

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في
التشريع الجزائري

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

تحت إشراف

د/غربي أحسن

من إعداد الطالبين:

- خشيرم فتحي

- لعور عبد الوافي

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/شعلال نوال	أستاذ محاضر	رئيسا
د/غربي أحسن	أستاذ محاضر	مشرفا
د/خليفة أسماء	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم الرحيم، والحمد لله رب العالمين الذي منحنا القوة وساعدنا على إنهاء هذا البحث والخروج به بهذه الصورة وإيماناً بمبدأ أنه لا يشكر الله من لا يشكر الناس، فإننا نتوجه بالشكر الجزيل للأستاذ المعلم الدكتور غربي أحسن الذي ساعدنا كثيراً في إنجاز هذه المذكرة وكان له دوراً عظيماً من خلال تعليماته ونقده البناء ودعمه الأكاديمي

ونتوجه بالشكر لأعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة هذه المذكرة وملاحظاتهم القيمة لإثراء هذا العمل المتواضع، فجزاهم الله عنا خير الجزاء

كما نتوجه بالشكر لكل من ساعدنا على إنجاز هذا العمل من قريب أو بعيد في كتابة هذه المذكرة بكل ما لديهم من معلومات وبيانات ساعدتنا أو نصائح وجهتنا لكل ما هو صواب جعلها الله في ميزان حسناتهم

إلى كل أساتذة قسم الحقوق بجامعة 20 أوت 1955 سكيكدة على

رأسهم السيدة عميدة الكلية الدكتورة نظيرة عتيق

الذين سهروا على تكويننا منذ التحاقنا بمقاعد الدراسة

جعلها الله في ميزان حسناتهم

إهداء

إلى أصحاب الفضل في تعليمي
والذي رحمه الله، أمي الغالية، إلى كل من كان لي سندا في دراستي الجامعية
وكان لي عوناً في إنجاز هذا البحث
إلى إخوتي وإلى عائلتي الصغيرة التي صبرت معي كما كل مرة لأجل إتمام
دراساتي في الجامعة
إلى أساتذتي الأجلاء عرفانا وتقديرا
إلى كل الزملاء في مشواري الدراسي وأخص بالذكر دفعة قانون النشاطات
البحرية والمينائية
دفعة 2022-2023
إلى كل من ساعدني من زملائي في العمل
لأواصل دراستي
إلى هؤلاء جميعاً أهدي عملي المتواضع

فتحي خشيرم

إهداء

إلى أصحاب الفضل في تعليمي

والدي وأمي الغالية، إلى زوجتي العزيزة

إلى كل من كان لي سندا في دراستي الجامعية وكان لي عوناً في انجاز هذا

البحث

إلى إخوتي وإلى عائلتي الصغيرة التي صبرت معي لأجل إتمام دراستي في

الجامعة

إلى أساتذتي الأجلاء عرفانا وتقديرا

إلى كل الزملاء في مشواري الدراسي وأخص بالذكر دفعة قانون النشاطات

البحرية والمينائية

دفعة 2022-2023

إلى كل من ساعدني من زملائي في العمل

لأواصل دراستي

إلى هؤلاء جميعاً أهدي عملي المتواضع

لعور عبد الوافي

مقدمة

مقدمة:

يعتبر موضوع النقل البحري للبضائع والمسؤولية المدنية لصاحبه من المواضيع الهامة والشائكة والتي أتارت الكثير من الجدل بين الفقهاء والعلماء والمشرعين والتجار والساسة منهم وأسالت الكثير من الحبر.

حيث تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع والمنتجات بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة أو دول مختلفة، والغالب ألا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته بل ينقل إلى مكان آخر، ومن ثم فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الاتصال في عصرنا الحالي، هذا الأخير يتنوع بتنوع وسيلته ومجاله الذي قد يكون جوا بواسطة الطائرات، أو برا بواسطة العربات، وقد يكون بحرا ويتم بواسطة السفن، غير أنه في مجال التجارة لاسيما الخارجية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الغالب من بين أنواع النقل ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية.

وترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، أو وثيقة الشحن (سند الشحن) وعرفته المادة الأولى الفقرة (ب) من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 وانضمت إليها الجزائر في 13/04/1964 على أنه "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".¹

لتشهد العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية وازدهارها مما صنع الحاجة إلى تقنين قواعد القانون البحري حتى يسهل الوقوف عليها وتطبيقها هذه التطورات والعوامل ساعدت الإنسان وشجعتة على استكشاف واستغلالها، وبطبيعة الحال فإن التجارة من أهم النشاطات التي شغلت حيزا عظيما في حياة الإنسان لما لها من دور بارز في الارتقاء والازدهار، ما

¹ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924، والتي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة رقم 28 لسنة 1964.

دفع الإنسان للتفكير بطريقة لاستغلال البحار لأجل توسيع تجارته فظهرت عدة معاملات بحرية بين الدول سواء للنقل أو للتبادل التجاري، ونظمت هذه المعاملات وفق اتفاقات بين ممارسي هذا النشاط وأتى عقد النقل البحري لينظم المسائل المتعلقة بعمليات النقل وفق ما يتفق عليه الأطراف وتمثل مسؤولية الناقل البحري أحد المواضيع الحيوية إذ بموجب أن يثبت الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة بأن الناقل لم يحقق النتيجة التي كانت مرجوة عند إبرام العقد وأنه لم يتم العملية حسب ما اتفق عليه في سند الشحن، ستترتب مسؤولية على عاتقه.

وبما ان عقد النقل البحري بمقتضى وثيقة الشحن يتم بين طرفي عقد النقل البحري وهما الناقلين والشاحنين، بالإضافة الى ان طرفا العقد ليسا في وضع واحد من الناحية الاقتصادية، اذ نجد ان الناقلين هم الطرف الأقوى اقتصاديا، اذ ان النقل بواسطة وثيقة الشحن يسمح للناقل بنقل عدة بضائع ولشاحنين مختلفين، مما يصعب على أي واحد منهم بمفرده، مواجهة الشروط التي يفرضها ويمليها الناقل في وثيقة الشحن، وخاصة ما تعلق منها بالأجرة، وكذا اعفائه من المسؤولية في حالة هلاك او تلف البضاعة.

هذه الشروط كانت جائزة فيما مضى، حيث ألحقت اضرارا بالشاحنين، أدت بهم الى المطالبة للحد منها، هذا الامر أدى الى ظهور نزاع بين الناقلين والشاحنين، واشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين وكل من قد يحلقة ضرر جراء تلف البضائع، مما أدى بالناقل الدفع بعدم مسؤوليته عن طرق وضع شرط في سند الشحن يعفيه من المسؤولية، مما أدى الى ظهور صراع بين الناقلين والشاحنين بسبب الدفع بعدم المسؤولية.

على المستوى الدولي ظهرت بعض الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تعالج النقل البحري للبضائع، منها معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 وانضمت إليها الجزائر في 13/04/1964، واتفاقية هامبورغ لسنة 1978¹، كما قنن المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل البحري ضمانا لمصالح الناقل من جهة، وضمانا لمصالح الشاحن من جهة أخرى وكل طرف قد

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1978 أو ما يعرف ب "اتفاقية هامبورغ لسنة 1978" لم تصادق الجزائر على هذه الاتفاقية خلافا للكثير من الدول العربية التي صادقت عليها كمصر وتونس ولبنان، المغرب.

يلحقه ضرر جراء ما يلحق البضائع من تلف أو هلاك، من خلال القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم¹.

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع، في كون أن نشاطات الناقل البحري للبضائع تتطلب تحري الدقة والالتزام وتحمل المسؤولية، وضمان سلامة عملية نقل البضائع عن طريق البحر، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المثيرة للجدل، فعلى الرغم من قيام مسؤوليته إلا أن التقنين البحري وكذا المعاهدات الدولية منحتة فرصة للتملص منها واعفائه، فهو الطرف الضاغط والمستفيد الأكبر من سن هذه القوانين مقارنة بالشاحن.

دوافع اختيار الموضوع:

اختيارنا لهذا الموضوع كان لدوافع موضوعية وأخرى ذاتية نلخصها فيما يلي:

✓ الدوافع الموضوعية:

والتي تمثلت في كون موضوع الدراسة من المواضيع القانونية، بحيث يتناول قضية حساسة ترجع إلى تزايد الاعتماد على الناقل البحري في عمليات نقل للبضائع بين الدول، بالإضافة إلى أن مسؤولية الناقل البحري كغيره من المواضيع يثير العديد من الإشكالات القانونية التي تدفع للبحث فيها وذلك من أجل الاطلاع على جزء مهم جدا من القانون الخاص ألا وهو القانون البحري بوجه عام ويستهدف الموضوع بالتدقيق توضيح الاحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وتحديد المركز القانوني للأطراف.

✓ الدوافع الذاتية:

رغبنا في دراسة مثل هذه المواضيع لما تكتسيه من أهمية في تخصصنا المتعلق بقانون النشاطات البحرية والمينائية.

بالإضافة إلى مسار عملنا بأحد المؤسسات المهمة التي يشملها عملية النقل البحري بالمؤسسة المينائية لسكيدة.

أهداف الدراسة:

¹ الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري جريدة عدد 29، 10/04/1977، المعدل والمتمم بموجب القانون 10/04 المؤرخ في 1 غشت 2010، جريدة رسمية رقم عدد 46.

تهدف هاته الدراسة التعرف على الأحكام المنظمة لموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار عقد النقل البحري من خلال تسليط الضوء على النصوص القانونية الواردة في التقنين البحري والمنظمة لمسؤولية الناقل البحري، وما تضمنته أيضا معاهدة بروكسل في هذا الخصوص.

ومن أهداف دراسة هذا الموضوع، تسليط الضوء على قواعد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري من جهة، ومن جهة ثانية تسليط الضوء على أهم آثار هذه المسؤولية.

كما يهدف موضوع هذا البحث في جانبه العلمي، التطرق إلى التزامات، نطاق، الأساس القانوني، وأركان المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، فضلا على إبراز أطراف دعوى المسؤولية للناقل البحري للبضائع، والجهة القضائية المختصة للفصل فيها، وإجراءات رفعها وتقادماها.

الدراسات السابقة:

استندنا في بحثنا على عدة مراجع بالاستعانة على دراسات سابقة، وذلك من أجل تجسيد عمل جديد له صلة بموضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ويتعلق الأمر ببعض الدراسات نذكر منها على سبيل الاستدلال:

- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978)، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع " قانون المسؤولية المهنية"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

ومن خلال تصفحنا لهذه الدراسات وغيرها من الدراسات التي تناولت نفس الموضوع وجدنا انها تناولت موضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع بالتركيز على ما جاء في الاتفاقيات الدولية بالأخص معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1978

(اتفاقية هامبورغ)، كما انها تناولت المسؤولية بشكل عام دون التفصيل والتركيز على المسؤولية المدنية.

أما في بحثنا المتواضع فقد حاولنا التركيز على المسؤولية المدنية بشكل خاص من جهة، ومن جهة أخرى الاعتماد على ما جاء به المشرع الجزائري في نص القانون البحري مع الاستعانة في أحيان أخرى بالاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر كمعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، والتي تعرف باسم قواعد لاهاي، حيث انضمت اليها الجزائر في 2 مارس 1964.

نطاق الدراسة:

✓ **النطاق الموضوعي:** تحد الدراسة موضوعيا باقتصار الدراسة على المسؤولية المدنية فقط للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، دون التطرق للمسؤولية الجزائية.

✓ **النطاق المكاني:** تقتصر الدراسة على المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع وفق ما جاء في التقنين البحري بالجزائر.

✓ **النطاق الزمني:** تقتصر الدراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب التشريع الجزائري حيث نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري صراحة أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ تكفله بالبضائع من ميناء الشحن، حيث يمثل لحظة انطلاق المسؤولية، وتستمر هذه المسؤولية إلى غاية استلامها من طرف المرسل إليه او ممثله القانوني.

صعوبات البحث:

أما عن الصعوبات التي واجهتنا في اعداد هذا البحث هو ضيق الوقت المخصص لإنجاز هذه المذكرة المتواضعة بالنظر الى توسع مجال البحث في موضوع النقل البحري للبضائع، أما المراجع فلم نجد صعوبات كبيرة في الحصول عليها بالنظر لوجود دراسات سابقة تناولت موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع سواء بالنسبة للاتفاقيات الدولية او التشريع الجزائري، لكننا حاولنا التركيز على المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مع اللجوء عند الحاجة للاتفاقيات الدولية وبالأخص المصادق عليها من طرف الدولة الجزائرية.

إشكالية البحث:

من هذا المنطلق نتساءل إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في معالجة المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع؟

ويمكننا أن ندرج ضمن هذه الإشكالية جملة من الأسئلة الفرعية كالتالي:

- ما هي التزامات الناقل البحري للبضائع ونطاق مسؤوليته؟
- ما هو الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وأركانها؟
- ما هي دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري ومن هم أطرافها وإجراءات رفعها؟
- ما هي القيود الواردة على هذه المسؤولية؟

المنهج المتبع:

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التحليلي من خلال تحليلنا لمختلف مواد القانون البحري الجزائري، وبعض مواد القانون المدني وقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري عند معالجة دعوى المسؤولية وطرق رفعها وإجراءاتها.

مع الاستعانة في بعض الأحيان بالمنهج المقارن عند التطرق للمقارنة بين المسؤولية المدنية للناقل البحري في الاتفاقيات الدولية وفي التشريع الجزائري.

وقد قمنا بمعالجة موضوع البحث من خلال الخطة التالية:

الفصل الأول: قواعد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.

المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع ونطاق مسؤوليته.

المبحث الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.

الفصل الثاني: آثار المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.

المبحث الأول: دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري.

المبحث الثاني: القيود الواردة على المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

وأنهينا دراستنا بخاتمة تناولنا فيها أهم ما توصلنا إليه من نتائج واتبعناها بجملة من

التوصيات والاقتراحات.

الفصل الأول:

قواعد مسؤولية الناقل البحري
للبيضائع في التشريع الجزائري

الفصل الأول: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

يحظى الناقل البحري بأهمية بالغة في عقد النقل البحري للبضائع شأنه شأن الشاحن والمرسل إليه، فهو همزة الوصل بينهما والقائم على معظم مراحل العملية التجارية البحرية، ويتمثل عمل الناقل البحري في توفير الظروف اللازمة لنقل البضائع من مكان الشحن وإيصالها إلى ميناء التفريغ سليمة وغير متضررة بموجب سند الشحن، وبما أن العملية محفوفة بالأخطاء والأخطار الملاحية والبحرية والتي قد تورط الناقل وتوقعه في الخسارة والتعويض على الضرر الذي يصيب البضاعة.

