الثالث، 1993، ص 154.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	الشكر
	الاهداء
أ-هـ	المقدمة
1	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للتعويض في عقد النقل البحري
3	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
3	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع
3	الفرع الأول : تعريف عقد النقل البحري للبضائع
3	أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع حسب الفقه
5	ثانياً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية
5	ثالثاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفق لقانون البحري الجزائري
5	الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع والتزاماتهم
5	أولاً: أطراف عقد النقل البحري للبضائع
6	ثانياً: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع
10	المطلب الثاني: الضوابط العامة للمسؤولية الموجبة للتعويض
10	الفرع الأول: أساس المسؤولية الموجبة للتعويض وطبيعتها
11	أولاً: حسب اتفاقيات الدولية
14	ثانياً : موقف المشرع الجزائري
15	ثالثاً : طبيعة المسؤولية

15	الفرع الثاني: تحديد نطاق المسؤولية الناقل الموجبة للتعويض
16	أولا: النطاق الزمني للمسؤولية الموجبة للتعويض
17	ثانيا: النطاق المادي للمسؤولية الموجبة للتعويض
20	ثالثا: النطاق الشخصي للمسؤولية الموجبة للتعويض
24	المبحث الثاني :الحالات المعنية بنظام التعويض
24	المطلب الأول: حالات الالتزام بدفع التعويض
24	الفرع الأول: حالات الالتزام بالتعويض وفق التشريع الجزائري
25	أولا : الهلاك والتلف
26	ثانيا : التأخير
27	الفرع الثاني : حالات الالتزام بالتعويض وفق الاتفاقيات الدولية
27	أولا: وفق اتفاقية بروكسل
28	ثانيا : وفق اتفاقية هامبورغ
28	ثالثا : وفق اتفاقية روتردام
28	المطلب الثاني : حالات الإعفاء من التعويض
29	الفرع الأول : حالات الإعفاء القانونية
29	أولا: حالات المتعلقة بالسفينة والعاملين بها
31	ثانيا: حالات خاصة بالبضاعة
32	ثالثا: ظروف الخارجية والكوارث الطبيعية
34	رابعا : أفعال الغير و الأفعال المشتركة
35	الفرع الثاني : حالات الإعفاء الاتفاقية من التعويض
36	أولا : الشروط الصحيحة
36	ثانيا: الشروط الباطلة

38	الفصل الثاني: الإطار الإجرائي للتعويض في عقد النقل البحري للبضائع
40	المبحث الأول: دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع
40	المطلب الأول: أطراف دعوى التعويض وشروطه
40	الفرع الأول: أطراف دعوى التعويض
41	أولاً: المدعي
43	ثانياً: المدعى عليه (أو الطرف الذي ترفع ضده دعوى التعويض في عقد النقل البحري للبضائع):
45	الفرع الثاني: شروط قبول الدعوى
45	أولاً: الصفة
46	ثانياً: المصلحة
47	المطلب الثاني: الجهة المختصة لرفع الدعوى
47	الفرع الأول: القضاء كجهة للفصل في الدعوى
48	أولاً: الجهة المختصة إقليمياً
49	ثانياً: الاختصاص النوعي
50	الفرع الثاني: التحكيم
51	أولاً: الشروط الموضوعية
53	ثانياً: الشروط الشكلية
53	ثالثاً: القانون الواجب التطبيق
55	المبحث الثاني: آليات المطالبة بالتعويض وتقديره
55	المطلب الأول : إجراءات رفع الدعوى
56	الفرع الأول : الإخطار

56	أولاً: شكل الاخطار
57	ثانياً: حالات توجيهه
57	ثالثاً: اثار الإخطار
58	الفرع الثاني : تقادم الدعوى
58	أولاً: مدة التقادم وتمديده
60	ثانياً: وقف وانقطاع التقادم
62	المطلب الثاني : التحديد القانوني للتعويض
62	الفرع الأول : مقدار التعويض وكيفية حسابه
62	أولاً: في حالة هلاك او التلف
64	ثانياً: في التأخير
66	الفرع الثاني: حالات سقوط الحق من التحديد القانوني
66	أولاً: حالات سقوط حق الناقل في التحديد وفق تشريع الجزائري.
69	الخاتمة
73	ملخص
75	قائمة المصادر والمراجع
85	فهرس المحتويات