

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

- أ/ بوصلاح عليمة

من إعداد الطالبتين:

- نوار مروة

- ساعد فرمش بشرى

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
منال بوقرفور	أستاذ مساعد	رئيسا
عليمة بوصلاح	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
حنان فحام	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2024



شكر وعرّفان

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا وحبينا أشرف المرسلين، وبعد الشكر الأول لله عز وجل علان وفقنا على إتمام هذا الجهد والعمل المتواضع، نتقدم بخالص امتناننا وشكرنا إلى:

الأستاذة بوصول عليمّة

التي تفضلت بقبول الإشراف على هذا العمل، ودأبت على متابعته فلم تبخل بأي جهد ونصيحة أثناء انجازه.

نفع الله بها العلم وطلابه وجزاها الله عنا كل خير.

والشكر للجنة التي قبلت مناقشة هذا الموضوع، وكل أساتذتي الأفاضل

إِهْدَاء

أهدي ثمرة جهدي:

إلى والداي من قال فيهما الله عز وجل: {وَاخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ
الذَّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيَانِيصَغِيرًا}.

إلى كامل عائلتي.

إلى كل من دعمني في إعداد هذه المذكرة.

بشرى

إِهْدَاء

قل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون (قال تعالى) :
إلهي لا يطيب الليل إلا بشركك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك...
ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك... ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك...

ولا تطيب الجنة إلا برويتك

الله جل جلاله

الى من بلغ الرسالة أدى الأمانة... ونصح الأمة... إلى نبي الرحمة

ونور العالمين

سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم

إلى من كلله الله بالهيبة والوقار... إلى من علمني العطاء دون

انتظار... إلى من أحمل اسمه بكل افتخار... ستبقى كلماتك نجوم

أهتدي بها اليوم وفي الغد وإلى الأبد

والدي العزيز

إلى ملاكي في الحياة... إلى معنى الحب وإلى معنى الحنان

والتفاني... إلى بسملة الحياة وسر الوجود

إلى من كان دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي

أمي الحبيبة

إلى منارة العلم والعلماء إلى الصرح الشامخ... إلى الذين حملوا أقدس

رسالة في الحياة إلى الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة...

أساتذتنا الأفاضل

مروة

مقدمة

يعد النقل البحري عنصر أساسي يقوم عليه اقتصاد العديد من الدول نظرا لما يقدمه من خدمات عديدة في تبادل السلع والبضائع، إذ يعتمد على هذا النوع من النقل في عمليتي استيراد وتصدير البضائع على اختلاف حاجياتها.

كما يعد الناقل البحري من أهم الأشخاص في عملية النقل البحري للبضائع، فهو الشخص الذي يتولى عملية نقل البضاعة سواء على سفينة يملكها أو على سفينة تابعة لخط ملاحى معين ويقوم بتأجيرها وحتى تجهزها لها، ويتمثل عمل الناقل البحري في توفير الظروف اللازمة لنقل البضائع من مكان الشحن وإيصالها إلى ميناء التفريغ سليمة وغير متضررة بموجب سند الشحن.

إذ تتميز عملية النقل البحري كونها محاطة بالأخطار الملاحية والبحرية والتي قد توقع الناقل في الخسارة والتعويض عن الأضرار من خلال التزامه بدفع تعويضات كبيرة عن الأضرار التي لحقت صاحب الحق في البضاعة، ومع إلزام الناقل بدفع تعويض كافة هذه الأضرار سيؤدي ذلك بلا شك إلى نتائج سيئة على مشروع النقل البحري إن لم يؤدي إلى إفلاسه، ولو كان الناقل بإمكانه تجاوز هذه المخاطر عن طريق التأمينات الخاصة ضد المخاطر البحرية إلا أنه يصعب على شركات التأمين القبول بتحمل هذه المبالغ الضخمة.¹

¹قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص 32.

لذلك ظهرت الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية التي تعالج التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع منها: معاهدة بروكسل عام 1924¹، التي انضمت إليها الجزائر عام 1964، واتفاقية هامبورغ لسنة 1978²، والقانون البحري الجزائري³ الذين وضعوا أحكام معتمد عليها في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

أولاً: أهمية الدراسة

تتجلى أهمية الدراسة في موضوع التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع لضمان تحقيق العدالة بين الناقل والشاحن بإعتباره آلية نص عليها كل من المشرع الدولي الجزائري من أجل تشجيع الاستثمار في المجال البحري.

وتتجلى أيضاً في معرفة أوجه التوافق والاختلاف بين المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

¹ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في: 25 /08/1924، والتي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دولياً سنة 1931، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب مرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 02 مارس 1464 الجريدة، الجريدة الرسمية، العدد 28، المؤرخة في 03/04/1964.

² اتفاقية نقل الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1978 أو ما يعرف باتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لم تصادق الجزائر على هذه الاتفاقية خلافاً لكثير من الدول التي صادقت عليها كمصر وتونس ولبنان والمغرب.

³ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 /10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، المؤرخة في 10/04/1977 المعدل والمتمم.

ثانيا: أسباب اختيار الدراسة

تتعدد الدوافع والأسباب التي جعلتنا نتناول هذا الموضوع منها الموضوعية ومنها

الذاتية.

1-أسباب موضوعية.

يعود اختيارنا لهذا الموضوع إلى الدور الذي يلعبه التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع، باعتباره عاملا أساسيا لتقدير مبلغ التعويض عن البضاعة المنقولة المتضررة،

إضافة إلى معرفة مدى توفيق التشريعات والاتفاقيات بين مصالح الناقل والشاحن.

2-أسباب ذاتية.

-رغبنا في دراسة مثل هذه المواضيع لما تكتسبه من أهمية في تخصصنا المتعلق

بالقانون البحري والنشاطات المينائية، إضافة إلى الميل الذاتية إلى القانون البحري الجزائري

والرغبة في البحث فيه والتعمق في دراسته.

ثالثا: أهداف الدراسة

تتجلى أهداف الدراسة في:

- تسليط الضوء على نظام التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من

خلال تناول كل الجوانب المتعلقة به.

-التعرف على مدى تطبيق نظام التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع على المستوى العملي، من خلال اتصالنا بالمؤسسة المينائية التي أكدت على وجود عراقيل في تطبيق هذا النظام نظرا لعدم الاهتمام الكافي للمشرع الجزائري به.

-تزويد مكتبة المؤسسة الجامعية خصوصا مع نقص المراجع ذات الصلة بموضوع

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

رابعا: الدراسات السابقة

-الدراسة الأولى

-مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012، تمحورت الدراسة حول الحالات التي تقوم فيها المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، متضمنا الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع في الباب الأول و مفصلا لماهية عقد النقل البحري ووثائق النقل البحري ودورها في عملية النقل، إضافة إلى تنفيذ عقد النقل البحري وآثاره مفصلا للالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري والمركز القانوني للمرسل إليه في هذا العقد، كما تضمن أحكام مسؤولية الناقل البحري في الباب الثاني، و مفصلا للنظام القانوني لمسؤوليته والأحكام الموضوعية لذلك، وقد توصل إل أن اتفاقية هامبورغ فشلت في حماية الشاحن مقارنة بالتقنين البحري، لذلك سنضيف في دراستنا

الاتفاقيات الأخرى ونركز على مدى توفيق المشرع الجزائري في وضع الأحكام المحددة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الدراسة الثانية

رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، فرع: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013، تمحورت الدراسة حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع، إلا أنه لم يفصل في الضوابط المعتمدة من قبل الاتفاقيات والتشريعات الوطنية لتحديد هذا المبلغ وكيفية حسابه بالاعتماد على هذه الضوابط، وهو ما نفصل فيه في دراستنا.