وحفاظا على حقوق أطراف دعوى المسؤولية ومنعا للتظلم أو التملص من المسؤولية، رأينا وجوبا في هذا الفصل التطرق إلى قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية حيث تم تقسيم العمل إلى مبحثين الأول اهتم بالتزامات ونطاق مسؤولية الناقل البحري، أما المبحث الثاني فقد تطرقنا فيه إلى قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: التزامات ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر الناقل البحري ملزماً بموجب عقد النقل البحري بإيصال البضائع المتفق عليها في سند الشحن إلى المرسل إليه أو من ينوب عليه بالشكل المطلوب والوقت المحدد للتسليم، ونظراً للمخاطر والأخطاء المتوقعة حدوثها أثناء العملية اهتم التشريع الجزائري ومختلف الاتفاقيات الدولية بتحديد الالتزامات المترتبة على الناقل وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول وتحديد نطاق المسؤولية المدنية للناقل البحري الذي سنعرضه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

إن التزامات الناقل البحري تبدأ في الوقت الذي يستلم فيه البضاعة من الشاحن وتستمر على مدار الرحلة إلى غاية تفريغ وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، ما يفرض التمييز بين التزامات الناقل فيما يخص السفينة المتفق عليها، والتزامات كيفية التعامل مع البضاعة

الفرع الأول: التزامات الناقل فيما يخص السفينة

بموجب عقد النقل على الناقل البحري الالتزام بتقديم السفينة للشاحن بالمواصفات المتفق عليها أولاً ثم إعداد السفينة لتكون قابلة للإبحار وتجاوز الأخطار البحرية والملاحية من أجل سلامة البضاعة وأخيراً أن تكون تحت تصرف الشاحن في الميعاد والمكان المتفق عليه.

أولاً: تقديم السفينة المتفق عليها

حتى نتمكن من دراسة مضمون التزام الناقل البحري للبضائع بتقديم السفينة المتفق عليها، يجب علينا معرفة طبيعة عقد النقل هل هو متعلق بإيجار السفينة أم هو متعلق بعقد النقل البحري.

1 - في حالة تعلق الأمر بعقد إيجار السفينة

إذا تعلق الأمر بعقد إيجار السفينة، يتوجب على الناقل الالتزام بتسخير السفينة لإتمام عملية النقل.¹

¹ BOUKHARI Rym, Le contrat de transport maritime de marchandises sous connaissance contentieux. France-Algérie. Thèse pour l'obtention de Doctorat en Droit. Droit des affaires. L'université Paris 1 PANTHEON-SORBONNE. 26/04/2017. P151 -

ولا يحق له استبدالها أبدا بأي سفينة أخرى، سواء كان الناقل هو نفسه مالك السفينة أو قام باستئجارها من أجل القيام بعملية النقل، فإنه ملزم بتقديم السفينة المحددة في العقد الأساسي عنها بمها كانت مدة السفر واحدة أو متعددة، وعليه فالناقل لا يملك الصلاحية لاستبدال السفينة بأخرى، فالمؤجر مطالب بتقديم السفينة المحددة في عقد الإيجار ولا يقوم باستبدالها بأخرى مهما كان نوع العقد المبرم ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة.¹

2 - في حالة تعلق الأمر بعقد النقل البحري

بالنظر لما جاء في المادة 771 من القانون البحري الجزائري: " يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير."²

فإن المشرع أجاز للناقل البحري تغيير السفينة بأخرى ولم يقيد بشرط السفينة المعينة، على أن تكون السفينة المستبدلة من نفس الصنف المذكور في العقد مع ضمان صلاحيتها للقيام بالملاحة بصورة جيدة، حفاظا على جودة الخدمة وبنوعية عالية. وحتى يضمن جودة الخدمة يجب أن تكون السفينة سليمة في بدنها و قوية كفاية لتحمل ظروف الملاحة الصعبة ، ويجب أن تزود السفينة بالإعدادات الكافية والقوة اللازمة للإبحار.³

ثانيا: إعداد السفينة قابلة للإبحار

ينبغي على الناقل البحري أن يجهز السفينة وذلك بتوفير التعداد التقني والطاقم الفني اللازم والمناسب وأن يزودها بالمؤن وكل احتياجات السفينة وتوفير شروط المتانة والثبات التي يتضمن سلامة وأمن الرحلة البحرية من الأخطار الملاحية والبحرية. فالناقل هو المسؤول عن توفير الشروط اللازمة لإجراءات الرحلة الآمنة والسهر على توصيل البضاعة سليمة إلى المرسل إليه مثل ما هو متفق عليه.

¹ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 36.

² المادة 771 من القانون البحري الجزائري.

³ أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 12.

وقد نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري على ما يلي " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة
- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،
- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها وحفظها."

ليس المشرع وحده الذي حدد مواصفات إعداد السفينة، بل حتى الاتفاقيات الدولية قد تعرضت إلى هذا الأمر من خلال تحديدها لشروط الصحة والسلامة الملاحية في عقد النقل البحري للبضائع.

وهذا ما نجده في معاهدة بروكسل 1924 في المادة 1/3¹ لما فرضته المعاهدة على الناقل من إلزامية بذل الجهد الكافي والعناية الجيدة قبل وبعد بدء الرحلة، فهو مطالب بجعل السفينة صالحة للإبحار و تجهيز الطاقم وجمع المؤن بشكل مرض، وكذا إعداد العنابر وغرف التبريد وباقي الأقسام المخصصة لاستقبال البضاعة لغرض حفظها ونقلها. وفي ظل قواعد هامبورغ 1978 فإن المادة 1/5 نصت على أن الناقل يبقى مسئول عما يصيب البضاعة من تلف أو خسارة أثناء تواجدها في عهده، ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميعا الإجراءات المعقولة لتجنب وقوع الحادث، و نتائجه.² وعليه فإن العناية الواجب أن تمارس في كل مراحل الرحلة وليس فقط قبل أو عند بدء الرحلة.

¹ -Art 3/1) Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

a. Mettre le navire en état de navigabilité;

b. Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c. Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception

('transport ' conservation).convention internationale du 25 out 1924 pour l'unification de certaine règles en matière de connaissance. Op.cit

² 1/ 5convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Op.cit. 1. (Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.)

ثالثا: وضع السفينة تحت تصرف الشاحن

يقع على عاتق الناقل التزام وضع السفينة تحت تصرف الشاحن لاستقبال البضاعة في الوقت والمكان والشروط المتفق عليها، وهنا نميز حالتين:

1 - في حالة عقد الإيجار

إذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل يجب أن توضع تحت تصرف المستأجر كاملة باستثناء الغرف المخصصة للريان والبحارة، حيث لا يسمح لهم حمل أي بضاعة في المساحة المخصصة لهم إلا في حالة إذن لهم المستأجر بذلك.¹

وفي حال تمت مخالفة هذا الأمر فإن أجرة نقل البضائع بدون إذن تعود على المستأجر الذي يملك حق المطالبة بالتعويض.²

أما إذا كان الإيجار يشتمل على جزء من السفينة فقط فإن الناقل يضع تحت تصرف الشاحن الجزء المستأجر فقط دون غيره.

2 - في حالة سند الشحن

في حالة يكون عقد النقل عبارة عن سند الشحن فالناقل يكون مطالب حينها بتخصيص مكان صالح لحفظ ونقل البضاعة داخل السفينة مع الالتزام بالموعد المحدد للشحن فتكون السفينة مهيأة لاستقبال البضاعة.

الفرع الثاني: التزامات الناقل فيما يخص البضاعة

بعد إعداد السفينة المتفق عليها والتأكد من جاهزيتها للإبحار والنقل، هناك مرحلة ثانية من الالتزامات تتعلق باستلام البضاعة وشحنها على ظهر السفينة وحرصها والالتزام بتفريغها وتسليمها في ميناء الوصول.

أولا: استلام البضاعة:

بمجرد استلام الناقل للبضاعة بهدف نقلها يصبح مسئولا عن المخاطر التي قد تلحق بها.³

¹ حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص 41.

² رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 40.

³ رشيد الواحد، نفس المرجع، ص 41.

1 - مكان استلام البضاعة

عملا بالقاعدة فإن البضاعة تسلم للناقل في ميناء الشحن، إلا أنه بالإمكان الاتفاق على عكس ذلك، على أن يقوم الناقل بإتمام إجراءات نقل البضائع إلى رصيف الميناء المتفق عليه.¹

وإذا تم استلام البضاعة خارج الميناء المحدد سابقا في عقد النقل يجد أن يكون باتفاق الطرفين لما يتطلبه الأمر من إجراءات جمركية وإدارية والتي تشكل عبئا على الناقل البحري للبضائع.²

2 - ميعاد استلام البضاعة

اهتمت المادة 739 من القانون البحري الجزائري³ بموعد تسليم البضاعة حيث يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و وضعها تحت تصرفه أو أحد ممثليه أو وكيله من أجل نقلها، ويتعين على الناقل بعد استلام البضاعة إصدار سند الشحن بناء على طلب الشاحن، كما يمكنه تقديم وصل باستلام البضاعة قبل عملية الشحن. في عملية استلام البضاعة يمكن أن يحل وصل الاستلام محل وثيقة الشحن كمسألة إثبات⁴ للعملية لكن بقبول من الشاحن أو بطلب منه حتى يكون دليلا قطعيا على إتمام عملية الشحن للبضاعة و استلامها من طرف الناقل أو ممثليه موضحا حالتها قبل الشحن مشترطا في ذلك أن يحمل الوصل تاريخ الشحن.

ما إن يتسلم الناقل البضاعة و لم يسلم للمرسل إليه وثيقة الشحن (سند الشحن أو وصل الاستلام) فإن عملية النقل يتم متابعتها حسب ما جاء في عقد النقل الذي تخضع له، و إن وجد أي ضرر أو تلف بالبضاعة لاحقا فإن المسؤولية تقع على عاتق الناقل البحري سواء وقع الضرر في البحر⁵ أو على الرصيف قبل انتهاء عملية الشحن، لأن حجية وثيقة الشحن

¹ محمود محمد عبابنة، عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 87.

² رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 42.

³ الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بموجب القانون

05/98، جريدة رسمية عدد 47 الصادرة في 1998/06/25.

⁴ -BOUKHARI Rym. **Op.cit.** p 143

⁵ -HOU Wei. La liberté contractuelle en droit des transports maritime de marchandises.

Thèse de Doctorat. Université PAUL CEZANNE-ALX-MARSELLE 3. Ecole Doctorat. Sciences juridiques et politique. France. 20/12/2010. P319

في إثبات سلامة البضاعة أثناء عملية الشحن، أما إذا مس البضاعة أي ضرر أثناء عملية الشحن فسيتم تحديده في وثيقة الشحن حتى يتمكن أطراف المعاملة التجارية البحرية من الاطلاع عليه وتحديد لحظة حدوث الضرر حسب ما جاء في نص المادة 3/3 من اتفاقية بروكسل¹ حيث أن الناقل أو وكلائه ملزمون بتقديم سند يحمل كل البيانات المتعلقة بالبضاعة و التي تحدد نوعها و كميتها و وزنها وحالتها وأي معلومات أخرى، وتمتد مسؤولية الناقل على طول فترة النقل بدء من الشحن إلى التسليم كما جاء في المادة 1/4 من اتفاقية هامبورغ.²

ثانيا: شحن البضاعة على سطح السفينة

بعد القيام باستلام البضاعة من الشاحن يتوجب على الناقل القيام بشحنها على ظهر السفينة بمختلف الوسائل الممكنة، ووضعها في أماكن ملائمة لطبيعة البضاعة ونوعية السفينة.

1 - أنواع الشحن

- شحن البضاعة داخل العنابر لأنها أكثر أمنا وسلامة للبضائع.
- شحن البضاعة على سطح السفينة لكن في حالات نادرة بشرط أن لا يحد من صحة الرحلة و البضاعة، إلا أن أغلب شركات التأمين ترفض التكفل بالمخاطر التي تهدد البضائع المشحونة على سطح السفينة.³

2 - شروط الشحن على سطح السفينة

- إذا تم الاتفاق بين أطراف الشحن حينها فقط يسمح بالشحن على سطح السفينة، ويثبت الاتفاق في وثيقة الشحن أو في سند مستقل عنه، إذا لم يتم الاتفاق مسبقا وجب على

¹ - convention internationale du 25 Aout 1924 ; pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. (Avec protocole de signature) conclue à Bruxelles le 25 Aout 1924. Entrée vigueur 28 novembre 1954. Date de publication 28 novembre 1954. Office suisse de la navigation maritime. Référence RO1954776.

² - convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer. Règles de HAMBourg 1978. CNUDCI. Cote AICN. 9/306. Art4/1 (**Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement**)

³ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص48.

الناقل إبلاغ الشاحن بتفاصيل الشحن، إلا في حالة توقيع الشاحن على سند يثبت قبوله شرط الخيار العام والذي يمنح للناقل الحق في الشحن على سطح السفينة¹.
- إذا اقتضت طبيعة البضاعة المشحونة الشحن على السطح أو جرى العرف في ميناء الشحن على السماح بذلك.

3 - من تقع عليه مسؤولية الشحن:

حسب ما جاء في اتفاقية بروكسل فإن الناقل هو المسئول عن عملية الشحن، وكذا اتفاقية هامبورغ، في حين أن قواعد روتردام فقد تركت الخيار للأطراف في تحديد على عاتق من تقع مسؤولية عملية الشحن وذلك تكريسا منها لمبدأ الحرية التعاقدية، ونرى أيضا أن المشرع الجزائري قد ضم رأيه إلى اتفاقية بروكسل باعتباره لعملية الشحن من التزامات الناقل فهي ضمن مسؤولياته.

ثالثا: رص البضاعة

تعتبر عملية الرص جزء هام من عملية النقل من أجل المحافظة سلامة البضاعة أثناء النقل من جهة وسلامة السفينة وتوازنها أثناء عملية الإبحار من جهة أخرى.

1 - تعريف عملية الرص

الرص هو توزيع البضائع وترتيبها في عنابر السفينة أو على سطحها بطريقة تضمن سلامة وامن البضاعة من خطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة والحفاظ على توازن السفينة في نفس الوقت، و تتضمن عملية الرص وضع فواصل عازلة بين البضائع تتمثل في قطع خشبية أو أقمشة سميكة من أجل حمايتها أثناء اهتزازات السفينة و تغطيتها لحمايتها من الحرارة الطبيعية أو الناتجة عن محركات السفينة، وحمايتها من مياه البحر.²

¹ أمين خلفي، مرجع سابق، ص 29.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، بدون سنة نشر،

2 - طبيعة خطأ الرص

يعد الخطأ في الرص خطأ تجاريا في الأصل، ويكون ضمن المسؤوليات الفنية للناقل لأنه المسئول عن أي تلف أو هلاك قد يمس البضاعة بسبب العيوب التي تعترى عملية الرص.

إضافة لكونه خطأ تعاقديا لأنه يتضمن إخلال الناقل لأحد التزاماته في عقد النقل وهذا مما يلزمه بالمسؤولية.¹

ويعتبر الريان المسئول على ملاحظة ومراقبة عملية الرص لأنها تدخل ضمن وظائفه، حتى لو أشرف على ذلك تابعي الشحن، ومنه يكون الريان والناقل متشاركين معا في المسؤولية.

ويتم إثبات خطأ الرص أو عدمه عند توقف السفينة في ميناء الوصول و ذلك بالحصول على شهادة سلامة الرص قبل التفريغ و يتم تحرير الشهادة من طرف خبراء التستيف ولا يكون لها حجية إلا إذا تم تحريرها بحضور المرسل إليه أو وكيله.²

رابعا: الالتزام بتفريغ وتسليم البضاعة

تعتبر عمليتي تفريغ وتسليم البضاعة آخر التزامات الناقل البحري اتجاه المرسل إليه ولكل منهما مسؤولية خاصة.

1 - تفريغ البضاعة

والمقصود بالتفريغ هو إنزال البضاعة من على متن السفينة إلى رصيف ميناء الوصول في حدود المدة المعينة في العقد أو حسب الأعراف البحرية لميناء التفريغ³ ويتم تحت إشراف الريان ويمكن أن يلتزم به المرسل إليه أو الشاحن، وتتطلب هذه العملية من الناقل اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة لأي هلاك، وفي حالة ما إذا تم الاتفاق على إعفاء الناقل من إتمام العملية فعلى الشاحن أو المرسل إليه أو ممثليهما الالتزام بها.

¹ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 52.

² أمين حلفي، مرجع سابق، ص 32.

³ محمود محمد عابنة، مرجع سابق، ص 90.

2 - تسليم البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى الجهة الموكلة إليها الاستلام عند الوصول إلى ميناء التفريغ وفي الميعاد المتفق عليه في العقد، وبطالب الناقل بالاضطلاع على وثيقة الشحن.

رغم أن عقد النقل البحري ينتهي بنهاية تنفيذ عملية التسليم إلا أن مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة سليمة¹ إلى المرسل إليه أو من يمثله و هذا حسب ما جاء في نص المادة 782 من القانون البحري الجزائري ، ويحق للناقل المطالبة باستظهار نسخة من وثيقة الشحن أو وثيقة شحن صحيحة للتحقق من هوية مستلم البضاعة². وتحدد لحظة التسليم في المكان المحدد مثل ما جاء في المادة 780 من القانون البحري الجزائري وقد يحدث أن لا تصل السفينة في الوقت المتفق عليه إلى ميناء التسليم ، و بالتالي لا يتم تسليم البضاعة ، فيكون الناقل في هذه الحالة قد أخل بالتزامه بتحقيق نتيجة³.

وفي حالة وقوع حادث مفاجئ أجازت المادة 781 في فقرتها الأولى للناقل إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن مع تحمل مصاريف ذلك، باستثناء إذا كانت هناك قوة قاهرة أعذرت عملية التفريغ مثل ما جاء في نفس المادة في فقرتها الثانية.

"يكتسي ميعاد التسليم أهمية بالغة، إذ على أساسه يتم تحديد الوقت الذي يجب أن يتقدم فيه المرسل إليه لتسليم البضاعة كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير ومن خلاله أيضا يبدأ حساب أجل التقادم وكذا أجل إبداء التحفظات ويكون ميعاد التسليم في حالتين"⁴:

- حالة اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم بشكل صريح أو ضمنى يكون الناقل ملزما بتسليم البضاعة في وقت التسليم المحدد نزولا عند إرادة الأطراف.

¹ محمود محمد عابنة، نفس المرجع، ص 91.

² أمين خلفي، مرجع سابق، ص 49.

³ حياة شتوان، مرجع سابق، ص 106.

⁴ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 60.

- حالة عدم الاتفاق على ميعاد التسليم يكون الناقل البحري ملزماً بتسليم البضاعة في فترة زمنية معقولة وغير مبالغ فيها، ويتم إثبات مسؤولية الناقل فن التأخير من خلال إبلاغه بإنذار للتسليم يحدد فيه الزمن والكيفية يحرره المرسل إليه.

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

تتعرض البضائع المنقولة في عرض البحر أحياناً إلى بعض الأضرار، التي تضع الناقل البحري أمام المساءلة بسبب الإخلال بالالتزامات، ومنه فإن المسؤولية المدنية للناقل البحري يتم تحديدها على نطاقين رئيسيين الأول زمني والثاني شخصي.

الفرع الأول: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

يعبر النطاق الزمني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع عن الفترة التي يكون فيها الناقل مسئولاً عن حالة البضاعة وميعاد وكيفية ومكان التسليم، حيث يتعرض للمساءلة عن كل الأضرار الكلية والجزئية التي قد تلحق بالبضاعة، وهذا ما جعل التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية تهتم بتحديد النطاق الزمني للمسؤولية.

أولاً: بداية النطاق الزمني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

عبر كل من القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية عن كيفية تحديد بداية النطاق الزمني للمسؤولية كما يلي:

1 - تحديد بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب التشريع الجزائري وضحت المادة 802 من القانون البحري الجزائري صراحة أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ تكفله بالبضائع من ميناء الشحن، حيث يمثل لحظة انطلاق المسؤولية¹. وتستمر هذه المسؤولية إلى غاية استلامها من طرف المرسل إليه و لا تسقط عنه المسؤولية حتى إذا أوكل عمليتي الشحن والتفريغ إلى مؤسسة مكلفة بالمناولة المينائية².

2 - تحديد بداية النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب الاتفاقيات الدولية:

¹ الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

² حمداوي زكراوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2019 ص 13-15.

أ - اتفاقية بروكسل

يفهم من نص المادة الأولى في الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل أن مدة التزام الناقل تنسب إلى الوقت الممتد ما بين بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ المحددة في العقد، دون الإشارة إلى مكان الشحن والتفريغ.

ب - اتفاقية هامبورغ

يبدأ النطاق الزمني للمسؤولية من اللحظة التي يستلم فيها الناقل البضاعة من ميناء الشحن إلى غاية تسليمها في ميناء التفريغ، ويمكن للناقل البحري تضمين عقد النقل لشروط تعفيه من المسؤولية أو تحدد نطاق مسؤوليته بشر أن لا يتجاوز التحديد القانوني الذي أورته الاتفاقية حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع¹.

ثانياً: نهاية النطاق الزمني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

هناك اختلاف في تحديد نهاية نطاق المسؤولية بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية سنعرضه فيما يلي:

1 - نهاية مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري

ينتهي عقد النقل البحري للبضائع بنهاية تسليم البضاعة للمرسل إليه أو من يمثل قانوناً، وحتى لا يتمكن الناقل من ادراج شروطاً للعبث بمدة المسؤولية أدرجت المادة 739 من القانون البحري الجزائري أنه يتوجب على الناقل الزاماً بمجرد رسو السفينة على رصيف ميناء التفريغ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه القانوني أو ممثله، مع إظهار وثيقة الشحن وعندها ينتهي عقد النقل وتنتهي معه مسؤولية الناقل البحري.

2 - نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق الاتفاقيات الدولية

أ - معاهدة بروكسل: إن نص المادة الأولى وفي فقرته الخامسة قد ضيق مجال مسؤولية الناقل حيث حصرها بين الشحن والتفريغ، وبالتالي ينتهي عقد النقل وكذا مسؤولية الناقل إلا في حالة وجود اتفاق خاص بين الشاحن والناقل².

¹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1997، منشأة المعارف الإسكندرية 1997، ص 46.

² - كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، فرع قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2017، ص 34.

ب - اتفاقية هامبورغ

إن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه نهائياً أو بوضعها تحت تصرفه، بحسب العقد المبرم¹ أو القانون أو العرف المعمول به في ميناء التفريغ، و في حالة عدم استلام المرسل إليه البضاعة من الناقل فإنه يسلمها إلى السلطة أو الجهة التي يخول لها القانون² واللوائح سارية المفعول في ميناء التفريغ، ذلك حسب ما اتفق عليه الأطراف.

الفرع الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية للناقل البحري

إن تعدد الأطراف المتداخلة والمشاركة في عملية النقل البحري يوقع الشاحن والمرسل إليه أمام إشكالية تحديد المسؤولية لأن الناقل قد يلجأ إلى التحايل والتملص من المسؤولية وقد انتبعت مختلف التشريعات والاتفاقيات على غرار القانون البحري الجزائري إلى الأمر ولهذا توجهوا إلى تحديد النطاق الشخصي للمسؤولية من خلال تحديد أوجه المسؤولية المدنية للناقل البحري والمسؤولية بالنسبة للأشخاص المساعدين له.

أولاً: أوجه المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

يعتبر سند الشحن الوثيقة التي تحدد الناقل المتعاقد وتميزه عن الناقل المتتابع وتحدد وجه المسؤولية لكل منهما وكذا وجه المسؤولية للناقل في النقل المتتابع والنقل المختلط.

1 - الناقل المتعاقد والناقل الفعلي**أ- الناقل المتعاقد**

بمجرد أن يبرم الناقل عقداً مع الشاحن و ذكر اسمه في سند الشحن يعتبر ناقلاً متعاقداً بغض النظر عما إذا قام هو فعلاً بعملية النقل أو قام بتكليف طرف آخر بإنجاز العملية.³

¹ - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 56

² - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص 51.

³ أمين خلفي، مرجع سابق، ص 62.

وحسب ما جاء في المادة 754 من القانون البحري الجزائري في حال لم يذكر اسم الناقل في سند الشحن أو كان ذكره غامضا أو غير واضح يعتبر مجهز السفينة تلقائيا هو الناقل.

ب - الناقل الفعلي

القانون البحري الجزائري لم يميز صراحة بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد عكس اتفاقية هامبورغ التي عرفت الناقل الفعلي في الفقرة الثانية من المادة الأولى على أنه كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع كاملة أو جزءا منها، وعليه فإن مسؤولية الناقل الفعلي تخضع لنفس أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد.

وقد حددت المادة العاشرة من اتفاقية هامبورغ أوجه المسؤولية لكل من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد كما يلي:

1- عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء كان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله ويكون الناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه، في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.....

3 - أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة، وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أم لم يوافق يظل الناقل مع ذلك ملتزما بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.

4 - عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معا وفي حدودها، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن".¹

¹ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، هامبورغ، الجزء الأول، 1978، ص 9-10.

2 - مسؤولية الناقل في النقل المتتابع والنقل المختلط

أ- النقل المتتابع: وهو نقل البضاعة من ميناء الشحن وصولاً إلى ميناء التفريغ بصفة متتابعة بين عدة ناقلين حتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه، على أن يصدر الناقل بالاتفاق مع الشاحن سند شحن واحد لجميع مراحل النقل المتتابع، مع ذكر ميناء التفريغ النهائي واحتفاظ حق الناقل بتغيير السفينة وأن يكون الشاحن على علم بوجود ناقلين آخرين يتولون أجزاء من عملية النقل¹.

وقد أكدت المادة 764 من القانون البحري الجزائري والمادة 11 من اتفاقية هامبورغ على أنه لا يجوز للناقل المتتابع الثاني أو الثالث إصدار سند شحن خاص بالمسافة أو الجزء المتمم من طرفه، فعملية النقل تخضع فقط لشروط سند الشحن المباشر الذي تم الاتفاق عليه من طرف الشاحن والناقل المتعاقد.

ب - الناقل في النقل المختلط: ويطلق عليه اسم النقل الدولي متعدد الوسائط و هو النقل الذي يتم بطرق مختلفة أي أن جزءاً منه يكون عن طريق البحر والجزء الثاني عن طريق البر²، أو عن طريق الجو وبوسائل نقل مختلفة وبالتالي في ظروف مختلفة وهنا يختار الشاحنة بين إبرام العقد مع الناقل البحري والبري والجوي معاً بطريقة موحدة لإتمام عملية تسليم البضاعة في البلد المحدد أو يقوم بالتعاقد مع كل ناقل على حدى وهنا تكون العقود مستقلة و يخضع كل عقد الى شروط وأحكام خاصة.

ثانياً: المسؤولية المدنية الناقل البحري للبضائع بالنسبة للأشخاص المساعدين له

اهتم التشريع الجزائري بتحديد الأشخاص المساعدين للناقل البحري ومسؤولياتهم كل حسب وضعيته ومشاركته في عملية النقل.

1 - الأشخاص البحريون

وقد تم تحديدهم في المادتين 411 و413 توالياً من القانون البحري الجزائري كما يلي:
" يتكون طاقم السفينة من الربان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة".

¹ عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 95.

² عدلي أمير خالد، نفس المرجع، ص 96.

" يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو ترخيص لبحار أجنبي بالإيجار لخدمة السفينة الجزائرية".

• مسؤولية الناقل البحري فيما يتعلق بأخطاء الأشخاص البحريين

يكون الناقل مسئولاً عن الأخطاء التجارية لأن الغير لا تربطهم أي علاقة مع الشاحن الذي أبرم معه عقد النقل البحري للبضاعة فالخطأ يرجع مباشرة على الناقل الذي تعاقد معه¹ في حين لا يعد مسئولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد الملاحي و حتى المندوبين البحريين و هذا ما أكدته المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

2 - الأشخاص البريون

أ - مساعدي التجهيز

- **وكيل السفينة:** وقد خصصت المواد من 609 حتى المادة 620 من القانون البحري الجزائري بدراسة وكيل السفينة، فقد تستدعي الضرورة أن يعين المجهز وكيلا² له للقيام بالعمليات المرتبطة باحتياجات السفينة أثناء الرحلة، وليست له أي مسؤولية في مواجهة الغير عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة فهو يتصرف كوكيل عن موكله وليس بصفته الخاصة والشخصية.

ويعتبر عقد الوكالة هو الرابط الوحيد بين الناقل ووكيل السفينة، وهو الذي يحدد التزاماته فإذا أخل الوكيل بإحدى التزاماته كالتأخر في استلام أو تسليم البضاعة أو التخاذل في اتخاذ الإجراءات اللازمة لسلامة البضاعة، يكون الناقل هو المسئول المباشر عن ذلك أمام الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلها لأنه لا توجد علاقة تعاقدية بينهم وبين الوكيل.

¹ - جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد العراق، 1989، ص 44.

² - محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 3، العدد الأول، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 100.

- وكيل الحمولة: نصت المادة 621 من القانون البحري الجزائري عل أن وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو معنوي وبموجب وكالة له الحق باستلام البضائع باسم موكله ودفع أجره الشحن، إذا كانت مستحقة، فهو لا يقوم بعمل مادي كمقاول الشحن والتفريغ إنما يباشر عملا قانونيا يمثل نهاية عقد النقل و هو تسليم البضاعة بالنيابة عن أصحاب الشأن.¹

ويمكن أن تجتمع صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة في شخص واحد، إذا وافق المجهز على ذلك فيصبح وكيلًا عن الناقل والمرسل إليه في نفس الوقت.

- السمسار البحري: هو كل شخص معنوي أو طبيعي يلتزم بموجب وكالة بالعمل باسم ولحساب موكله كوسيط لإبرام عقود شراء وبيع واستئجار السفن والنقل البحري وعقود أخرى مرتبطة بالتجارة البحرية حسب ما نظمه المشرع الجزائري من المادة 631 إلى غاية المادة 638 من القانون البحري الجزائري.