خامسا: إشكالية الدراسة

على ضوء ما تقدم فإننا نطرح الإشكالية التالية:

هل وفق المشرع الجزائري في تنظيمه للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبنائع بما يحقق التوازن بين المصالح المتعارضة لأطراف عقد النقل البحري؟

ولإجابة على هذه الإشكالية الرئيسية يجب الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية:

1- ما المقصود بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

2- ما هو نطاق تطبيق التحديد القانوني لهذه المسؤولية؟

3- ماهية شروط استقادة الناقل البحري من التحديد القانوني لهذه المسؤولية ومتى

يسقط هذا الحق؟

4- فيما تتمثل ضوابط التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وكيف يتم

حساب المبلغ الأقصى للتعويض؟

سادسا: المنهج المتبع

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي الذي يركز على الوصف الدقيق للظاهرة المدروسة للحصول على نتائج علمية بطريقة موضوعية، واعتمدنا عليه من خلال تقديم معلومات حول كل ما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، كما استخدمنا المنهج التحليلي من خلال تحليل المواد القانونية المتعلقة بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، والمتمثلة في مواد الاتفاقيات الدولية التشريع الجزائري، واعتمدنا أيضا المنهج المقارن كلما استدعت الضرورة إلى ذلك.

سابعا: خطة الدراسة

وللإجابة عن الإشكالية المطروحة تم تقسيم الدراسة إلى فصلين، يتعلق الفصل الأول: مفهوم ونطاق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في مبحثين، تناولنا في المبحث الأول: مفهوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وفي المبحث الثاني نطاق تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أما الفصل الثاني فنتناول فيه أحكام الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، تناولنا في المبحث الأول: شروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات سقوط الاستفادة منها، وفي المبحث الثاني تقدير مبلغ التعويض.

الفصل الأول

مفهوم ونطاق التحديد القانوني

لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعتبر مسؤولية الناقل من أهم المواضيع في قطاع النقل، نظراً لكثرة الدعاوى المرتبطة بها وترجمتها المعتادة إلى مبالغ نقدية يُطالب الناقل بدفعها. ما حدا به إلى استخدام كافة الوسائل الممكنة للتخلص من هذه المسؤولية في الوقت الذي يبذل فيه الشاحن والمرسل إليه جهدهما لتحميل الناقل مسؤولية أي ضرر أو نقص يحدث للبضائع أثناء وجودها في عهدته، منذ تسليمها للنقل وحتى تسليمها فعلياً للمرسل. هذا لأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وبالتالي فإن مسؤوليته عن سلامة البضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية هي مسؤولية مفترضة لا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر نتج نتيجة قوة قاهرة أو بسبب خطأ من المرسل أو بوجود عيب خفي في المنقول¹، ولكي يكون الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة يجب أن يكون هناك ضرر للبضاعة المنقولة. تتركز الأضرار التي تحدث عادة أثناء النقل البحري للبضائع في ثلاث أنواع التلف الهلاك أو التأخير في التسليم ولأن الناقل ملزم بنقل البضائع سليمة من وقت تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه فهو مسؤول عن أي ضرر يلحق بها خلال هذه المدة وفي حالة إصابة البضاعة بأي ضرر يلتزم الناقل بدفع تعويضات إلى المتضرر وقد تكون في الكثير من الأحيان التعويضات مرتفعة فكان من الضروري وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.²

¹ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، طبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص 300-301.

² كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص 07.

ولهذا سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتحدث في المبحث الأول عن مفهوم

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ثم نخصص المبحث الثاني لتبيان نطاق تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: مفهوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبضائع.

عندما يتعلق الأمر بالقانون البحري فإن الموضوع ذو الأهمية القصوى هو مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، ومع ذلك فإن النظام الذي يحكم تحديد المسؤولية لا يقل أهمية عن ذلك، لأنه يقع في صميم هذه المسؤولية. لقد حظي هذا النظام باهتمام عالمي كبير ويهدف إلى تحديد حد أقصى للتعويض في الحالات التي يكون فيها الناقل البحري مسؤولاً.¹ ودرج الفقه والقوانين الدولية على مجموعة من المصطلحات التي تشير إلى النظام، مثل "تحديد المسؤولية" أو "تحديد قيمة التعويض". لكن، هذه المصطلحات قد تثير بعض الغموض أو فهماً غير صحيح لدى القراء العاديين، وليس القانونيين أو الخبراء الذين اعتادوا على استخدام هذه العبارات.²

¹ قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص18.
² قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان، العدد5، 2014، ص330، متاح على الموقع الإلكتروني <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81050>، تاريخ الاطلاع: 10مارس2024، على الساعة: 14:55.

وعليه سنتطرق إلى المقصود من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في المطلب الأول، والطبيعة القانونية للتحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعريف التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبضائع.

يجب على الشخص المسؤول تعويض المضرور عن كافة الخسائر التي لحقت به وهي قاعدة عامة من القانون إلا أنه في القانون البحري يقتصر على مبدأ مهم يميز القانون البحري عن القوانين الأخرى وهو تحديد المسؤولية.¹

ويقصد بتحديد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع التعويض الذي يجب دفعه إلى الشاحن أو المرسل إليه عند فقدان البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها إلى ميناء التفريغ² ، وتشكل هذه المبالغ الحد الأقصى لمسؤولية الناقل والتي لا يمكن الحكم بأكثر منها مهما كان حجم الخسائر التي لحقت بأصحاب الحق في البضاعة نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته.³

¹ سالمة فرج الجازوي، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة أبحاث قانونية، جامعة سرت، المجلد 10، العدد 2، 2023، ص 106، متاح على الموقع الإلكتروني: <http://journal.su.edu.ly/index.php/lrj/inde>، تاريخ الاطلاع: 12 مارس 2024، على الساعة: 12:05.

² يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع: قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص 174.

³ سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 106.

وهناك من عرفه بأنه وضع حد أعلى لمبلغ تعويض يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته، يعرف أيضا أنه نوع خاص من التعويضات أو أحد أشكالها التي لا تخضع للاعتبارات التي يقوم عليها التعويض في القواعد العامة.¹

ما يلاحظ على التعريفات السابقة أنها لم تعطي تصور شاملا لنظام الحد الأقصى للتعويض فكل تعريف يقتصر على جانب واحد دون الآخر، ولإعطاء تعريف دقيق لا بد من التنسيق بينها للقول بأن نظام الحد الأقصى للتعويض هو التعويض غير الكامل الذي وضع فيه القانون حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يقوم الناقل بدفعه عندما تثبت مسؤوليته عن البضائع الهالكة أو التالفة أو المتأخرة سواء كان ذلك مترتب عن خطئه أو خطأ تابعيه وهذا على خلاف القواعد العامة في التعويض المدني فلا يجوز للقاضي ومهما كانت خطورة الضرر الحكم بتجاوز هذا الحد.²

وهو أيضا الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يتعين على الناقل البحري للبضائع بدفعه لصاحب حق البضاعة المنقولة بحرا إذا تثبتت مسؤوليته.³

وبذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديرا تعسفيا لقيمة الطرد أو وحدة الشحن⁴ بحيث يستحق تلقائيا، بغض النظر عن الضرر الحقيقي الذي أصاب صاحب البضاعة، بل هو حد

¹ قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المرجع السابق، ص331.

² قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص22.

³ عبد الغني عفون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009، ص7.

⁴ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، فرع: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013، ص83.

أقصى للتعويض الذي يدفعه الناقل البحري، وإذا أثبت أن قيمة الضرر أقل من هذا الحد، فلا يحق للمتضرر إلا الحصول على تعويض يعادل هذه القيمة دون أن يكون له الحق في المطالبة بمبلغ التعويض المنصوص عليه في الاتفاقية¹.

ويسرى هذا التحديد على المسؤولية مهما كان نوعها تقصيرية كانت أو عقدية، وذلك ما نصت عليه المادة 3/1 من اتفاقية هامبورغ، ونظرا للظروف الفريدة التي تحيط بالنقل البحري، لم يشأ المشرع الدولي تحميل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كامل²، لما في ذلك من إرهاب مادي له.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للتحديد القانوني للمسؤولية الناقل

البحري.

تتيح القوانين البحرية للمتعاقدین الفرصة للاتفاق في سند الشحن على ما قد يخالف أحكام مسؤولية الناقل البحري. ولكن، يتعين علينا التمييز بين صحة أو عدم صحة هذا الاتفاق، وذلك بالترقية بين ما إذا كان الشرط يحدد مسؤولية الناقل البحري بأقل أو أكثر من الحد الأعلى³.

¹ عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 7.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 334.

³ كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع معاهدة هامبورغ، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 177.