أما المادة 633 من نفس القانون فقد جاء لتحديد مسؤوليته حيث ألزمته بالعمل في حدود ما رسمه له موكله من صلاحيات ، بمعنى أن السمسار مسئول قبل موكله فيما يتعلق بخطئه الشخصي وأخطاء تابعيه واجبة الثبوت و مسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الأضرار² يسأل عن خطئه على أساس المسؤولية العقدية وفقا للقواعد العامة.³

ب- مقاول المناولة: نصت المادة 912 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها" من خلال نص المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريفا لمقاول المناولة وإنما قدم لنا المهام والأعمال التي تشملها عملية المناولة المينائية.

أما فيما يخص المسؤولية الناتجة عن عقد المناولة فقد نصت المادة 915 من نفس القانون على أنه " في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسئولا تجاه من طلب خدماته" فهو مسئولا عن تنفيذ ما كلف به أمام من تعاقد معه من هلاك أو تلف للبضاعة أثناء عملياتي

¹ هادف محمد صلاح، مرجع سابق، ص108.

² محمود شحات، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 69.

³ محمود يريري، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، دون سنة، ص270.

الشحن والتفريغ، ولا يكون مسئولاً عن الهلاك أو الضرر الذي يثبت حدوثه قبل أو بعد العملية التي كلف بها بموجب خبرة حضورية وكتابية.

المبحث الثاني: قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

الرحلة البحرية هي الجوهر في عقد النقل البحري، الذي يسعى الأطراف إلى تحقيقه، وعلى الناقل أن يلتزم بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول، عبر الطريق المتفق عليه في العقد، أو العادي إذا لم يكن هناك اتفاق، وبالوصول إلى ميناء التفريغ يلتزم الناقل بفكها وتفريغها، وتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، فإذا أصاب البضاعة ضرر يحق للمرسل إليه مسألة الناقل، وطلب التعويض الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضاعة. وعليه قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا المطلب الأول للأساس القانوني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، والمطلب الثاني نخصه لأركان هذه المسؤولية.

المطلب الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

لغرض قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع يجب أن تتوفر مجموعة من الاسس القانونية، التي نجدها في القانون البحري الجزائري (الفرع الأول)، ثم الإشارة إلى الاتفاقيات الدولية التي تناولت مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

أوضحت المادة 802 القانون البحري الجزائري أن المشرع الجزائري قرر بأن الناقل يعد مسئولاً عن كل الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمه لها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو إلى ممثله القانوني نهائياً ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا ثبت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 القانون البحري الجزائري.¹

حيث أكدت المحكمة العليا في كثير من قراراتها هذا الموقف ومن بين هذه القرارات نذكر منها القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2011/02/03 بحيث أقرت أن مسؤولية الناقل تبدأ من تاريخ استلامه البضائع إلى غاية تسليمها لذوي الحق و هذا استناداً إلى أساس قانوني مثبت في المادة 802 القانون البحري الجزائري ولا يعفى الناقل من

¹ المادة 803 القانون البحري الجزائري.

مسؤوليته إلا إذا تحققت حالة من الحالات المنصوص عليها في المادة 803 القانون البحري الجزائري.¹

ولا يكلف المدعي بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما تسبب في وقوع الضرر أو التلف بل يكفي إثبات وقوعه، وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو المسؤولية المفترضة على الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات سبب الضرر بل يفترض خطأ الناقل فقط، ولما تثبت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر يصبح الناقل مسئولاً أمام المدعي وما عليه إلا إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية. و تجدر الإشارة إلى أن التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية يصب في مصلحة الشاحن حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى ولو ثبت أنه قام هو وتابعيه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر بل لا بد من إثبات السبب الأجنبي²، حيث لا يحق للناقل الحصول على أجرته إذا ثبت أن هلاك البضاعة الكلي أو الجزئي سببه إهمال الناقل لواجباته في عملية النقل أو بسبب خطأ تسبب فيه هو أو أحد مندوبيه ويجوز للشاحن فسخ العقد المبرم مع المطالبة بالتعويض طبقاً للقواعد العامة، شرط أن لا يتعدى مبلغ التعويض الحد الأقصى لمسؤولية الناقل حسب ما جاء في للمادة 741 والمادة 805 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب الاتفاقيات الدولية

إذا عدنا إلى نص المادة 02/04 من معاهدة بروكسل³ فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والتي تكون ناتجة أو ناشئة عن أسباب أجنبية. وعملاً بأحكام المعاهدة فإن التزام الناقل هو إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء التفريغ فيكون مسئولاً عن التعويض إذا لم يحقق النتيجة المرجوة بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير

¹ قرار المحكمة العليا الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2011/02/03 قضية (شركة كنان ماد) ضد (الشركة ذات الأسهم تيكسير دوغات انجري هاري كنستر يكوس) ملف رقم 694544 المجلة القضائية العدد الأول 2013 ص 190.

² محمد فتاحي، مرجع سابق، ص 48-49.

³ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.op.cit.

في التسليم وفي حالة ما أراد هذا الناقل البحري دفع المسؤولية عنه وجب عليه إثبات السبب الأجنبي الذي تسبب في الضرر ورده إلى سببه الحقيقي.¹

وعليه فإن معاهدة بروكسل قد أسست مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض والغير قادر على إثبات العكس أي دفع المسؤولية يكون فقط ببيان السبب الحقيقي لوقوع الضرر في حين نجد أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 قد أسست مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس بحيث يجوز للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. وهكذا يتبين أن التزام الناقل حسب ما جاء في الاتفاقية هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة² وهو ما نصت عليه في أحكام الفقرة الأولى من المادة الخامسة منها.

ونجد أن المادة الخامسة في الفقرة الرابعة من نفس الاتفاقية قد أسست المسؤولية في حالة الحريق على الخطأ الواجب الإثبات، بحيث لا تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت المدعي أن الحريق ناتج عن خطأ من الناقل أو وكلائه بالعودة إلى الفقرة السادسة من نفس المادة فإن الناقل لا يسأل في حالة الضرر الناتج عن التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات.

بينما نظمت قواعد روتردام أساس مسؤولية الناقل في المادة 17 منها، بحيث يعد الناقل مسئولا عن أي ضرر أو تأخير يلحق بالبضاعة في حال ثبت أنها وقعت في الفترة التي كانت فيها البضاعة تحت حراسته ويتحرر الناقل من المسؤولية إذا استطاع إثبات أن السبب الحقيقي وراء الضرر الذي لحق بالبضاعة أجنبي عنه وعن الأشخاص الذين ذكرتهم المادة 18 من قواعد روتردام استخدام تعبير إذا ثبت أن سبب أو أحد الأسباب التي أدت إلى الهلاك أو التلف أو التأخير لا ينسب إلى خطأه الذي ورد في المادة 17 من الاتفاقية وخاصة مصطلح خطأ وليس فعل يشير إلى أن أساس مسؤولية الناقل وفقا لقواعد روتردام هو وصف الخطأ الذي يقبل إثبات العكس.³

¹ Convention des nations unies sur le transport de transport de marchandises par mer. Op.cit.

² فتاحي محمد، مرجع سابق، ص50.

³ المادة 17-18 من اتفاقية روتردام.

المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ترتكز مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ثلاث أركان أساسية لمساءلة الناقل البحري وتحديد قيمة الضرر والتعويض عنه وهذه الأركان هي ركن الخطأ وركن الضرر الناتج والعلاقة السببية الناتجة بين الخطأ والضرر.

الفرع الأول: ركن الخطأ

وفي إطار تحديد المسؤولية يسأل الناقل البحري عن أخطائه الشخصية المرتبطة به أساسا وأخطاء تابعيه.

أولاً: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري

1 - أخطاء الناقل الشخصية

من أبرز الأخطاء التي يمكن أن تلحق ضرراً بالشاحن و المرسل إليه نجد، عدم صلاحية السفينة للملاحة ، أو أن تكون غير مزودة بأجهزة حفظ البضاعة من المؤثرات الجوية كالحرارة مثلا ، أن يكون الريان غير مؤهل كفاية للقيام بهذا العمل ، أو أن يقوم الناقل بتوجيه أوامر للريان لتغيير المسار المعتاد أو التوقف ما ينتج عنه ضرراً بالبضاعة، ففي مثل هذه الحالات نكون أمام الخطأ الشخصي للناقل¹.

2 - أخطاء تابعي النقل

هم مجموعة الأشخاص الذين يقومون بتنفيذ التزام عقدي مع الناقل لإتمام نقل البضاعة، وأي خطأ منهم في عملية الرص أو التستيف أو أي إهمال، يقود إلى ضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل عن خطئهم الناقل، وعلى فإن المسؤولية تبنى أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية، وهو ضمان الناقل البحري لما يصدر عن هؤلاء الأشخاص التابعين من أخطاء تسبب ضرراً للغير.

الفرع الثاني: ركن الضرر

وفيما يخص الضرر الذي يلحق بالبضاعة لدينا الهلاك والتلف إلى جانب التأخير في التسليم والذين يسببون ضرراً للشاحن والمرسل إليه.

¹ لطيف جابر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان، 2000، ص 201.

أولاً: الهلاك

ويقصد به هلاك الشيء أو تدميره بحيث يتعذر على الناقل البحري تسليم الشيء الهالك إلى المرسل إليه سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً¹، ويمكن أن يكون الهلاك حكماً كعدم العثور على البضاعة فيحكم عليها بالسرقة، ويكون الناقل هو المسئول عن هلاك البضاعة في الفترة التي كانت في عهده أي منذ استلامه للبضاعة من الشاحن حتى قيامه بالتسليم في ميناء التفريغ.²

ثانياً: التلف

وهو وصول البضاعة غير صالحة للاستغلال بسبب عيب فيها، والتلف أيضاً يكون كلياً أو جزئياً، ويمكن أن يكون للتلف حكم الهلاك الجزئي³، وعملية تحديد التلف تكون بالمقارنة بين ما هو مدرج من معلومات ومواصفات في سند الشحن حول ما تم تسليمه للناقل مع ما تم تسليمه بعد إتمام الرحلة⁴ وعليه فالناقل ليس مسئولاً إلا عن حالة البضاعة لما تكون في عهده فقط.

ثالثاً: التأخير

وهو عدم تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، وقد عرفت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ في فقرتها الثانية التأخير في التسليم بعدة حالات هي:

- الحالة الأولى: يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه صراحة
- الحالة الثانية: يكون ثمة تأخير إذا لم يسلم الناقل البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة⁵ ونجد أيضاً قواعد روتردام تؤكد بأن المسؤولية

¹ عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، المجلد 06، العدد 01، 2021، كلية المأمون الجامعية قسم القانون، العراق، ص 256.

² عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 77.

³ محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل درجة دكتوراه في القانون، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2011، ص 72.

⁴ - عباس زياد كامل السعدي، ص 258.

⁵ - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 68.

تترتب على عائق الناقل في حالة تأخره عن تسليم البضاعة وهذا من خلال نص المادة 17 من قواعد المعاهدة.

الفرع الثالث: العلاقة السببية بين ركن الخطأ وركن الضرر

بعد تحديد الخطأ والضرر كركنين من أركان المسؤولية يبقى تحديد اقترانهما ببعضهما في تحديد المسؤولية وقيمة التعويض وذلك من خلال تحديد العلاقة السببية لئيهما كما يلي: تمثل العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بحيث يمكن أن يحدث فعل يسبب ضرراً للبضاعة لكن لا يعتبر خطأ كأن يكون فعلاً متعمداً لإتلاف البضاعة أو يتسبب في تأخير التسليم، ويمكن أن يرتكب الناقل أو أحد تابعيه خطأ لكن ليس هو سبب الضرر.¹

ومنه على المدعي إثبات أن الخطأ هو نفسه سبب الضرر حتى يتمسك بمسؤولية الناقل عن الضرر، وحتى يتخلص الناقل البحري من المسؤولية عليه إثبات السبب الأجنبي الذي أدى لحدوث الضرر أو التلف بحيث لا يكون للناقل أي علاقة واقعية أو افتراضية بالسبب الأجنبي.

يجب على المتضرر حتى يستحق التعويض عن الضرر أن يثبت وجود العلاقة السببية بين الخطأ الذي ارتكبه الناقل البحري وبين الضرر الذي أصابه، فإذا لم ينشأ الضرر عن خطأ ارتكبه الناقل فلا يعتبر مسئولاً فلا يعقل أن نطالب الناقل البحري بدفع التعويض عن الضرر الذي تسبب فيه الغير.

إن تحديد السببية أمر بالغ التعقيد وهذا راجع إلى:

أولاً: تعدد الأسباب

"يحدث غالباً أن يكون الضرر ناتجاً عن عدة وقائع أو أسباب تشترك في حدوثه فيصعب استبعاد واحد منها لأن الضرر وقع لاجتماعها كلها، وهنا يثور التساؤل عن أي سبب من هذه الأسباب يمكن إسناد الضرر إليه أم يكون هذا الإسناد إلى جميع الأسباب".²

¹ محمد صبري سعدي، شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 1991، ص 93.

² محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، دار الهدى عين مليلة، الجزائر، 2010، ص 95.

ثانياً: تكافؤ الأسباب

إذا اشتركت عدة أسباب في إحداث الضرر وكان كل منها شرطاً في حدوثه، اعتبرت كل هذه الأسباب متكافئة فتقوم علاقة سببية بينها جميعاً وبين الضرر، وهذا مثل ما جاء في المادة 126 من القانون المدني الجزائري "إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض"¹.

خلاصة الفصل

مما جاء في هذا الفصل فإن الناقل البحري للبضائع و بمجرد تعاقد مع الشاحن، تقع على عاتقه عدة التزامات تتمثل في تقديم السفينة المتفق عليها وإعدادها للإبحار ومواجهة الأخطار البحرية والملاحية ووضعها تحت تصرف الشاحن بالشكل والميعاد المحدد في سند الشحن بالإضافة إلى الالتزامات الناتجة عن إتمام العقد و المتضمن استلام البضاعة وشحنها ورسها وتفريغها في ميناء الوصول وبناء على هذا فإن الناقل البحري مسؤول مسؤولية عقدية على أساس الأحكام العامة للمسؤولية وما تضمنته المعاهدات والاتفاقيات الدولية نتيجة لإخلاله بالالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل.

فالناقل مسؤول عن البضاعة منذ استلامها وأثناء الرحلة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، كما يعتبر مسئولاً عن خطأ تابعيه أو من ينوبون عنه في هذه العملية، وتتحقق المسؤولية بتحقيق أركانها الثلاثة الخطأ والضرر والعلاقة النسبية بينهما حيث يكون الناقل مسؤولاً عن الخطأ المسبب للضرر ما لم يثبت العكس أي السبب الأجنبي، وإذا حدث أثبت الناقل انتفاء علاقته بالضرر أو التلف الذي أصاب البضاعة يعتبر معفى من المسؤولية.

¹ محمد صبري سعدي، نفس المرجع، ص 96.

الفصل الثاني:

آثار المسؤولية المدنية

للمنقل البحري للبضائع

في التشريع الجزائري

الفصل الثاني: آثار المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

بمجرد إبرام العقد القائم بين الشاحن والناقل البحري، يصبح الناقل ملزماً بتحقيق نتيجة عملية وهي إيصال البضاعة سالمة إلى صاحب الحق وفي الموعد المحدد للتسليم، وفي حالة الإخلال بهذا الالتزام ولم تحصل النتيجة المقررة تقوم مسؤولية الناقل، واستحقاق المتضرر للتعويض عن الضرر الذي لحق به، وحتى يتم تحصيل صاحب الحق في البضاعة لحقه في التعويض، عليه أن يتبع الإجراءات القانونية المعمول بها في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر كطرف.

يترتب على قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع آثاراً مدنية على الناقل استدعت بالضرورة دراستها في هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى مبحثين رئيسيين يتضمن المبحث الأول دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري من خلال التطرق لأطراف الدعوى واختصاصها وتقادمها، أما المبحث الثاني فقد خصصناه لدراسة القيود الواردة على المسؤولية المدنية للناقل وسقوط الحق في التعويض عن المسؤولية في ظل التشريع الجزائري.

المبحث الأول: دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

تعتبر دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري إجراء قانوني يتخذه صاحب الحق في البضائع المنقولة في حالة حدوث ضرر أو خسارة للبضائع أثناء عملية النقل البحري حيث يتم توجيه دعوى المسؤولية المدنية إلى المحكمة المختصة في النظام القضائي الجزائري. أين يتم تقديم الدعوى بواسطة صاحب الحق في البضائع المنقولة في حدود زمنية محددة وفقا للتشريع الجزائري هذا ما يسوقنا إلى التساؤل عن أطراف هذه الدعوى وإجراءات رفعها وهذا ما سنعالجه من خلال (المطلب الأول) أين سنتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية أما فيما يخص (المطلب الثاني) فسنحدث عن إجراءات رفعها.

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع وإجراءات رفعها

بما أنه لا يمكن التكهن بما قد يحدث من خسائر وأضرار أو حوادث أثناء تنفيذ عقد النقل البحري يمكن أن تنشأ نزاعات بين أطراف العقد لهذا يتعين علينا معرفة أطراف دعوى المسؤولية وهذا ما سنتناوله في (الفرع الأول) وإجراءات رفعها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع تتضمن عادةً طرفين حيث يتمثل الطرف الأول في المدعي أي صاحب الحق في رفع الدعوى (أولاً) وهو المتضرر أما الطرف الثاني فيتمثل في المدعى عليه الذي ترفع ضده الدعوى وهو المسؤول عن حصول الضرر (ثانياً).

أولاً: أصحاب الحق في رفع الدعوى

1- المدعي أي الطرف الذي يرفع دعوى المسؤولية: يمكن تعريفه بالشخص الطبيعي أو المعنوي المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه¹، ويشمل كل من:

¹ عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006، ص

أ - الشاحن: يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري، فهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن كما أشارت إلى ذلك المادة 748 من القانون البحري. فهو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل، فهو صاحب المصلحة في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية. ورجوع الشاحن على الناقل يكون بمقتضى المسؤولية التعاقدية الواردة في العقد المبرم بينهما، إذ يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية الواردة في العقد.¹

ب - المرسل إليه: المرسل إليه هو الطرف الذي تعاقد الناقل البحري مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه استنادا إلى ما جاء في المادة 782 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على " أنه يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

من خلال نص المادة فإن المرسل إليه يستمد أحقية رفع الدعوى ضد الناقل من حقيقة اشتراكه في عقد النقل المبرم، فله حق المطالبة بالبضاعة كما له الحق في الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري المرسله معه كما جاء في سند الشحن نفسه، وهو الحائز الشرعي لهذا السند، وله وحده الصفة في استلام البضاعة و لهذا فله الحق في الدعوى، وإذا لم يتم إصدار سند الشحن يمكن تعويضه بوثيقة قانونية أخرى.²

ج - الغير: طبقا للقواعد العامة المعمول بها لأحكام المسؤولية التقصيرية أجاز القانون البحري لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو التأخير في وصولها وتسلمها أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري دون أن يشترط ارتباط الغير بعلاقة تعاقدية بينه وبين الناقل البحري وذلك بخلاف الشاحن كما تم الإشارة إليه سابقا، وكذا الأمر بالنسبة للمرسل إليه.

يجب الإشارة إلى أنه بإمكان الغير الرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل البحري بالاستناد إلى حلوله محل المرسل إليه، و هو ما يسمى بدعوى الرجوع مع قيام عناصر

¹ أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 02 العدد 01، 2015، ص217. تاريخ الاطلاع 2023/04/27.

² رشيد الواحد، مرجع سابق، ص132.

المسؤولية التقصيرية بإثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، كما يجوز للمؤمن باعتباره من الغير أن يحل محل المرسل إليه بموجب دعوى الحلول المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري و كذا المادة 118 من قانون التأمينات.¹

كما أكدت المحكمة العليا في عدة قرارات أصدرتها على أن عقد الحلول الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن على أن يقدم المؤمن وجوبا تحت طائلة عدم قبول دعواه قبل رفع الدعوى مع احترام ميعاد وأجال ممارسة هذه الدعوى بحسب طبيعتها وموضوعها.²

2- المدعى عليه أي الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية

لا تتحقق صفة المدعى عليه لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار و إبلاغه بالعريضة الافتتاحية واستلامها³. حيث ترفع دعوى التعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أيضا أن ترفع دعوى الضرر كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه، وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، كما يمكن أن يحمل أحد تابعي الناقل البحري المسؤولية، كما يمكن للمتضرر الرجوع على مجهزة السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

أ - الناقل المتعاقد: جاء في اتفاقية هامبورغ بخصوص تحديد مصطلح الناقل المتعاقد: " أنه كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقدا مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر"⁴، وعليه فالناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع اتفائه مع الشاحن على النقل، بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا بحريا آخر بإنجازها، وبالتالي يكون هو المسئول في مواجهة الغير.⁵

¹ المادة 118 من قانون التأمينات الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995.

² جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية، الطبعة الأولى، الجزء الثاني، منشورات كليك، الجزائر، 2013، ص137.

³ عبد الوهاب بوضرسة، مرجع سابق، ص 15.

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

⁵ نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002، ص47.

فهو الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة ويجب عليه تنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني وهذا ما أكدت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

ب - الناقل الفعلي: يمكن للناقل المتعاقد أن يعهد بتنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها إلى ناقل آخر ويسمى هذا الأخير الناقل الفعلي، وهذا حسب ما جاء في المادة الثانية من اتفاقية هامبورغ " الناقل الفعلي كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ. "وفي هذه الحالة يعتبر الناقل الفعلي مسئولاً أمام أصحاب الحق عن موعد التسليم وسلامة البضاعة. وفي حال توقفت الرحلة لسبب معين استوجب عليه القيام بكل ما يلزم لتأمين مسافنة البضاعة أي تحويلها من السفينة المتوقفة إلى سفينة أخرى ونقلها إلى الميناء المقرر وصولها إليه دون أي ضرر أو تأخير عن الموعد مع تحمل مصاريف العملية لأنها تقع على عاتقه، إلا إذا أثبت عدم مسؤوليته في أسباب التوقف وفقاً للمادة 777 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري للبضائع إلى نفس القواعد الاجرائية المنظمة في قانون الاجراءات المدنية والادارية، لأجل إثبات حق المدعي سواء كان هذا الأخير الشاحن أو المرسل إليه، في رفع الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل عن البضائع التالفة أو المفقودة.

ويتعين عليه اللجوء إلى الخبرة بغرض معاينة البضاعة، ويليها بعدها إخطار المدعى عليه بالضرر أو التلف ويعد أن يتبع هذه الإجراءات يصبح بمقدوره مباشرة الدعوى لضمان سيرها بشكل صحيح.

أولاً: اللجوء إلى الخبرة

قبل أن يتم تسليم البضاعة المنقولة يستطيع كل من الناقل والمرسل إليه معاينة حالة البضائع باللجوء إلى خبراء متخصصين على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب.

وفي حال اتضح بعد إجراء المعاينة أن هناك نقصا في البضاعة أو أصابها ضرر ما أثناء عملية النقل يتحمل الناقل مسؤولية الضرر بالإضافة إلى مصاريف الخبرة التي تقع على عاتقه حتى وإن لم يكن هو من طلب المعاينة من طرف الخبراء، وهذا حسب ما جاء في المادة 789 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً: الإخطار

بالرجوع إلى أحكام المادة 790 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبنية أعلاه"¹ فإن الإخطار في التشريع الجزائري يكون بإثبات وجود أو عدم وجود أضرار أو خسائر في البضاعة أثناء تسلمها.

1- مضمون الإخطار

أ - الحالات التي يتم فيها الإخطار: يتم إخطار الناقل في حالة الهلاك أو التلف الجزئي للبضاعة، بينما لا يتم الإخطار في حالة التلف أو الهلاك الكلي لأنه وفي هذه الحالة لا يتم التسليم والإخطار مقترن أساسا بعملية التسليم، كما أنه لا يتم الإخطار في حالة التأخير في التسليم إلا إذا نشأ عنه تلف بالبضاعة².

ب - الأطراف المعنية بالإخطار

• **الأطراف الموجهة للإخطار:** يجوز توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه المذكور في سند الشحن أو حامله أو مظهره، كما يجوز أيضا لممثل المرسل إليه مثل وكيل الحمولة

¹ المادة 790 من القانون رقم 05/98 ينص على تعديل القانون البحري الجزائري

² لينده أكلي، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون، جامعة تيزي وزو، 2016، ص53.

بالرجوع إلى المادة 621 من القانون البحري الجزائري أو وكيل العبور أو مقاول التشوين كما جاء في المادة 923 من القانون البحري في الفقرة الأولى التي تنص على "يتخذ مقاول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها".

• **الأطراف المعنية بالإخطار:** يوجه الإخطار إلى الناقل باعتباره المسئول عن التلف أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة استنادا إلى المادة 790 من القانون البحري الجزائري، كما يمكن توجيهه إلى ممثل الناقل وهو الذي يتولى شؤون السفينة وطاقمها منذ وصولها إلى الميناء حتى مغادرتها وفقا للمادة 613 من القانون البحري الجزائري، أو يوجه إلى الربان بصفته هو قائد السفينة في حالة غياب الوكيل مثلما ورد في المادة 588 من القانون البحري الجزائري.

2 - شروط الإخطار

أ - أن يكون الإخطار مكتوبا

ب - أن يكون الإخطار واضحا ومحددا

ليكون الإخطار مقبولا من طرف المحكمة التي تنتظر في النزاع، يجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلا من خسائر أو أضرار محررة بصفة واضحة ودقيقة بمعنى أنه يشمل في مضمونه على ماهية الخسائر أو الأضرار التي لم يرضى بها المرسل إليه عند استلامه البضاعة، وأن يكون محدداً و بعيداً عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها.¹

3 - ميعاد الإخطار

يختلف ميعاد تقديم الإخطار من المرسل إليه إلى الناقل باختلاف طبيعة الهلاك أو التلف وهنا نميز بين حالتين:

أ - **حالة الهلاك أو التلف الظاهر:** وفي هذه الحالة فالنص القانوني يحدد بدقة تاريخ أو مدة إجراء الإخطار، إنما يمكن القول إنه يكون في وقت التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، كما قد يكون الإخطار موجهاً حتى قبل التسليم، إذا علم المرسل إليه أو ممثله القانوني بالضرر اللاحق بالبضاعة قبل تسلمها.

¹ نصيرة بوحدي ، مرجع سابق، ص 36.

ب - حالة الأضرار غير الظاهرة: فعلى المرسل إليه أو ممثله القانوني أن يوجه الإخطار خلال ثلاثة أيام يبدأ حسابها من وقت تسليم البضاعة.

4 - أثر فوات ميعاد الإخطار على سقوط الدعوى

نصت المادة 55 من القانون التجاري الجزائري على سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل الشاحن أو شخص يعمل لحساب إحداهما بإجراء التحفظ في ظرف ثلاثة (03) أيام من تاريخ الاستلام غير أن القانون البحري الجزائري لم يعتمد هذا الحل واعتبرت المادة 790 من القانون البحري الجزائري عدم القيام بالتحفظات قرينة بسيطة على استلام البضاعة حسب ما تم وصفها فيه في سند الشحن إلى غاية ثبوت العكس، أي أن الحق في رفع الدعوى المسؤولية ضد الناقل يبقى قائما غير أن عبء إثبات وجود الأضرار أو الخسائر يقع على عاتق المرسل إليه¹. وقد قضت المحكمة العليا في الجزائر بموجب القرار رقم 143090 مؤرخ في 1996/07/09 على أن المادة 790 من القانون البحري لا تنص على سقوط حق المرسل إليه في حالة تقديم التحفظات أو تحرير محضر معاينة وشهادة عدم إنزال بضائع خارج مهلة ثلاثة أيام بل تسمح للمرسل إليه أن يثبت بجميع الوسائل الخسائر اللاحقة ببضائعه في مهلة سنة ابتداء من تاريخ التسليم طبقا للمادتين 743 ، 790 من القانون البحري².

المطلب الثاني: اختصاص دعوى المسؤولية وتقدمها

تعتبر دعوى المسؤولية من الدعاوى المدنية التي تهدف إلى مطالبة الشخص المسؤول عن الأضرار التي تكبدتها الأطراف الأخرى بالتعويض نتيجة إخلاله بعقد النقل البحري وللفصل بين النزاع الناتج بين المدعي والناقل ما عليهم سوى اللجوء إلى الجهة القضائية المختصة وهذا ما سنراه في (الفرع الأول) ومن الجدير التنويه إلى أن الدعوى يجب أن تقدم في نطاق زمني معين وفقا للقوانين المنصوص عليها في التشريع الجزائري فيما يتعلق بمسألة التقادم وهذا ما سنتناوله في (الفرع الثاني).

¹ حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، الاجتهاد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 2000، ص 27.

² قرار المحكمة العليا، منشور بالاجتهاد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، أنظر سحري بوبكر قاض، القانون البحري، مدعم باجتهادات المحكمة العليا، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 17.

الفرع الأول: اختصاص دعوى المسؤولية

يتم الفصل في النزاع القائم بين الشاحن والناقل إما أمام القضاء المختص أو أمام هيئات التحكيم، ذلك باحترام المواعيد القانونية المقررة، تفاديا لتقادم دعوى المسؤولية المترتبة على مسؤولية الناقل. وعليه سنتطرق إلى مجمل العناصر المتعلقة بهذا الأمر فيما يلي:

أولا: الاختصاص القضائي

من المهم جدا تحديد الجهة القضائية التي يتم رفع الدعوى فيها، حتى لا تتعرض الدعوى للرفض بسبب عدم الاختصاص، وفقا للنظام القانوني الموضوع خصيصا لهذا الغرض، والذي يتعين على رافع الدعوى احترامه سواء كان اختصاصا نوعيا أو محليا.