إذا تم تضمين بند في سند الشحن ينقص من الحد الأقصى لمسؤولية الناقل إلى أقل من الحد القانوني، فإن هذا الاتفاق وإن تم قبل الحادث المنشئ للضرر، يعتبر كأن لم يكن لمخالفته القواعد الآمرة، التي تهدف إلى حماية مصلحة الشاحن من خلال إلغاء أي اتفاق يقلل من مسؤولية الناقل.¹

أما إذا كان الاتفاق يتضمن زيادة في الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري مقارنة بما هو محدد في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، فهذا صحيح. لأنه من قبيل الزيادة في مسؤولية الناقل والتزاماته والتنازل عن بعض أو كل حقوقه التي تم تأييدها بواسطة التشريعات البحرية.²

وعليه يمكن النظر إلى التحديد القانوني على أنه الحد الأدنى الذي يمكن للناقل والشاحن الاتفاق عليه وفي الوقت نفسه يعتبر الحد الأعلى للمسؤولية، لذلك لا يمكن للقاضي أن يمنح تعويضاً لصاحب الحق في البضاعة يتجاوز هذا الحد مهما كانت قيمة الضرر الحاصل له ولو كانت أكبر منه.³

بالتالي يمكن القول إن الحد الأقصى للتعويض يتميز بطبيعة مزدوجة، حيث يعتبر من النظام العام في حدوده الدنيا وعليه، فالاتفاق الذي يتم بين الناقل والشاحن على وضع

¹ رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 85.

² إحسان شاكر عبد الله رنا فارس جبر، التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع، مجلة جامعة تكريت للحقوق، جامعة تكريت للحقوق، العراق، العدد 1، 2016، ص 470.

³ قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 28.

تعويض أقل من هذا الحد يعد باطلا سواء في الاتفاقيات الدولية أو القانون البحري الجزائري. من الجانب الآخر، الحد الأقصى للتعويض ليس جزءاً من النظام العام في حدوده العليا، وبالتالي يمكن للشاحن الاتفاق مع الناقل على تضمين بند في سند الشحن يحدد مبلغ التعويض بمبلغ أكبر من المحدد في النصوص القانونية.¹

بناء على ما تقدم ذكره يتضح أن العلاقة بين التعويض والضرر لا تخرج عن ثلاث

افتراضات:²

أولاً: أن يكون حجم الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض، وفي هذه الحالة، المتضرر يستحق التعويض الذي يعادل الضرر الذي تعرض له. بمعنى آخر، يجب أن يكون التعويض كاملاً ومنتاسباً مع قيمة الضرر وفقاً للقواعد العامة، والذي يشمل الكسب الذي فاتته والخسارة التي تعرض لها.

ثانياً: أن يكون الضرر مساوياً لقيمة الحد الأقصى للتعويض، فيحصل الشخص

المتضرر فقط على هذا الحد.

ثالثاً: عندما يتجاوز الضرر الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير التسليم

الحد الأقصى المحدد للتعويض، يجب على القاضي الذي ينظر في النزاع ألا يقضي على

¹ قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المرجع السابق، ص 333.

² قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 29، 30.

الناقل بدفع مبلغ يزيد عن سقف التعويض المحدد. وبناءً على ذلك، لن يحصل المتضرر على أكثر من الحد الأقصى المحدد قانوناً، بغض النظر عن حجم الضرر الذي أصاب البضائع.

المبحث الثاني: نطاق تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبضائع

إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع يسري في حالات تتعلق بوجود خسائر وأضرار للبضائع¹ وعلى أشخاص معينين مستفيدين من هذا التحديد، فلأحكام التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري التي نظمها القانون البحري نطاق محدد، يمكن حصره في نطاق مادي ونطاق شخصي.

لذلك قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين يتعلق الأول بالنطاق المادي للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما الثاني يتعلق بالنطاق الشخصي للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

¹راجع الملحق رقم 01.

المطلب الأول: النطاق المادي للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبضائع.

تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

كما نصت المادة 805 من القانون "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري".

وقد أفردت اتفاقية هامبورغ في المادة 05 معيار الكشف عن أساس مسؤولية الناقل

البحري للبضائع بقولها "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك

الناجمة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 54 ما لم يثبت أن الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

وباستقراء المادة 802 و805 من جهة، واتفاقية هامبورغ من جهة أخرى، يمكننا القول إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يسري في حالة حدوث ضرر بالبضاعة أو التأخير في تسليمها، وبذلك فالنطاق المادي، قد يتعلق بهلاك البضاعة، تلف البضاعة، التأخير في تسليم البضاعة. وعليه تضمن هذا المطلب ثلاث عناصر هلاك البضاعة (الفرع الأول)، تلف البضاعة (الفرع الثاني)، التأخير في التسليم (الفرع الثالث).

الفرع الأول: هلاك البضاعة

يستفيد الناقل البحري للبضائع من التحديد القانوني في حال هلاك البضاعة، والذي يأخذ عدة أشكال فقد يكون هلاك حقيقي سواء كان كلياً أو جزئياً أو يكون هلاكاً حكماً. لذا سنتطرق إلى مفهوم الهلاك (أولاً)، ثم إلى أنواعه (ثانياً).

أولاً: مفهوم الهلاك

يشار إلى هلاك البضاعة بفقدانها، ما ينجم عنه عدم تمكن الناقل البحري من تسليمها إلى المرسل إليه¹، وبذلك يعتبر الحالة المثلى لتحقيق الضرر، حيث يصعب على الناقل مواجهة حصوله.²

ويقصد أيضا بالهلاك في مجال نقل البضائع بتخلف تسليم البضائع الى صاحب الحق في تسليمها في مكان الوصول.³ كما يعرف على أنه الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضائع المنقولة.⁴

ثانياً: أنواع الهلاك

يمكن أن نميز بين نوعين من الهلاك: الهلاك الحقيقي والهلاك المفترض.

أ-الهلاك الحقيقي

يمكن أن نميز بين نوعين من الهلاك الحقيقي هلاك كلي وهلاك جزئي.

¹ عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 13.

² اخلاص لطيف محمد، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة)، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، كلية القانون والسياسة، جامعة واسط، العدد 26، 2017، ص3، متاح على الموقع الالكتروني: <https://www.iasj.net/iasj/download/a64031fe25294f44>، تاريخ الاطلاع: 2023/04/25، على الساعة 14:38.

³ المرجع نفسه، ص3.

⁴ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة 1، دار النهضة العربية للثقافة، القاهرة 2004-2005، ص69.

1-الهلاك الكلي.

سمي هذا النوع بالكلي نظرا لعدم وصول البضاعة كليا إلى المرسل إليه، وعليه يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة بحيث لم يبق منها شيء.¹

ويتخذ الهلاك الكلي العديد من الأشكال وتتمثل في:

-ضياح البضاعة أو عدم العثور عليها.

-عدم تقديم البضاعة في الوقت المحدد.

-سقوط البضاعة في البحر.

-تسليم البضاعة إلى غير المعني بالأمر.

-سقوط الأمطار على شحنة من السكر وذوبانه نتيجة تغليفه بالشادر البلاستيكي

الحامي له من الأمطار.²

-إلقاء البضاعة في البحر لإنقاذ بقية الشحنة والسفينة، أو بيعها أثناء الطريق

لتمويل السفينة.³

¹محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 121.

²عبد الكريم بوقادة، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 04، 2016، ص 263، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/84050>، تاريخ الاطلاع: 23/ 03/ 2024، على الساعة 14:59.

³ المرجع نفسه، ص 121.

2-الهالك الجزئي.