1 - الاختصاص النوعي: في السابق لم يكن مهما التمسك بالاختصاص النوعي والدفع به إلى مواجهة الفرع المدني أو الفرع التجاري، لأن إنشاء بعض الفروع في المحاكم لم يعد اختصاصا نوعيا لهذه الفروع بل كان تنظيما إداريا بحثا، أما الآن أصبح الأمر من قبيل قواعد الاختصاص النوعي، وعليه يتوجب تحديد الاختصاص القضائي والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بطبيعة عقد النقل البحري للبضائع من جهة وبأطرافه من جهة أخرى.

فمادام أن عقد النقل البحري عقدا تجاريا، فهو إذن من الأعمال التجارية بحسب الموضوع استنادا إلى المادة 20 / 2 من القانون التجاري¹، كما أن الفقرة 5 من المادة 23² من التقنين نفسه صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل، وبالتالي فإن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج، إذ يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن القائم به.

مع تبيان أن العقد تجاري من جهة الناقل المحترف طبقا للمادة 02 قانون تجاري، إلا إن زبائن الناقل منهم من هو تاجر ومنهم من ليسوا كذلك، على كل فإنه لا مجال للتمسك بالاختصاص النوعي والدفع به في مواجهة الفرع المدني أو الفرع التجاري، لأن كليهما في ظل التنظيم القضائي الجزائري لا يحوز على صفة الاختصاص المانع في مواجهة الآخر وهو ما تؤكد أحكام المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية حينما تقضي بأنه (إن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام حيث يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة هي تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية و البحري وفي حالة

¹ المادة 2 / 20 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20/رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

² المادة 03 من القانون التجاري الجزائري.

جدولة قضية أمام قسم غير القسم المعني بالنظر فيها، يحال الملف إلى القسم المعني عن طريق أمانة الضبط، بعد إخبار رئيس المحكمة مسبقاً) وعليه إذا ما عرضت القضية أمام القاضي المدني أو التجاري ومهما كانت صفة المدعى المتمسك بها يظل رئيس القسم مجبراً على الفصل فيها ولا سبيل له لنفي اختصاصه.

وفقاً لمقتضيات المادة 32/6 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية المعدل والمتمم " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاث قضاة تحدد كيفية تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم "

واختصاص هذه الأقطاب يعتبر اختصاصاً نوعياً من النظام العام يثيره القاضي من تلقاء نفسه في أي مرحلة كانت عليها الدعوى، ومراعاة للتعديل لسنة 2022 حيث أصبحت من اختصاص المحاكم التجارية المتخصصة بموجب المادة 536 مكرر أنظر ج ر رقم 48 سنة 2022 حيث أصبحت الوساطة أمام القسم التجاري إلزامية قبل الفصل فيها، حيث أن المحكمة التجارية المتخصصة المشكّلة من قاضٍ وأربعة مساعدين لهم رأي تداولي وليس استشاري فقط فالمنازعات التي كانت سابقاً من اختصاص الأقطاب المتخصصة أصبحت ضمن اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة وتعلق هذه النزاعات بمنازعات الشركات التجارية (المتعلقة بالشركاء، حل و تصفية الشركات، الإفلاس و التسوية القضائية) وكذا المنازعات التي تكون بين البنوك و المؤسسات المالية في مواجهة التجار، والمنازعات البحرية، وكذا المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية.

2- الاختصاص المحلي: الاختصاص المحلي هو اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات بحسب المكان أو المركز أو المقر، والقاعدة العامة في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم بالنسبة للاختصاص المحلي أن المدعى هو الذي يسعى إلى موطن المدعى عليه.

حيث أنه وطبقاً للقواعد العامة يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه، وفقاً لما نصت عليه المادة 37 قانون الإجراءات المدنية

والإدارية¹، وأضافت المادة 39 من نفس القانون، وتقييدا على النص السابق أنه ترفع الدعوى التجارية في غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد وتسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها.

حيث يجوز للمدعى رفع دعواه أمام أي محكمة سبق ذكرها أو أمام محكمة أخرى يختارها هو منفردا أو باتفاق مع الناقل و هذا طالما أن الاختصاص المحلى ليس من النظام العام وفقا لأحكام المادة 46 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، هذا ويجوز تقديم الأجنبي أمام المحاكم الجزائرية الذي أبرم عقودا مع جزائريين سواء تم إبرامها في الجزائر أو خارج الجزائر وفقا لأحكام المادة 41 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، و من الجهة المقابلة يجوز أيضا تقديم الجزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقد عليها في بلد أجنبي حتى ولو كان المتعاقد معه أجنبي، وفقا للمادة 42 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وفيما يلي سنعرض الاختصاصات التي نصت عليها اتفاقية هامبورغ:

- المحكمة المتفق عليها في عقد النقل البحري
- محكمة مكان إبرام العقد
- محكمة مكان الحجز على السفينة

ثانيا : اللجوء إلى التحكيم

انتشر نظام التحكيم انتشارا واسعا نتيجة توجه الخصوم إليه والبحث عن قواعد تنظيمه². إذ يعد الوسيلة الثانية لحل النزاعات القائمة بين أطراف الدعوى، ويعتبر من الطرق العامة المعمول بها في إنهاء المنازعات البحرية، من أجل تجاوز مشكلة تضارب القوانين، وتفاذي تعدد الإجراءات القضائية وتعقيدها³.

¹ المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائرية.

² عمار معاشو، الضمانات في العقود الاقتصادية الدولية في التجربة الجزائرية في عقود المفتاح في اليد، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، سنة 1999، ص 319.

³ عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن ص 171

1- أماكن التحكيم

نظمت اتفاقية هامبورغ مسألة التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا، فكانت حريصة فيما أوردته من أحكام في هذا الصدد حيث تم تحديد أماكن التحكيم كما يلي¹:

أ - مكان في دولة يقع في أراضيها:

- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.
- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.
- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

ب - أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به

2 - شروط التحكيم

اعتبرت الفقرة الخامسة من المادة 22 من الاتفاقية باقي فقرات المادة نفسها من النظام العام خاصة الثالثة والرابعة وذلك بتقريرها بطلان كل اتفاق يخالفهما أثناء إبرام العقد. حيث أجازت الفقرة السادسة الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة 22 إذا ما حصل الاتفاق بعد قيام النزاع، عندها تعود لأطراف النزاع حرية اختيار مكان التحكيم، والقواعد التي تحكم موضوع النزاع القائم.

3 - أهمية التحكيم

للتحكيم أهميتان وجب ذكرهما :

- ضمان حلول جيدة لأطراف النزاع كون خبرة المحكمين تفوق خبرة القاضي بالإضافة إلى السرية التامة والشفافية
 - سهولة تنفيذ الأحكام التحكيمية بشكل غير موجود في الأحكام القضائية الأجنبية.
- أصبح من المستحسن على المشرع الجزائري أن يشير إلى التحكيم كآلية لحل النزاع بشكل يكفل حماية للشاحن لأن معظم البضائع يتم نقلها حاليا على متن سفن أجنبية بالإضافة إلى كثرة هيأت التحكيم والخبراء التحكيميين.

¹ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 هامبورغ.

4 - حجية حكم التحكيم

يتمتع حكم التحكيم بحجية الأمر المقضي به بمجرد صدوره وقبل صدور الأمر بتنفيذه حتى لو كان قابلاً للطعن فيه¹ وهذه الحجية تبقى قائمة ببقاء الحكم و تزول مع زواله². وعليه يمنع الخصوم من عرض النزاع الذي فصلت فيه هيئة تحكيم ما على القضاء أو على هيئة تحكيمية أخرى، أو مناقشة ما أفضت إليه نتائج التحكيم مرة أخرى إلا بالطرق التي حددها القانون³ و تعرف الحجية على "قرينة قانونية لا تقبل إثبات العكس، تشهد على أن الحكم صدر صحيحاً شك لا وموضوعاً، ولا يجوز إهدار هذه الحجية إلا عن طريق الطعن المقرر في مثل هذا الحكم⁴.

لا يتمتع حكم التحكيم بالحجية المطلقة لأن الأصل فيها هو نسبية آثار هذه الحجية⁵ وعليه فالحجية مقيدة بنطاقين هما:

أ - النطاق الموضوعي:

يرتبط تحديد النطاق الموضوعي لحجية حكم التحكيم بتحديد نطاق اتفاق التحكيم الذي يتضمن موضوع النزاع المتفق على إحالته إلى التحكيم سواء تم الاتفاق بين الأطراف على التحكيم قبل النزاع أو بعده⁶

ب - النطاق الشخصي:

حيث تقتصر حجية حكم التحكيم على أطراف الخصام و الذي صدر فيه الحكم و الذين أعلنوا بها، وتمكنوا أيضاً من المشاركة في إجراءات التحكيم¹.

¹ عبد الحميد المنشاوي، التحكيم الدولي والداخلي في المواد المدنية والتجارية والادارية طبقاً للقانون رقم 94/27، دون طبع، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1995، ص 78.

² حس علي عوض، التحكيم الاختياري والإجباري في المنازعات المدنية والتجارية، دون طبعة، الإسكندرية، دار الفكر، الجامعي، 2001، ص 222.

³ التحيوي محمود السيد، التحكيم في المواد المدنية والتجارية وجوازه. في منازعات العقود الإدارية، دون طبعة، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 199، ص 202.

⁴ عمر نبيل اسماعيل، التحكيم في المواد المدنية والتجارية الوطنية والدولية، ط 1 الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص 207.

⁵ شحاته محمد نور، مفهوم الغير في التحكيم دراسة تحليلية وتطبيقية مقارنة لمبدأ نسبية أثر التحكيم بالنسبة للغير، دون طبعة، القاهرة دار النهضة العربية، 1996، ص 175.

⁶ المادة 4/5 والمادة 1/23 من قانون التحكيم الفلسطيني، المادة 11 والمادة 29/أ من قانون التحكيم الأردني، والمادة 2/10 من قانون التحكيم المصري.

5 - تنفيذ إجراءات التحكيم

الأصل هنا أن يتم تنفيذ حكم التحكيم تنفيذاً اختيارياً² لأن اللجوء إلى التحكيم يكون أيضاً اختيارياً بوصفه وسيلة لحل النزاع ويتطلب هذا التنفيذ قبول المحكوم عليه للحكم و يكون القبول صريحاً و موثقاً كتابياً يبدي فيه المحكوم عليه قبول الحكم و الاستعداد لتنفيذه أو ضمناً كأن ينفذ المحكوم عليه الحكم مباشرة.³

ويمكن أن يتمتع المحكوم عليه عن التنفيذ عن طريق الطعن في الحكم أو المماطلة هنا يلجأ صاحب الحق أي المحكوم لمصلحته إلى طلب التنفيذ الجبري.

الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية

ينطبق تقادم دعوى المسؤولية في إطار المسؤولية المدنية على الناقل البحري للبضائع وفقاً للقوانين المعمول بها في التشريع الجزائري لا سيما مسألة المدة (أولاً) وتاريخ سريان مدة التقادم (ثانياً).

أولاً: مدة التقادم

نص المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري على تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع بعد مرور عام واحد، وهو بذلك يشكل استثناء عن المبدأ المقرر في المادة 742 من القانون البحري والتي تقضي بتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين (02) من يوم التسليم أو اليوم المفترض أن يسلم فيه البضاعة، ولقد فرض المشرع في مادة نقل البضائع تقادماً قصيراً مدته سنة واحدة رغبة منه في سرعة إنهاء المنازعات و حماية للناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة، و كذلك خشية ضياع معالم الإثبات، وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر باشتراط مدة تقادم مسرفة في القصر لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه⁴.

¹ شحاته محمد نور، مفهوم الغير في التحكيم دراسة تحليلية وتطبيقية مقارنة لمبدأ نسبية أثر التحكيم بالنسبة للغير، مرجع سابق، ص 170 .

² المصري حسني، التحكيم التجاري الدولي دراسة مقارنة، دون طبعة، مصر، دار الكتب القانونية، 2006، ص 520.

³ الفقي عمر عيسى، الجديد في التحكيم في الدول العربية، دون طبعة، الإسكندرية، المكتب، الجامعي الحديث، 2003، ص 93 .

⁴ سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2006 -

إنّ حساب أجل أو مدة التقادم يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع، لهذا يجب أن نفرق بين حالتين أساسيتين هما، الحالة التي يتمّ فيها تسليم البضائع والحالة التي ينتقي فيها ذلك التسليم.

1 - حالة حصول تسليم البضائع

إن عملية تسليم البضائع تشكل عنصراً هاماً في عقد النقل البحري، حيث أن المشرع الجزائري عرفه في المادة 739 فقرة 2 من القانون البحري على أن المقصود بالتسليم هو التسليم المادي أو الفعلي للبضائع، بحيث تنتقل حيازتها إلى صاحب الحق فيها حتّى يتمكّن من فحصها والتحقق من حالتها.

2 - حالة عدم حصول تسليم للبضائع

إذا لم يتم تسليم للبضائع فإنّ مدّة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتمّ فيه التسليم، ففي حالة هلاك البضائع كلياً فإنّه يرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم استناداً لحكم المادة 805 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري، هو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة، ومن ثمّ فإنّ الناقل يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد حتّى يتسنى الاحتجاج به كبدائية لسريان التقادم. وهنا نقف أمام موقفين:

الموقف الأول هو إذا لم يتقدم صاحب الحق لتسلم البضائع مع علمه بتاريخ وصول السفينة فيتعين على الناقل إخطار صاحب الحق بموعد وصول السفينة، فإذا لم يحضر صاحب الحق في البضاعة لتسلمها فإنه يجب على الناقل إيداع البضاعة على ذمة أصحابها في المخازن المعدة لذلك وعلى نفقتهم ويخطر المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة بهذا الإجراء أي إيداع البضائع في المخازن ليصبح تاريخ الإخطار أو تاريخ إيداع البضائع هو التاريخ الذي يبدأ به حساب مدة التقادم¹.

أما إذا رفض صاحب الحق في البضاعة تسلمها أو امتنع عن دفع أجرة النقل أو أية مصاريف أخرى ناشئة عن النقل تحتسب مدة التقادم من تاريخ رفض الاستلام لأن الحكم بخلاف ذلك يعتبر بمثابة إطالة لمدة التقادم وبالتالي بقاء مسؤولية الناقل معلقة ومرهونة

¹ كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية مصر، 2002، ص 170.

بمشيئة صاحب الحق. وهذا الحل يتطابق مع ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 61 من القانون التجاري.

ثانيا: تاريخ سريان مدة التقادم

تقادم الدعوى في مادة نقل البضائع بحرا يظل ساريا مادام لم يعترضه سبب من أسباب الوقف أو الانقطاع التي تؤدي إلى قطع مدة التقادم أو وقفها.

1 - وقف التقادم

يمكن أن يقف سريان التقادم مدة معينة من الزمن بسبب وجود مانع يتعذر على إثره الدائن أن يطالب بحقه أو لحين انتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن تتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة.