يكون الهالك جزئياً في حال ما كان هناك نقص في البضاعة، سواء في وزنها أو عددها. حيث يمكن معرفة الهالك الجزئي للبضاعة من خلال المقارنة بين الكمية المسلمة في ميناء الشحن من البضاعة وكميتها عند وصولها في ميناء التفريغ، فهذا الأخير يكون محققاً كما لو سلم الناقل وزناً أو عدداً أقل مما جاء في سند الشحن، أو خلافاً لما جرى عليه العرف، كأن يسلم الشيء دون مشتملاته، ومثال ذلك مشتملات السيارة هي العجلات الاحتياطية فهي من المفترض موجودة مع السيارة ولو لم ينص عليها في مستند الشحن.¹

ولا يسأل الناقل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة الراجع لطبيعتها أو الناجم عن عملية النقل، وهو ما يعرف بعجز الطريق،² كما لو كانت البضاعة من السوائل ويتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو، أما إذا تجاوز العجز هذا القدر المتسامح فيه فإن المسؤولية تخفف عن كاهل الناقل بمقدار النسبة المسموح بها والمتفق عليها المعمول به ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي فقط.³

كما لا يسأل عن الهالك الجزئي للبضاعة إذا ما تضمن سند الشحن تحفظاً، يتعلق بالوزن أو المقدار، فعلى المرسل إليه هنا إثبات حقيقة القدر المشحون من البضاعة، أما إذا

¹ حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022، ص76.

² رشيد الواحد، المرجع السابق، ص65.

³ اخلاص لطيف محمد، المرجع السابق، ص3.

لم يصرح الشاحن بطبيعة وقيمة البضائع، ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن، فهو ملزم بتعويض حددته المادة 805 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر.¹

ب-الهالك الحكمي أو المفترض.

نص عليه المشرع الجزائري في المادة 788 من الفقرة 2: وفي حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين يجب أن يتعاون الناقل والمرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود". أي أن المادة عبرت عن الهالك الحكمي بحالة فقدان أو الضرر المفترضين. ويحدث عندما لا تسلم البضاعة إلى أصحابها خلال مدة يحددها القانون،² وقد حددتها المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ ب 60 يوم متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم.³

¹ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012، ص 259.

² أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة ماجستير، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، 2009، ص 58.

³ تنص المادة 05 من اتفاقية هامبورغ: "للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع الهالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 04 في خلال 60 يوما متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة الثانية من هذه المادة".

الفرع الثاني: تلف البضاعة

يستفيد الناقل البحري للبضائع من التحديد القانوني في حال حدوث تلف للبضاعة، ويتخذ شكلين فقد كلياً كما قد يكون جزئياً. لذا سنتطرق في هذا الفرع إلى مفهوم التلف (أولاً). ثم أنواع التلف (ثانياً).

أولاً: مفهوم التلف.

يعرف التلف على أنه وصول البضاعة كاملة إلى ميناء الوصول من حيث الكم لكنها غير صالحة للاستهلاك أو الاستعمال.¹ كما يقصد بالتلف أن تصل البضاعة كاملة من حيث الكمية أو العدد أو الحجم لكنها معيبة من حيث النوع سواء كان العيب على البضاعة كاملة أو جزء منها.² ويعرف أيضاً على أنه وقوع عطب بالبضاعة أو الأضرار اللاحقة بها أي فسادها بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها في السوق.³

وخير مثال على التلف، كما لو تم التعهد بشحن 100 طن من فاكهة البرتقال وسلمت لصاحبها 60 طن منها سليمة فقط و40 طن فاسدة.

انطلاقاً مما سبق، يمكن استنتاج الفرق بين الهلاك الكلي أو التلف من خلال:

¹ أحمد أمين بوهالي، المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، فرع: قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2010-2011، ص53.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص318.

³ رشيد الواحد، المرجع السابق، ص66.

- هو أن الأول يمس كمية الشيء المنقول، سواء تعلق الأمر بمقدار البضاعة، أو

وزن البضاعة، أما الثاني فهو يمس طبيعة البضاعة المنقولة بغض النظر عن كميتها.¹

- أن الهلاك الكلي مرتبط بحالة تسليم البضاعة أم لا. في حين التلف مرتبط بحالة

التسليم فيما إذا كان سليماً أو معيباً، حيث يعتبر معياراً أساسياً في التمييز بين المفهومين.²

ثانياً: أنواع التلف.

يمكن أن نميز بين نوعين من التلف:

1- التلف الكلي.

ويكون كلياً، عندما لا يكون الناقل جديراً بتسليم صاحب الحق في البضاعة أي

جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها إذ تكون كلها معيبة.³

2- التلف الجزئي.

ويكون جزئياً إذا ما كان العيب يشمل جزءاً أو قسماً من البضاعة التي وصلت

كاملة من حيث المقدار.⁴

¹ حياة شتوان، المرجع السابق، ص76.

² عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص18.

³ المرجع نفسه، ص16.

⁴ مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري، الدراسات العليا والبحوث، المجلة القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، العدد 2021، ص4، ص30، متاح على الموقع الإلكتروني <https://jslem.journals.ekb.eg/article>، تاريخ الاطلاع: 2024/04/20، على الساعة 14:56.

الفرع الثالث: التأخير في تسليم البضاعة

يستفيد الناقل البحري للبضائع من التحديد القانوني من جراء التأخير في تسليم

البضاعة.

إن الناقل البحري ملزم بتسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه في وثيقة الشحن¹، فإن

لم يكن محددًا فيها، ففي خلال فترة زمنية معقولة يحددها العرف، وفقا لنوع البضاعة ومسار

الرحلة².

وبذلك يعد أحد الأفعال المنشأة لمسؤولية الناقل البحري، فالناقل بصفة عامة إذا لم

يتمكن من إيصال البضاعة في الوقت المتفق عليه أو الوقت العادي والمعقول فإنه يعد مسؤول

ذلك، فيكون ملزما بدفع التعويض.

وقد تضمنت المادة 805 من القانون البحري الجزائري التأخير في تسليم البضائع،

حيث اعتبرت أن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع موجبا لمسؤولية الناقل، التي

له أن يحددها حسب ما نصت عليه المادة بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة

¹ أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، العدد 03، 2015، ص 208، متاح على الموقع الالكتروني

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83774>، تاريخ الاطلاع: 2024/3/2، على الساعة 14:00.

² رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 33.

الدفع عن البضائع المتأخرة، والتي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أوفي الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضاعة.¹

وهناك بعض الحالات المستثناة أين يجيز للناقل البحري التأخير في تسليم البضائع ومثال ذلك عندما تكون البضائع معرضة للتلف ووجب استهلاكها في مدة معينة ما²، وفي المقابل يكون الناقل ملزم بإنقاذ حياة شخص ما أو أموال أو حتى المحاولة في ذلك، فيلزم عليه ذلك تغيير الطريق، فحتمًا سينجم عن ذلك التأخير في إيصال البضاعة، وهو ما نصت عليه المادة 775 من القانون البحري الجزائري، ففي هذه الحالة يعفى الناقل البحري من المسؤولية اتجاه التأخير في التسليم.

وتتمثل حالات التأخير التسليم في البضاعة في:

1- حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه، وتتحقق هذه الحالة عندما لا يقوم الناقل بتسليم البضائع في حدود الوقت المتفق عليه والمحدد بين الأطراف.

2- حالة التأخير في الميعاد المعقول، وتتحقق هذه الحالة تتحقق عندما لا يسلم الناقل البضائع في حدود الوقت المعقول أي الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي في نقل

¹ رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 69.

² أحمد مدني، المرجع السابق، ص 208.

البضائع اللازم نقلها إلى ميناء الوصول. وهنا يتم اللجوء إلى العرف البحري المتبع في الميناء لتحديده¹.

المطلب الثاني: النطاق الشخصي للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع.

يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن لأجل نقل البضاعة بنفسه وتسليمها إلى المرسل إليه، ما يجعل الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالأخيرة غير أنه يمكن للناقل أن يعهد بعملية النقل أو بجزء منها إلى ناقل آخر، وبالتالي نكون أمام ناقل فعلي وناقل متعاقد، كما يمكنه الاستعانة بالعديد من الأشخاص ويطلق عليهم بتابعي الناقل البحري للبضائع. لذلك يتضمن هذا المطلب فرعين كالتالي: الناقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، تابعين الناقل البحري للبضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الناقل البحري للبضائع.

بالرجوع إلى المادة 802 و805 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر، نجد

أن الناقل البحري للبضائع هو المستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية، ويتخذ هذا الأخير

¹محمد أمين شيخي، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 05، 2017، ص362، متاح على الموقع الإلكتروني:

https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/20 تاريخ الاطلاع: 2024/04/24، على الساعة

شكلين: يتمثل الأول في الناقل البحري المتعاقد والثاني في الناقل البحري الفعلي، كما يختلف مجال مسؤوليته باختلاف طبيعة النقل الذي يقوم به وهو ما سنتعرف عليه فيما يلي.

أولاً: الناقل المتعاقد.

وهو الناقل الذي أبرم عقد نقل بحري مع الشاحن، وبالتالي يعتبر ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض على الأضرار، والتي تلحق بالبضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه وممثله القانوني¹، وهذا ما أقرته المادة 765 من القانون البحري الجزائري "أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل مسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وبذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

وعلى العموم يمكن القول إن الناقل المتعاقد هو من أبرم عقد النقل مع الشاحن، وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك والتلف والتأخير، وذلك بغض النظر إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بالقيام بالنقل.²

¹ حياة شتون، المرجع السابق، ص 219.

² مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 313.

ثانيا: الناقل الفعلي.

وهو الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، وعندما يقوم بتنفيذ عملية النقل كليا فإنه يتحمل مسؤولية النقل كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه، في حالة إصابة البضاعة بخسائر وأضرار، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، حسب ما نصت عليه المادة 765 السالفة الذكر.¹

وقد تعرضت المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد والفعلي، في حالة حدوث أضرار أو خسائر للبضاعة أو تأخير وصولها، إذ جاءت بالأحكام التالية:

في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة فالشاحن أو المرسل إليه الحق في إحدى الخيارات التالية:

- إما بالرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض على الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى الناقل الفعلي أو عاد إلى هذا الأخير بجزء منها فقط.

¹ سيد احمد بن دوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 07، 2018، ص316، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/553>، تاريخ الاطلاع: 2024/03/30، على الساعة 15:00.

-إما بالرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت البضاعة فيفترة تواجدها عندها، أي عن الأضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل.

-ولما كان الناقل المتعاقد مسؤولاً عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي مسؤولاً عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنه يحق للمرسل إليه أن يتوجه إليهما بالتضامن معا.¹

ثالثاً: الناقل في النقل المتتابع

ويسمى أيضاً بحالة النقل بوثيقة شحن مباشرة، وتكون في حالة اتفاق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى عملية النقل في مكان معين، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثاني لنقلها إلى مكان لاحق ثم يسلمها هذا الأخير أيضاً إلى الناقل الذي يليه وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى المرسل إليه.²

ومثال ذلك أن ترسل بضاعة من الإسكندرية إلى نيويورك، ولا يكون هناك خط ملاحى مباشر بين الإسكندرية ونيويورك، فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين من الإسكندرية إلى جنوة (إيطاليا) على سفينة ثم من جنوة إلى نيويورك على سفينة أخرى.³

¹ سيد احمد بن دووش، المرجع السابق، ص35.

² أمين خلفي، المرجع السابق، ص64.

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص326.

فهنا يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزاءها، ومن ثمة يكون بيد الشاحن وثيقة شحن واحدة بكل عمليات النقل المتعاقبة.¹

ويترتب عن ذلك ما يلي:²

- أنه للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر وثيقة الشحن المباشرة بالرغم من أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل وإنما من ناقل آخر.
- أن شروط وثيقة الشحن المباشرة تحكم عمليات النقل في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن والمرسل إليه.

وقد فصل المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة فقد نصت المادة 764 من القانون البحري على أنه: "إذا وضعت وثيقة الشحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين".

¹مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 265.

²المرجع نفسه 265-266.

كما نصت المادة 765 من نفس القانون على أن: "الناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

كما تنص المادة 766 من نفس القانون على: "يتمتع الناقل الذي يكون قد دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن.

بيد أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته".

انطلاقا مما سبق يمكن القول أن المشرع الجزائري قد أسس للنقل المتتابع وخصه بأحكام خاصة، من اجل التوفيق بين مصلحة المرسل إليه من جهة وبين الناقلين سواء الأول أو المتتابعين من جهة أخرى، فأجازت هذه الأحكام لأحد تابعي النقل دفع التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت بالبضاعة، وذلك نيابة عن باقي الناقلين مع حق هذا الأخير في الرجوع على باقي الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل،

ولكن من الناحية العملية قد يصعب إثبات ذلك وفي هذه الحالة يعد كل ناقل مسؤولاً بحسب نسبة أجرة الحمولة التي قبضها طبقاً لمضمون المادة 767 من القانون البحري الجزائري.¹

الفرع الثاني: تابعي الناقل البحري للبضائع.

ويعرف أيضاً بمندوب الناقل البحري، وهو كل من تربطه بالناقل علاقة التبعية التي قوامها ركن السلطة والإشراف والرقابة والتوجيه، حيث يستعين الناقل البحري في تنفيذ عمله بعدة أشخاص لمساعدته بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وذلك لتنفيذ عقد النقل.²

فالإفادة من أحكام تحديد المسؤولية لا تقتصر على الناقل البحري فحسب، وإنما تمتد إلى تابعيه أيضاً، ومن ثمة إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها على أحد تابعي الناقل جاز له التمسك بتحديد مسؤوليته، ولكن شريطة أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكب كان قد وقع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها.³

وقد نصت المادة 814 من القانون البحري الجزائري: "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل".

¹مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 266-267.

²كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 107.

³محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة، إيجار السفينة، النقل البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2007، ص 359.

وبما أن الناقل يستعين بعدة أشخاص للقيام بعملية النقل فإننا سنركز على أهم تابعيه وهم: الربان، وكيل السفينة، مقاول المناولة المينائية.

أولاً: الربان

عرف المشرع الجزائري الربان باختصار في المادة 384 من القانون البحري

الجزائري في البند د كما يلي: "يعني الربان قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة".

ويعد الربان أهم شخص من أشخاص الملاحة البحرية، نظراً لتمتعه بسلطات واسعة

منحها له القانون والعرف البحري¹، ممثلة في سلطات خاصة بوصفه ممثلاً للمجهز فتكون

لديه وظيفتين وظيفية فنية تتعلق بقيادة السفينة ووظيفة تجارية تتعلق بإبرام العقود والتصرفات

اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها، إضافة إلى سلطات عامة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق

لتعذر إخضاع السفينة لسلطة أخرى غير سلطته، وهنا يكون ممثلاً للسلطة العامة على ظهر

السفينة وله صفة ضابط الشرطة الفضائية وسلطة التوثيق².

¹وسيلة أربوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر، تلمسان، العدد 05، 2017، ص 413، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81056>، تاريخ

الاطلاع: 2024/04/25، على الساعة 14:55.

²المرجع نفسه، ص 418.

والجدير بالذكر أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري هنا لا يسري على الأخطاء المتعلقة بمهمة قيادة السفينة التي يرتكبها الربان وإنما يقتصر على الأخطاء المتعلقة بالبضاعة.¹

ثانيا: وكيل السفينة.

عرف القانون البحري الجزائري وكيل السفينة في المادة 609: يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء.

وقد أتاحت المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348² لوكيل السفينة ممارسة الأعمال والمهام والنشاطات الموكلة له بموجب أحكام المادتين 609 و610 من القانون البحري الجزائري، منها:

- إبرام عقود المعالجة والإرشاد والقطر والرسوم وتنظيم جميع عمليات التفتيش، التي تتم من الجهات الخارجية أثناء وصول السفينة إلى الميناء بحيث تكون تحت إشرافه ومراقبته.

¹رشيد الواحد، المرجع السابق، ص128.

²المرسوم التنفيذي رقم 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2020، المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد72، المؤرخة في 3 ديسمبر 2020.

-تسليم البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتحصيل أجرة الشحن وأجرة النقل من المرسل إليه، وهنا يسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في حالة عدم قيام وكيل السفينة لمهامه على أكمل وجه ما يؤدي إلى خسائر وأضرار تلحق بصاحب البضاعة.¹ وذلك كونه تابعا للناقل طبقا للمادة 814 من القانون البحري الجزائري.

ثالثا: مقال المناولة المينائية

حسب المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139²، فإن مقال المناولة المينائية هو كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري وحائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط.

وقد نصت المادة 912 من القانون البحري الجزائري على أهم الأعمال التي يقوم بها هذا المقال والتي تشمل: عمليات الشحن والرص وفك البضائع إضافة إلى عملي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها.