ويترتب على وقف التقادم أن المدة التي تم وقف سريان التقادم خلالها لا تحسب ضمن مدة التقادم، وتحسب المدة السابقة والمدة اللاحقة على ذلك. حسب ما نصت عليه المادة 380 من القانون المدني الجزائري.¹

2 - انقطاع التقادم

يقصد بانقطاع التقادم هو أن المدة التي سبقت الانقطاع لا يتم احتسابها في مدة التقادم بل ندخل في حساب مدة جديدة بعد الرجوع للتقادم، وأسباب انقطاع التقادم يمكن إرجاعها إلى الأسباب التالية:

أ - أسباب ترجع إلى الدائن

✓ **المطالبة القضائية:** ينقطع التقادم الساري لمصلحة المدين إذا رفع الدائن دعوى أمام

القضاء مطالباً فيها حقه، حتى ولو رفعت إلى جهة قضائية غير مختصة

✓ **التنبيه:** وهو عبارة عن إجراء يتخذ قبل التنفيذ على أموال المدين متى كان بيد الدائن سند قابل للتنفيذ.

✓ **الحجز:** ويؤدي إلى انقطاع التقادم واعتباره كأن لم يكن أصلاً، فالحجز يحمل معنى المطالبة القضائية.

✓ **الطلب الذي يقدمه الدائن لقبول حقه في تفليسية المدين أو توزيع أو أي عمل يقوم به الدائن للتمسك بحقه أثناء سيره في إحدى الدعاوى.**

¹ المادة 380 من القانون المدني الجزائري.

ب - انقطاع التقادم بانقطاع المدين

ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمينا، كأن يطلب المدين أجلا للمدين، أو أن يطلب من الدائن أن يوفي له الدين على أقساط وليس دفعة واحدة بسبب عجزه عن الدفع الكامل، كذلك كأن يقدم المدين كفيلا للدائن يكفله حتى يوفي الدين، أو يترك المدين تحت يد الدائن أحد الأموال تأمينا لوفاء الدين¹.

المبحث الثاني: القيود الواردة على المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

نصت القواعد و القوانين التي تنظم النقل البحري للبضائع على التزامات الناقل البحري للبضائع فهو ملزم بتحقيق نتيجة متمثلة في استلام البضائع من الشاحن و إيصالها الى المرسل اليه الذي قد يكون نفسه هو الشاحن سالمة و اي ضرر او تلف يلحق بها فالناقل هو المسؤول بالدرجة الأولى و ما على المرسل اليه إلا إثبات الضرر غير ان التشريعات الجزائرية و مع انها دولة شاحنة نصت على بعض الاستثناءات و القيود المتعلقة بالمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع فبخصوص هذا سنتناول في (المطلب الأول) حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المدنية أما المطلب الثاني فقد خصص لسقوط الحق في التعويض عن المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع .

المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

رغم أن الناقل البحري هو المسؤول عن اي اضرار او هلاك للبضائع منذ استلامه لهذه الأخيرة الى غاية تسليمها الى صاحب الحق بموجب عقد النقل البحري غير انه هناك حالات بعفى من المسؤولية المدنية وهذا ما سنوضح من خلال (الفرع الأول) اما (الفرع الثاني) فسنوضح من خلاله الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية المدنية.

الفرع الأول: الحالات القانونية للإعفاء من المسؤولية المدنية

لا يمكن أن تسقط المسؤولية المدنية للناقل البحري إلا في حالات محددة قانونيا، والمشرع الجزائري أخذ بعين الاعتبار هذه الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري و الحالات التي يتم فيها إعفاؤه من المسؤولية حسب المادة 802 من القانون البحري الجزائري التي نصت على " : يعد الناقل البحري مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"..... ، فإذا ثبت مسؤولية

¹ المادة 318 من نفس القانون.

الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في إيصالها و أنه السبب في حصولها توجب عليه التعويض أو تقديم إثبات عن أن عدم التسديد راجع لسبب أجنبي، و قد حددت المادة 803 من القانون البحري الجزائري الحالات العامة و الخاصة التي يمكن فيها إعفاء الناقل من المسؤولية، كما نصت المادة 804 من نفس القانون على بطلان شرط يتضمن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية التي يتحملها بمقتضى أحكام القواعد العامة أو التقنين البحري¹.

أولاً- حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية

- الأضرار الناتجة عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبين البحريين الآخرين.
- الأضرار الناتجة عن الحريق ما لم يكن سببه الناقل قصداً أو خطأ.
- الأضرار الناتجة عن حالة عدم صلاحية السفينة الملاحية عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بكل واجباته المسماة في المادة 604 من القانون
- الأضرار الناتجة عن حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة
- الأضرار الناتجة عن القوة القاهرة
- الأضرار الناتجة عن الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل، وإعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب
- الأضرار الناتجة عن عيب خفي يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي
- الأضرار الناتجة عن أخطاء الشاحن ولا سيما إفراز أو تكييف أو تعليم البضائع
- الأضرار الناجمة عن عيب خفي أو وضعية خاصة أو عيب ذاتي أو نقص البضاعة أثناء السفر
- الأضرار الناجمة عن إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة ذلك
- الأضرار التي تحدث من جراء الأفعال المسببة لحادث لا يتسبب فيه الناقل

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2017، ص 265.

- الأضرار الناتجة عن أي سبب آخر يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عن ذلك، ويتم تقديم دليل يثبت بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه الشخصي أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يساهموا في الخسارة أو الأضرار.¹

ثانياً - أسباب الإعفاء من المسؤولية

1) الأسباب العامة

أ- الأخطاء الملاحية

إعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية لأنه لا يتدخل فيها ولا قانون ملاحية السفينة وسيرها لما لربان السفينة من سلطة واسعة في التصرف، الأخطاء الملاحية مثلاً هي التي تقع في قيادة السفينة (القيام بمناورة خاطئة أدت إلى اصطدام السفينة) مثلما نصت عليه المادة 803 من القانون البحري في الفقرة باء.

ب- العيوب الخفية

الناقل ليس مسؤولاً عن العيوب الخفية التي تحدث ضرر بالبضاعة وهذا ما جاءت به المادة 803 في الفقرة ظاء مثلاً: السفينة الحديثة كثيرة التعقيدات بحيث يصعب على الناقل أن يحيط بجميع أجهزته أو تقنياتها.

ج - خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها

لا تقع مسؤولية الضرر على عاتق الناقل إذا أثبت على أن ما أصاب البضاعة من هلاك وتلف كان بطلاً من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة وأيضاً العيب الذاتي للبضاعة كالبضاعة سريعة التلف مع علم الشاحن بها وهذا ما جاء في نص المادة 803 في الفقرة زاي.

د- القوة القاهرة

و هي جملة الحوادث التي لا يمكن توقعها أو دفعها و ليس للناقل دخلا فيها و التي تجعل الإلزام بالنقل مستحيلاً مثل هيجان البحر و العواصف البحرية الشديدة².

¹ المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

² علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية مصر، 1975، ص175.

ر- إنقاذ الأرواح والأموال

تنتفي مسؤولية الناقل البحري إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، وما لمحت إليه المادة 803 في الفقرة ياء إذا تأخر الريان من أجل إنقاذ أرواح بشرية أو إنقاذ تشرف على الغرق.

(2) الأسباب الخاصة للإعفاء**أ- المسؤولية النسبية للناقل**

نص القانون البحري الجزائري في المادة 804 منه على " في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسئول عن بقية الخسائر والأضرار ".
وهذا إقرار بأن المسؤولية المدنية للناقل البحري تكون نسبية حسب حجم الخطأ المسؤول عنه.

ب -البيانات غير الصحيحة المدرجة من طرف الشاحن

حيث أن المادة 805 من القانون البحري تقر بأن الناقل البحري معفى من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة المنقولة، ونص المادة هو " إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر".

ج -التصريح الكاذب للشاحن

حيث نصت المادة 810 من القانون البحري الجزائري على " لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

مثلا يعتبر الناقل البحري معفى من المسؤولية في حالة عدم وضع اسم ميناء التسليم بصفة مقروءة على كل طرد. كذلك شرط الإهمال و شرط يعفي الناقل بمقتضاه نفسه من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية أو التجارية من التابعين البحريين أو البريين أو الاثنين معا¹.

د- نقل البضاعة على سطح السفينة

من المفروض أن شحن البضاعة على سطح السفينة عمل مشروع من جانب الناقل، فإذا لم يكن جائزا له شحن البضائع بهذه الكيفية، فإنه يجب عليه أن يسأل عن جميع الأضرار التي قد تلحق بالبضائع من هلاك أو تلف. ولا يستطيع الدفع بالمسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي للضرر .

واستثناءا يمكن عدم مسألة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج عن نقل البضائع على السطح متى تم مراعاة أحكام الاتفاقية في هذا الصدد أي أن التحميل وقع بالاتفاق مع الشاحن حسب ما جاء في الفقرة الثانية من نص المادة 774 من القانون البحري الجزائري التي تنص على "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن."

ذ- نقل الحيوانات الحية

عدم مسؤولية الناقل البحري تكون ناتجة عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل و المثال على ذلك إصابة الحيوانات بدوار البحر أدى إلى تقيئها أو مرضها أو فقد الأنثى لجنين كانت تحمله و كذلك إصابتها بالذعر نتيجة حادث أدى إلى إلحاق الضرر بها، و يترتب على تقرير عدم المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية و التي ترجع إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل أنه لا يلتزم على الناقل إثبات السبب الأجنبي لدفع مسؤوليته وإنما يكفي إقامة الدليل على ترتيب الضرر نتيجة تلك المخاطر الخاصة². وهذا ما ورد في شروط الشحن وخاصة الشرط.

¹ علي البارودي، مرجع سابق، ص 176.

² هاني الدويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت لبنان، 1997، ص 278.

الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية المدنية.

باعتبار أن عقد النقل البحري يتميز بخاصية الإذعان، فليس بإمكان الشاحن أن يناقش الشروط والبنود التي يفرضها الناقل عليه، بسبب أنه مضطر للتعاقد معه، ونظرا لخطورة شروط الإعفاء في مجال النقل البحري، فقد وضع كل من اتفاقية هامبورغ والتقنين البحري قواعد من أجل حماية الشاحن من وطأة هذه الشروط.

أولا: بطلان اتفاقات الإعفاء

ألغت المادة 811 من التقنين البحري كل شرط تعاقدى يكون الهدف منه إبعاد المسؤولية عن الناقل فيما يخص التزاماته المتعددة في عملية النقل البحري وهذا ما أوضحتها المادة في نصها التالي "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب.

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

ج - منع الناقل من الاستفادة من التأمين على البضائع."

وهذا مثلما جاء في الفقرة الأولى من المادة 23 في اتفاقية هامبورغ.

1 - إبعاد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته

نصت المواد 770، 780، 773، 802 من التقنين البحري على التزامات الناقل البحري إزاء، السفينة والبضاعة المنقولة.

أما المادة 803 من نفس القانون، فقد وضعت التزاما على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية، وهو إثبات أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى سبب أجنبي ولا علاقة له به.

في حين جعلت المادة 804 قانون بحري، الناقل البحري أو مندوبيه مسئولا نسبيا إذا اشترك في الخطأ المسبب لحادث الضرر.

وعليه فإن كل شرط يتضمنه عقد العمل يتنافى مع ما ورد في هذه المواد يعد باطلا دون أن يؤثر على صحة العقد.

2 - تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري والذي تقابله المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ

يعد باطلا كل اتفاق يهدف إلى خفض مبلغ التعويض القانوني كما هو منصوص عليه في المادتين 805 من القانون البحري و 06 من اتفاقية هامبورغ.

3 - تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة لصالح الناقل :

يعد باطلا كل شرط أو اتفاق يهدف إلى تقرير مزايا خاصة للناقل على حساب الشاحن أو المرسل إليه لأنه يتيح للناقل تغطية مسؤوليته عن الأخطاء المسببة للضرر على حساب نفقة الشاحن، أي من خلال أقساط التأمين التي دفعها الشاحن¹، و هذا مثلما جاء في الفقرة ج من المادة 811 من القانون البحري الجزائري و الفقرة الأولى من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ.

4 - الاتفاق الخاص بالقواعد الإجرائية:

أ - تخفيض مدة التقادم:

حيث تعتبر أحكام التقادم من النظام العام، وعليه يعد باطلا كل اتفاق تم يفضي إلى تقصير مدة التقادم.

ب - حرمان المدعي من الخيار المنصوص عليه في المادتين 21 و 22 من اتفاقية هامبورغ:

بحيث لا تجيز المادتين للمدعي عليه منع المدعي من حق الاختيار في إقامة الدعوى سواء تعلق الأمر بالاختصاص القضائي أو التحكيم .

أما فيما يتعلق بالاختصاص القضائي فنجد أن المدعي له الخيار في أن يقيم الدعوى في عدة أمكنة، إلا أن الفقرة الثالثة من المادة نفسها نصت على أنه لا يجوز إقامة الدعوى في أي مكان لم تحدد الفقرتين الأولى والثانية من المادة 21 من اتفاقية هامبورغ ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

أما فيما يخص التحكيم فإن أحكامه الواردة في الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة 22 من الاتفاقية الخاصة بمكان التحكيم والقانون الذي يحكم منازعة التحكيم تعتبر من النظام العام، فيقع باطلا كل اتفاق يخالفهما أثناء إبرام العقد.

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 91.

ومن أجل حماية الشاحن من ضغط وتسلط الناقل فإن البطلان يقتصر على الاتفاقات التي تتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، تخوفاً من أن يستغل الناقل حاجة الشاحن إلى النقل فيفرض عليه شروطاً مجحفة في حقه.

ثانياً: جواز اتفاقات الإعفاء

حيث نص القانون البحري الجزائري في مواده 812.811 على الشروط التي تعد باطلة بطلاناً مطلقاً، مع توضيح بعض الشروط التي اعتبرها صحيحة وصالحة للإعفاء، فقد اشترط المشرع الجزائري على الناقل إعفائه أو تحديد مسؤوليته في ما يتعلق بالخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضائع وكذا إعفائه من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية بشرط إثبات المخاطر اللصيقة الراجعة لها وكذا نقل البضائع على سطح السفينة بحيث يعفى من المخاطر الخاصة بهذا النوع، وحددت أيضاً جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري أو التعويض عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفرغها ولغاية تسليمه لها، بالإضافة إلى جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري أو التعويض في حالة نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة¹.

المطلب الثاني: سقوط الحق في التعويض عن المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع في عهده ومع أن التشريع الجزائري قد سن مواد قانونية متعلقة بحالات إعفائه من المسؤولية إلا أنه من المفترض أن الناقل يبدي حسن نيته في تنفيذ التزاماته تجاه الشاحن المتعاقد معه فإذا ثبت عنه سوء النية (أولاً) أو إذا ثبت أن الشاحن قد صرح بكل البيانات المتعلقة بالبضائع ودونها فهنا يفقد الناقل حقه في تحديد التعويض وهنا نوضح أكثر كالاتي:

الفرع الأول: سوء نية الناقل البحري للبضائع.

يجوز استثناء الخروج عن قاعدة احترام مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، كما جاء في نص المادة 809 من القانون البحري الجزائري التي نصت على "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو

¹ المواد 812.811 من القانون البحري الجزائري.