وعلى مقال المناولة المينائية اتخاذ كل الإجراءات الضرورية والاحتياطات اللازمة ما يضمن سلامة البضاعة، ففي حال حدوث أضرار لها خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل

¹رشيد الواحد، المرجع السابق، ص128.

².المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل سنة 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 24، المؤرخة في 16 أبريل 2006 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية، العدد 64، المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

الذي تستعمل فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، ينجم عنه مسؤولية الناقل

ذلك لغياب العلاقة التعاقدية بين المقاول وصاحب البضاعة.¹

رشيد الواحد، المرجع السابق، ص129.

خلاصة الفصل الأول

يراد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري أن هذا الأخير ملزم بتعويض مبلغ إلى الشاحن أو المرسل إليه في حال ثبوت مسؤوليته، وقد يشكل هذا المبلغ الحد الأقصى لمسؤوليته كما قد يشكل الحد الأدنى، ولا يمكن يتجاوز هذا الحد مهما كانت قيمة الضرر الحاصل له ولو كانت أكبر منه.

ويكون الناقل ملزم بدفع هذا التعويض في حال تحقق ضرر ما يصيب صاحب الحق في البضاعة المنقولة، والذي حددته الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية في ثلاث أشكال: تلف البضاعة، هلاك البضاعة، التأخير في تسليم البضاعة.

ويتخذ الناقل البحري شكلين: ناقلا فعليا وناقلا متعاقدا، كما تختلف تحديد مسؤوليته باختلاف طبيعة النقل الذي يقوم به، ويوجد له تابعين يستعين بهم لمساعدته منحت لهم مختلف الاتفاقيات الدولية والتشريعات حق الاستفادة من هذا التحديد.

الفصل الثاني

أحكام الاستفادة من التحديد

القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبيضائع

وضعت مختلف الاتفاقيات الدولية وحتى المشرع الجزائري مجموعة من الشروط في حالة توافرها مجتمعة كان للناقل البحري أن يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية. ومن جهة أخرى هناك بعض الحالات أين يحرم الناقل من التمسك بالأحكام المحددة للمسؤولية، وذلك كنتيجة عن السلوك الإرادي السيئ سواء كان من الناقل أو تابعيه، ويوجد حالة أخرى تتعلق بالشاحن.

كما ترتبط عملية تقدير التعويض الأقصى لمسؤولية الناقل البحري على مجموعة من الضوابط المتفق عليها، باختلاف نوع الضرر الذي يصيب البضاعة الذي قد يكون هلاك أو تلف، إضافة إلى التأخير في التسليم.

ولهذا سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتحدث في المبحث الأول عن: شروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات سقوط الاستفادة منها، ثم نخصص المبحث الثاني لتقدير الحد الأعلى للتعويض.

المبحث الأول: شروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع وحالات سقوط الاستفادة منها

وضعت مختلف الاتفاقيات الدولية وحتى المشرع الجزائري مجموعة من الشروط في حالة توافرها مجتمعة كان للناقل البحري أن يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية ومن جهة أخرى تضمنت حالات معينة في حالة تحققها يسقط حقه في الاستفادة من هذا التحديد.

وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين يتعلق المطلب الأول بشروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما المطلب الثاني يتعلق بحالات سقوط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: شروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع.

إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يتحقق في حالة توفر مجموعة من الحالات والشروط وقد تضمنتها المادة 805 من القانون البحري الجزائري في الفقرة 01 كالتالي: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري".

يتضح من هذه المادة أن حق الناقل في الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع مرتبط بشرتين أساسيين هما، حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، إضافة إلى حالة عدم تدوين ذلك التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة.

لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى: عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع. (الفرع الأول)، إضافة إلى عدم تدوين التصريح في وثيقة الشحن. (الفرع الثاني).

الفرع الأول: عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع.

حسب المادة 805 من القانون البحري الجزائري السابقة، إذا الشاحن لم يخطر الناقل بأهمية البضاعة ولم يقدم بيانا موضحا فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة، فالناقل لا يكون على دراية بالخطر الذي يقبله بالتزامه بنقل البضاعة،¹ وبالتالي فالهدف من هذا الشرط، هو تمكين الناقل من تهيئة واختيار الأماكن المناسبة لرص البضاعة، حسب طبيعتها، إضافة إلى توزيع الحراسة على هذه الأماكن، فالمراد هنا العناية بالبضاعة.²

¹ كمال حمدي مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 088 لسنة 1990، المرجع السابق، ص138.

²قويدر قرارية، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار، المرجع السابق، ص466.

وأحسن مثال عن القوانين التي نظمت وقت التصريح بطبيعة البضاعة وقيمتها هو القانون الهولندي لسنة 1952، حيث يقر هذا الأخير أن الشاحن يجب أن يقدم بيانا للناقل عن قيمة البضاعة وطبيعتها قبل أو أثناء توقيع العقد بين الطرفين، فإذا تم تقديم هذا البيان بعد هذا الوقت فلن يكون له أي تأثير ولن يمنع تطبيق القواعد الخاصة التي نص عليها القانون، وبموجب هذا القانون يمكن للناقل أن يعرف مدى مسؤوليته منذ انعقاد العقد، ومن ثمة يمكنه اتخاذ الإجراءات اللازمة دون الخوف من المفاجئات الغير متوقعة عند الشحن.¹

الفرع الثاني: عدم تدوين ذلك التصريح في وثيقة الشحن.

إن الغرض من هذا الشرط هو تمكين القاضي من تقدير التعويض في حدود القيمة المصرح بها وكذلك تسهيل الإثبات في حالة ما كان البيان مكتوبا، لذلك كثيرا ما يحرص الشاحن على تقديم البيان الخاص بجنس البضاعة وقيمتها إلى الناقل كتابة خاصة في وثيقة الشحن.²

وقد نصت المادة 748 من القانون البحري الجزائري على وثيقة الشحن من خلال:

“بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن

¹ قويدر قرارية، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار، المرجع السابق، ص466.

² المرجع نفسه، ص266.

تتضمن قيود بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

فتعد بذلك هذه الوثيقة إثباتا باستلام البضاعة من قبل الناقل بالمواصفات التي صرح بها الشاحن، أي بيانات البضائع المشحونة، وقد أكد المشرع الجزائري على ضرورة توثيقها في سند الشحن.¹

وعلى العموم تشمل هذه البيانات:²

-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

-عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة.

-الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

والجدير بالذكر أن هذه الفكرة نجدها في المادة 03 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، إذ أوجبت على الشاحن تقديم بيان كتابي يوضح فيه العلامات الرئيسية التي تميز

¹راجع الملحق رقم 02.

²محمد بوراس، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري واتفاقية هامبورغ، مجلة المعيار، جامعة تيسمسيلت، العدد 04، 2010، ص 175، متاح على الموقع الإلكتروني:

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/45483، تاريخ الإطلاع: 2024/03/23، على الساعة 23:08.

البضاعة عن غيرها، فيجب أن تكون العلامات مطبوعة وظاهرة للعيان على البضائع المغلفة وغير المغلفة، وعلى الصناديق بحيث تبقى قراءتها سهلة ولا تزول حتى نهاية الرحلة البحرية.¹

فهنا الشاحن ملزم بتقديم البيانات الخاصة بالبضائع كتابيا عند تسليمها للناقل من حيث النوع، الوزن، كيفية الخزن، عدد الطرود، حالتها الظاهرة، وغير ذلك من البيانات، وقد توافقت اتفاقية هامبورغ مع هذه الفكرة وهو ما يتبين من خلال المادة 17 من الاتفاقية، إذ تضمنت أن الشاحن ملزم بضمان صحة المعلومات والتصريحات التي يدلى بها للناقل من معلومات.²

المطلب الثاني: حالات سقوط حق الاستفادة من التحديد القانوني

لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

إن مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يعتمد على مبدأ التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، يفترض أن يكون هناك إبداء حسن نية من الناقل وتابعيه في تنفيذ التزاماتهم. وبذلك فإن أي سلوك إرادي سيء من هؤلاء الأشخاص، سواء بفعل إيجابي أو سلبي، سيؤدي إلى خرق الالتزامات العقدية ومبادئ العدالة، هذا النظام مصمم ليحمي مصلحة الناقل وتابعيه الذين يظهرون أحمقيتهم وجدارتهم به، ولكنه لا ينطبق في حالات التسبب

¹قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 04، 2016، ص 82، متاح على الموقع

الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/84039>، بتاريخ 2024/04/25، على الساعة 15:36.