الضرر الذي لحق بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن عمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع اليقين من حدوث ضرر على الأرجح".

بحيث يكون للشاحن الحق في تعويض كامل عن الضرر، حيث يقوم القاضي بتقدير هذا التعويض وفقا للمعايير المألوفة والتعامل بها في القواعد العامة إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل مقصود أو امتناع صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه نتيجة سوء نية، كما أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ما صرح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن، وذكر هذا البيان في سند الشحن.

الفرع الثاني: التصريح الصحيح للشاحن بقيمة وطبيعة البضاعة

إن التصريح الواضح المبين في سند الشحن من طرف الشاحن حول قيمة و طبيعة و خصائص البضاعة المنقولة يغلق المجال أمام تحديد المسؤولية القانونية للناقل البحري، شرط أن يقدم الشاحن بيانا بذلك قبل بدء عملية الشحن و إطلاع الناقل عليه، فإن هذا الأخير لا يستطيع أن يتمسك بحق التحديد، فمن مزايا البيان الواضح و الصريح أنه يتيح للناقل معرفة نوع المكان المناسب لاستقبال و حفظ البضاعة لضمان سلامتها و أمنها طول رحلة النقل البحري وإعداده وفق الشروط، وتتمثل حجية البيان في حرمان الناقل من التحديد القانوني للتعويض في دعوى المسؤولية.

خلاصة الفصل

كخلاصة لما تضمنه هذا الفصل، فإن المشرع الجزائري ومراعاة لضمان الحقوق بين أطراف النزاع القائم حول المسؤولية المدنية للناقل البحري، قد سن عدة قوانين ضابطة للعلاقات القائمة على الشكل التعاقدى بين الشاحن و الناقل و المرسل إليه و إن لم يكن طرفا في العقد، إلا أنه يعتبر من أصحاب الحق، سعيا منه إلى الحد من التلاعب و الهروب من المسؤولية، و من الملاحظ أن المشرع قد ركز على عملية التسليم سواء ميعاد التسليم أو مكان التسليم لإقامة القرائن لدعوى المسؤولية، مع تحديد بعض القيد على المسؤولية منها حالات الإعفاء وسقوط حق التعويض بالاعتماد على ما جاء في سند الشحن و الظروف المادية و المعنوية المحيطة بعملية النقل، وحتى تكون دعوى المسؤولية صحيحة يتوجب إتباع المراحل القانونية والتنظيمية وأولها الإخطار الذي يكون بإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو أضرار في البضاعة وتحديد الاختصاص الذي يسمح لصاحب الحق الاختيار اللجوء إلى المحكمة المختصة ، وثانيا مبدأ التقادم الذي يكون مرهون بالعقد المبرم بين الأطراف.

خاتمة

خاتمة

تبين لنا من خلال دراسة موضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع الدور الفعال الذي يقوم به، إذ يعد عصب التجارة البحرية وبدونه لا تتحرك هذه التجارة، والتي يتم من خلالها نقل البضائع بموجب عقد النقل البحري المثبت "بسند الشحن"، حيث يرتبط فيه الناقل مع الشاحن ويلتزم تجاهه بتحقيق نتيجة، هي نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، وبالتالي أي إخلال في جانب الناقل يترتب مسؤولية عقدية، فيكفي أن تكون البضاعة متكفلاً بها من قبله خلال مراحل تنفيذ العقد.

أولاً: النتائج المتوصل إليها

تتمثل أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال هاته الدراسة ما يلي:

- المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع لا تقوم إلا إذا توافرت الأركان الثلاثة، الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ففي حالة حصول ضرر للبضاعة في الفترة الممتدة بين قيام الناقل بتسليمها من يد الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني تقوم المسؤولية.

- مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام تنشأ عن عقد النقل البحري، وتقوم على أساس الخطأ المفترض، ويفترض أن يكون من طرف الناقل البحري بمجرد تعرض البضاعة للضرر، وذلك راجع إلى الالتزام الذي هو على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول.

- يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية، وذلك برد الضرر الحاصل إلى السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرضة التهرب من المسؤولية، وبالخصوص إذا نظرنا إلى الظروف التي تتم فيها عملية نقل البضائع.

- صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وتضمن التقنين البحري لسنة 1976 ذات الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية، حيث جاءت بأسباب الاعفاء من المسؤولية وهذا لتضييق الهوة بين مطالب الشاحنين والناقلين كما أستمد التقنين البحري بعض الأحكام من البروتوكول

المعدل لها لسنة 1968 على الرغم من عدم مصادقتها عليه، فباستقراء مسؤولية الناقل البحري المنظمة بالمواد 802-816 يتضح بجلاء أن المشرع استلهم العديد من النصوص القانونية منها. تظهر مسؤولية الناقل في ثلاث حالات هي الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة، لكنها ماهي إلا تطبيق للقواعد العامة، وقد سمح المشرع للناقل في حالات عامة وأخرى خاصة إعفاء نفسه من المسؤولية، وهذا ما جعل تضمين أي شرط في العقد مفاده إعفاء الناقل من المسؤولية باطلا، كما حدد قيمة الحد الأقصى للتعويض الذي لا يطبق إلا في حالة عدم تصريح الشاحن بقيمة البضاعة.

- منح المشرع للغير المتضرر الحق في الالتجاء للقضاء الوطني ورفع دعوى المسؤولية عن الناقل البحري، ومنح لهم الصفة والمصلحة وحق اختيار الجهة القضائية المختصة، وعلى اعتبار أن عمل الناقل تجاريا بحسب الشكل والموضوع فإثبات يكون بكافة الوسائل بالنسبة لتقادم دعوى المسؤولية قصير نسبيا سنتين وفي مصلحة الناقل إذا ما قورن بالتقادم في الدعوى العامة المحدد بـ 15 سنة.

- كما سمح المشرع لأطراف النزاع اختيار الطريق البديل لحل منازعات مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بالالتجاء إلى التحكيم، حيث أصبح خيارا أساسيا للتسوية الودية للنزاع، في مراكز تحكيم دولية دائمة حرة أو مؤسساتية، تجوز خبرة لكون المحكمين من أهل الاختصاص في المجال البحري، نظم التحكيم في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على خلاف اتفاقية بروكسل والتقنين البحري.

ثانيا: الاقتراحات

من خلال دراستنا لموضوع المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري يمكن تقديم الاقتراحات التالية:

- تسهيل احتكاك طلبة الحقوق تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية ببيئة العمل التي تختلف عما يؤخذ في الدراسات الأكاديمية في بعض الجوانب، وهذا لإثراء الدراسات المتعلقة بالميدان البحري.

- ضرورة الاعتماد على القواعد المادية المأخوذة بها في إطار النشاط البحري الدولي للقضاء على حالات تنازع القوانين، لأن عقد النقل البحري يتسم بطابع الدولية بالإضافة إلى تنظيم أحكام أخرى إجرائية موحدة بين الدول خصوصاً ما تعلق بالتحكيم.
- كان من الأجدر أن ينص القانون صراحة على أن يشمل لفظ صلاحية السفينة كل ما يتعلق باحتياجاتها لإتمام الرحلة بلا صعوبات متوقعة مثل أن تكون السفينة مزودة بوسائل الدفع، والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر إلى حجمها وحمولتها، وبها المعدات التي جرى العرف على استخدامها مثل البوصلة والخرائط، وأن تكون مزودة بالوقود اللازم لإتمام الرحلة أو على الأقل للوصول إلى أول ميناء يسمح لها بالرسو فيها بدلاً من الاجتهادات في ذلك الأمر الهام.
- ضرورة أن يحدث المشرع تعديل في القانون البحري ينص على عدم ترتيب أية آثار قانونية على سند الشحن النظيف إذا خالف الحقيقة لما يمثل ذلك من غش تجاه الغير.
- نقترح بأن تتعاون الدول الشاحنة لإبرام اتفاقية دولية تعمل على تحقيق التوازن بين مصلحة الشاحن من جهة، والناقل البحري للبضائع من جهة أخرى، نظراً لأن الاتفاقيات الحالية كلها تصب في مصلحة الناقل البحري على حساب الشاحن.
- ضرورة تحيين النصوص القانونية المطبقة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لمقتضيات ما جاءت به الاتفاقيات الدولية الأخرى على غرار اتفاقيتي هامبورغ وقواعد روتردام لسنة 2008 لما جاءت به من توسيع لدائرة المسؤولية وبالتالي مجال التزامات الناقل البحري، وعدم الاكتفاء بما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وتوضيح المعنى الصحيح من بعض النصوص القانونية لوجود تناقض في المعنى عند ترجمة النص من اللغة الفرنسية.
- ضرورة التنسيق فيما بين الفاعلين في مجال النقل البحري للبضائع من شركات النقل البحري للبضائع والمؤسسات المينائية باعتبار أنها تمارس مهام مقاول المناولة المينائية والمؤسسات الجامعية لتنظيم أيام دراسية وملتقيات تتناول موضوع المسؤولية الناتجة عن النقل البحري للبضائع.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: الكتب باللغة العربية

- محمد نور شحاته، مفهوم الغير في التحكيم دراسة تحليلية وتطبيقية مقارنة لمبدأ نسبية أثر التحكيم بالنسبة للغير، دون طبعة، القاهرة، دار النهضة العربية، سنة 1905.
- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية مصر، 1975.
- إبراهيم الراوي جابر، القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد العراق، 1989.
- محمد صبري سعدي، شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 1991.
- عبد الحميد المنشاوي، التحكيم الدولي والداخلي في المواد المدنية والتجارية والإدارية طبقاً للقانون رقم 27 لسنة 1994، دون طبع، الإسكندرية، منشأة المعارف 1995 .
- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995.
- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997.
- هاني الدويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت لبنان، 1997.
- محمود السيد التحيوي، التحكيم في المواد المدنية والتجارية وجوازه في منازعات العقود الإدارية، دون طبعة، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 1999.
- محمود بريري، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 1999.
- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- لطيف جابر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان، 2000.
- حسني المصري، التحكيم التجاري الدولي دراسة مقارنة، دون طبعة، مصر، دار الكتب القانونية 2001.
- علي عوض حسن، التحكيم الاختياري والإجباري في المنازعات المدنية والتجارية، دون طبعة، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي 2001.

-كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية مصر، 2002.

- عمر عيسى الفقي، الجديد في التحكيم في الدول العربية، دون طبعة، الاسكندرية، المكتب، الجامعي الحديث، 2003.

- اسماعيل عمر نبيل، التحكيم في المواد المدنية والتجارية الوطنية والدولية، ط 1. الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة 2004.

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

-جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية، الطبعة الأولى، الجزء الثاني، منشورات كليك، الجزائر، 2013.

-محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.

-محمود محمد عبابنة، عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.

-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2017.

ثانيا - المراجع باللغة الفرنسية

- HOU Wei, La liberté contractuelle en droit des transports maritime de marchandises, Thèse de Doctora, Université PAUL CEZANNE ALX, MARSEILLE 3, Ecole Doctorat, Sciences juridiques et politique, France, 20/12/2010.

- BOUKHARI Rym, Le contrat de transport maritime de marchandises sous connaissance contentieux, France, Thèse pour l'obtention de Doctorat en Droit, Droit des affaires, L'université Paris 1 PANTHEON, SORBONNE, 26/04/2017.

ثالثا-القوانين والأوامر

- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20/رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بموجب القانون 05/98 جريدة عدد 47 الصادرة في 1998/06/27.
- قانون التأمينات الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995.
- القانون رقم 05/98 يتضمن تعديل القانون البحري الجزائري.
- القانون 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.
- القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010 العدل والمتمم للقانون البحري.
- القانون 22-13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، يعدل ويتم قانون الاجراءات المدنية والادارية.
- قانون التحكيم الفلسطيني، المادة 11 والمادة 29/أ من قانون التحكيم الأردني، والمادة 2/10 من قانون التحكيم المصري-القانون.
- قرار المحكمة العليا الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2011/02/03
- قرار المحكمة العليا، منشور بالاجتهاد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، أنظر سحري بوبكر قاض، القانون البحري.

رابعا: الاتفاقيات الدولية

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924، والتي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2مارس 1964 الجريدة رقم 28 لسنة 1964.
- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1978 أو ما يعرف ب "باتفاقية هامبورغ لسنة 1978" لم تصادق الجزائر على هذه الاتفاقية خلافا للكثير من الدول العربية التي صادقت عليها كمصر وتونس ولبنان، المغرب.

خامسا: الرسائل والمذكرات الجامعية

- عمار معاشو، الضمانات في العقود الاقتصادية الدولية في التجربة الجزائرية في عقود المفتاح في اليد، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، سنة 1999.
- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، الاجتهاد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 2000.
- نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002.
- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2006
- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ) 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.
- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحر للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
- لينده أكلي، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون، جامعة تيزي وزو، 2016.
- حمداوي زكراوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019/2018.
- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل درجة دكتوراه في القانون، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010 / 2011.
- محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 3، العدد الأول، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.

-كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، فرع قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2017.

-عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، المجلد 06، العدد 01، 2021، كلية المأمون الجامعية قسم القانون، العراق.

- أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 02 العدد 01 - 2015، ص217، تاريخ الاطلاع 2023/04/27.

الفهرس

الصفحة	العنوان
-	❖ تشكرات
-	❖ إهداءات
1	❖ مقدمة
9	❖ الفصل الأول: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
10	● المبحث الأول: التزامات ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	■ المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع
10	○ الفرع الأول: التزامات الناقل فيما يخص السفينة
13	○ الفرع الثاني: التزامات الناقل فيما يخص البضاعة
19	■ المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
19	○ الفرع الأول: النطاق الزمني للمسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
21	○ الفرع الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية للناقل البحري
26	● المبحث الثاني: قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
26	■ المطلب الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
26	○ الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري.
27	○ الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع حسب الاتفاقيات الدولية.
29	■ المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
29	○ الفرع الأول: ركن الخطأ
29	○ الفرع الثاني: ركن الضرر
31	○ الفرع الثالث: العلاقة السببية بين ركن الخطأ وركن الضرر
34	❖ الفصل الثاني: آثار المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
35	● المبحث الأول: دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري
35	■ المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع وإجراءات رفعها
35	○ الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
38	○ الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية
41	■ المطلب الثاني: اختصاص دعوى المسؤولية وتقدمها
42	○ الفرع الأول: اختصاص دعوى المسؤولية
47	○ الفرع الثاني: تقدم دعوى المسؤولية
50	● المبحث الثاني: القيود الواردة على المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
50	■ المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
50	○ الفرع الأول: الحالات القانونية للإعفاء من المسؤولية المدنية
54	○ الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية المدنية
57	■ المطلب الثاني: سقوط الحق في التعويض عن المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
57	○ الفرع الأول: سوء نية الناقل البحري للبضائع
58	○ الفرع الثاني: التصريح الصحيح للشاحن بقيمة وطبيعة البضاعة
61	❖ خاتمة
65	❖ قائمة المراجع
71	❖ الفهرس