²المرجع نفسه، ص 82.

المتعمد في الضرر أو الإهمال الجسيم، لذلك يسقط حق التحديد في المسؤولية إذا تم تقديم بياناً عن طبيعة البضائع وقيمتها من طرف الشاحن، أو في حالة إذا ما صدر فعل إرادي سيئ من الناقل وتابعيه¹.

لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها (الفرع الأول)، إضافة إلى سوء السلوك الإرادي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها

إن تقديم الشاحن للبيان إلى الناقل يعد اتفاقاً على تقدير وتقييم البضاعة، فهذا البيان يعتبر تعبيراً من الشاحن يتم قبوله من الناقل إذا تم تسجيل هذه البيانات في وثيقة الشحن، وبالتالي فهي موافقة على تقدير الشاحن للبضاعة، وبذلك يمكن للشاحن من خلال هذا الإجراء الحصول على تعويض كامل في حال تضرر البضائع خلال النقل.²

ومن خلال استقراءنا للمادة 805 من القانون البحري الجزائري يتضح أنه في حالة تقديم الشاحن لبيان بطبيعة البضاعة وقيمتها، يسقط حق الناقل البحري في التحديد القانوني للمسؤولية.

¹بومدين بن غالم، نظام الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حوليات جامعة الجزائر 1، جامعة الجزائر، العدد 2، 2022، ص 157، متاح على الموقع الإلكتروني:

²المرجع نفسه، ص 159. <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/193148>، تاريخ الاطلاع: 27 /03/ 2024، على الساعة: 15:43.

وقد أيد قانون التجارة البحرية المصري ذلك، حيث نصت المادة 234 على: "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن، ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يكون يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها".

فوفقاً لهذا النص، لا مجال لتحديد المسؤولية إذا أبلغ الشاحن الناقل قبل الشحن عن أهمية البضاعة وقدم بياناً مفصلاً حولها، وغالباً ما يُفرض الناقل رسوماً إضافية مقابل الاهتمام الخاص بالبضاعة، ونظراً لهذه الظروف منحته المادة 234 السالفة الذكر ميزة التحديد القانوني للمسؤولية شريطة أن يتم ذكر بيان البضاعة في سند الشحن.¹

ويشترط في الإقرار المقدم من الشاحن جملة من الشروط حتى ينتج أثره في حرمان الناقل من التحديد القانوني للمسؤولية والتي تتمثل في:²

يتعين على الشاحن تقديم هذا البيان قبل الشحن، حيث يجب على الناقل معرفة طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن لتمكينه من اتخاذ الاحتياطات اللازمة فيصبح هذا البيان غير ذي فائدة إذا تم شحن البضاعة دون فهم كافٍ لطبيعتها والعناية الخاصة التي قد تتطلبها، وإذا تم تقديم هذا البيان للناقل بعد الشحن، فإنه لا يكون له أي تأثير، ويمكن للناقل رفضه

¹ محمد عاطف الفقهي، قانون التجارة البحرية، دون طبعة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص356.

² كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص138-139.

الفصل الثاني أحكام الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

والاعتماد على الحدود القانونية للمسؤولية. ولكن، إذا لم يعترض الناقل على البيان الذي قدمه الشاحن بعد الشحن وسجله في سند الشحن، فلا يوجد سبب لعدم اعتبار هذا البيان ذا تأثير، ويجب أن يشمل البيان طبيعة البضاعة وقيمتها معاً، وأن تكون المعلومات المعطاة دقيقة وواضحة وصريحة، والهدف من البيان هو توجيه الناقل إلى القيمة غير العادية للبضاعة، حتى يمكنه بذل مزيد من العناية في الحفاظ عليها ويدون في سند الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مؤيدة للنقل.

وقد اشترطت المادة 807 من القانون البحري الجزائري ضرورة تسجيل كافة البيانات المتعلقة بنوع وقيمة البضاعة في سند الشحن لتحقيق أثارها إذ تنص على: "تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، ثابتة بالقرينة، إلا إذا ثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها".

وهذا يكون في حالة ما إذا كانت هناك شكوك حول صحة تصريح الشاحن، يقوم الناقل بتسجيل تحفظاته. نتيجة لهذه التحفظات، ينتقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه.¹

¹ أحمد مدني، المرجع السابق، ص215.

الفرع الثاني: سوء السلوك الإرادي

إن سوء السلوك الإرادي يشمل الوقائع التي يقوم بها الناقل البحري للبضائع أو أحد أتباعه، ويكون لديهم النية والإرادة في إحداث ضرر بالبضاعة المحملة على سطح السفينة، بمعنى آخر يكونون متعمدين لهذا الفعل أو العمل.¹

وقد أشارت المادة 809 من القانون البحري الجزائري على ذلك بنصها: "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن عمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح".

كما أضافت المادة 08 من اتفاقية هامبورغ تحت عنوان سقوط الحق في التمسك بحدود التعويض ما يلي: "لا يقيد الناقل من تحديد المسؤولية (التعويض) المنصوص عليه في المادة السادسة إذا ثبت أن الهالك أو التلف أو التأخير في التسليم قد حدث بفعل أو بامتناع عن فعل صدر منه بقصد إحداث هذا الهالك أو التلف أو التأخير، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراكه بأن الضرر محتمل".

وهو ما تضمنته أيضا المادة 2 البند هـ من بروتوكول لاهاي الخاص بعام 1968، الذي يعدل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لعام 1924، وتتص على

¹إحسان شاکر عبد الله رنا فارس جبر، المرجع السابق، ص503.

أن الناقل يخسر حقه في تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ بفعل أو إهمال منه، سواء كان الغرض منه إحداث الضرر أو بالتهور مع علمه أن هذا الفعل سيؤدي إلى حدوث الضرر.¹

ومن خلال التشريعات البحرية الجزائرية والمعاهدات الدولية، يمكن تحديد سوء السلوك الإرادي للناقل البحري، والذي يتضمن الغش أو الإهمال المتعمد وهذا ما سنتناوله في هذا الفرع.

أولاً: الغش (Dol)

الغش، في تعريفه الحديث، يعتبر خطأ متعمد، خاصة بعد ظهور مفهوم الخطأ الذي لا يغتفر، وعلى الرغم من أن الغش لا يفترض بالضرورة في الناقل، فإنه يتحمل الشخص المتضرر عبء إثباته أي يجب على الشخص المتضرر أن يقدم دليلاً على أن الناقل كان لديه النية لارتكاب الفعل أو الامتناع عنه، سواء كان ذلك في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها. وفي حالة ثبت غش الناقل، يحرم هذا الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية²، بناء على المبدأ الذي يقول إن الغش يفسد كل شيء وفقاً للفقهاء التقليديين.³

¹مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراية مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الضمان (التأمين) البحري، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص281.

²إحسان شاكر عبد الله رنا فارس جبر، المرجع السابق، ص504.

³سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص115.

وأما في المجال الذي نناقشه، يُعتبر الغش هو الانحراف عن الإرادة الصحيحة للناقل، وذلك بارتكابه لفعل أو امتناعه عنه مع وعيه التام بأنه قد يتسبب في حدوث ضرر.¹ ومع ذلك، يقوم بارتكاب الفعل. ولكن، ليس من الضروري أن يكون هناك نية لإلحاق الضرر بصاحب البضاعة، وهذا يختلف عن المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب وجود نية لإلحاق الضرر في تعريفه لمفهوم الغش.²

وإثبات الغش أمر صعب لأنه يتعلق بالنية أو القصد، وهي مسائل ذاتية، على عكس الخطأ الذي يمكن قياسه بمعيار موضوعي هو معيار الرجل المعتاد. لذلك، تقدير الغش لا يمكن أن يكون إلا شخصياً، لأن الغش ينشأ عن نية سيئة، مما يفرض على القاضي المدني ضرورة استظهار تلك النية.³ وبالتالي تضمن المشرع المصري في المادة 241 من قانون التجارة البحرية على حالتين يتم فيهما افتراض أن الناقل كان ينوي الإضرار، وذلك لصعوبة إثبات المضرار لغش الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه وتتمثل في:⁴

¹قرارية قويدر، أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 06، 2017، ص 99، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83283>، تاريخ الاطلاع 2024،/04/14 على الساعة 15:58

²كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 133.

³قرارية قويدر، أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 101.

⁴كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 134.

- إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند

وذلك بقصد الأضرار بالغير حسن نية.

- إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها

في عنابر السفينة".

ويتضح أن ما ذكر في هذه المادة ما هو إلا تطبيقات لأفعال الناقل التي تؤدي إلى

حرمانه من التحديد القانوني للمسؤولية.

ثانياً: الإهمال (عدم الاكتراث)

تحقق فكرة عدم الاكتراث في الحالة التي يعرف فيها الناقل أنه من المرجح أن ينتج

عن عمله أو تجاهله الضرر المتعمد للبضائع، مع ذلك يقدم على القيام بالعمل أو تجاهل

غير مكترث للأضرار التي قد تحدث.¹

فعدم الاكتراث ينطوي على عنصرين:²

-العنصر الأول: إذا اتجهت إرادة الناقل تجاه القيام بالعمل أو الامتناع عنه، فإذا

كان العمل غير مقصود، فإنه لا يعتبر تجاهلاً ويحق للناقل البحري الالتزام بمسؤوليته المحددة.

¹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 "قواعد هامبورغ، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص 123.

² كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، المرجع السابق، ص 644.

-العنصر الثاني: يجب أن يكون الناقل واعياً للعواقب في لحظة ارتكاب الفعل أو الامتناع عن أدائه، أي أنه يجب أن يكون على دراية كاملة باحتمال حدوث التلف أو الهلاك أو التأخير عند وصول البضاعة إلى ميناء التوقف، أو أن يكون على علم بالضرر المحتمل. إذن يتمثل الفرق بين الغش والإهمال في أن الناقل يكون على علم بشكل قاطع بحدوث الضرر في حالة الغش (العمد)، وبينما في حالة الإهمال، يكون الناقل على دراية بإمكانية حدوث الضرر بناءً على سير الأمور.¹

المبحث الثاني: تقدير الحد الأعلى للتعويض

في حالة ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والمتمثلة في الهلاك والتلف أو التأخير في تسليمها، وتوافرت فيه شروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤوليته يكون ملزماً بدفع مبلغ أقصى للتعويض، ويرتبط هذا الأخير بمجموعة من الضوابط تضمنتها مختلف الاتفاقيات الدولية وحتى المشرع الجزائري، ومن خلالها يتم حساب المبلغ، وعليه قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، يتعلق المطلب الأول بضوابط تقدير الحد الأقصى للتعويض، أما المطلب الثاني يتعلق بكيفية حساب المبلغ الأقصى للتعويض.

¹بومدين بن غالم، المرجع السابق، ص158.

المطلب الأول: ضوابط تقدير الحد الأعلى للتعويض

ترتبط عملية تقدير التعويض الأقصى لمسؤولية الناقل البحري على مجموعة من الضوابط المتفق عليها، باختلاف نوع الضرر الذي يصيب البضاعة، لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى: الطرد (الفرع الأول)، الوحدة (الفرع الثاني)، الوزن (الفرع الثالث)، أجرة النقل (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الطرد

يعد الطرد من أهم الضوابط التي يتم على أساسها تقدير سقف المسؤولية الخاصة بالناقل البحري في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية،¹ ولهذا لا بد من التعرف على هذا العنصر.

كلمة الطرد تعني أن البضاعة أو جزء منها قد حزمت في حزمة واحدة أو أكثر أو تم تجميعها في رباط، سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو ما شابه ذلك أو بوضعها في صناديق، بحيث تكون كل حزمة معينة بذاتها، و هذه الطرود تحمل أرقاماً وعلامات مميزة، ويذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساس هذا العدد يتم تحديد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية.²

¹ سالمة فرج الجزائري، المرجع السابق، ص 109.

² عصام صلاح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة دمياط، العدد 03، 2021، ص 398، متاح على الموقع الإلكتروني: https://mhdj.journals.ekb.eg/article_135185.html، تاريخ الاطلاع: 2024/03/24، على الساعة 14:36.

ويعرف البعض الطرد على أنه عملية تغليف البضاعة سواء كان هذا التغليف

بشكل كلي أو بشكل جزئي وذلك بغرض المحافظة عليها.¹

ركز الفقه في تعريف الطرد على أساس الوظيفة، ليظهر بذلك العديد من

الاتجاهات، تهدف جميعها إلى تحديد ضابط تقدير مبلغ التحديد المنصوص عليه في المادة

05/04 من اتفاقية بروكسل، نذكر من أهمها:

-الاتجاه الأول: يرى أن الطرد يعني وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في

رباط واحد قصد نقلها، كوضعها في صناديق تحمل أرقاما وعلامات مميزة مع ذكر عددها في

سند الشحن، وانطلاقا من هذا العدد يتحدد المبلغ الأقصى لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك

البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية.² فالمعيار الأساسي عند هذا الاتجاه هو التغليف إذ

يعتبرونه عنصر أساسي في تحديد عدد الطرود والبضاعة التي تشحن دون تغليف لا تعتبر

طردا.³

-الاتجاه الثاني: يرى أن الطرد وحدة من وحدات الشحنة القائمة بذاتها، وتحمل

بيانات وعلامات متميزة عن غيرها من الوحدات، تذكر في سند الشحن فالمعيار الأساسي هنا

هو تعليم الشحنة وتضمينه سند الشحن.⁴ إذ أن مفهوم الطرد يتحدد وفقا لنية المتعاقدين إلى

¹ سالمة فرج الجزاوي، المرجع السابق، ص 109.

² عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 82-84.

³ أمين خلفي، المرجع السابق ص 92.

⁴ عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 82-84.

اعتبار شحنة معينة طردا بصرف النظر عن كونها مغلقة أو صغيرة أو كبيرة ويجب أن تظهر هذه النية في سند الشحن.¹

والجدير بالذكر أن القانون البحري الجزائري يأخذ بهذا الضابط لتحديد سقف مسؤولية الناقل البحري وذلك حسب ما نصت عليه المادة 805 السالفة الذكر.

-كما عرفت محكمة النقض المصرية الطرد على أنه "الطرد يعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو بوضعها في صندوق أو أجولة، أو بتحزيمها بأربطة بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساسه يتحدد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية".²

من خلال سبق فإن القضاء المصري يعرف الطرد على أنه تجميع البضاعة أو جزء منها في حزمة واحدة لنقلها كأنها وضعت في صناديق مميزة بأرقام وعلامات حيث يطلق على كل صندوق اسم طرد، ويجب ذكر عدد هذه الطرود في سند الشحن.³

¹ أمين خلفي، المرجع السابق، ص 92.

² المرجع نفسه، ص 93.

³ المرجع نفسه، ص 93.

الفرع الثاني: الوحدة.

يقصد بالوحدة وحدة الحجم أو الوزن أو القياس التي تتخذ أساسا لحساب أجرة النقل البحري على البضائع التي تشحن صبا دون تغليف، فتكون خاصة بالبضائع التي يعرف عنها فقط وزنها أو حجمها أو قياسها دون عددها،¹ كالبترو، الأخشاب، الحبوب.

كما عرفتھا اتفاقية هامبورغ في المادة 01/06 بأنها وحدة الوزن أو القياس أو الحجم أو الكيل المثبت في وثيقة الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط أو تغليف، والتي لم تميز إلا بوزنها أو قياسها أو عددها، وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في وثيقة الشحن أساسا لتقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يصيب الشحنة.

وقد اختلف الفقه حول البضائع والتي تدخل في نطاق الوحدة، حيث ظهر جدل واتجاهين كالتالي:²

-الاتجاه الأول: يرى أصحابه أن لفظ الوحدة يشمل البضائع فقط والتي تعد في

ذاتها وحدة، كالسيارة والجرار، وكل وحدة لا ينطبق عليها وصف الطرد.

¹ حياة شتون، المرجع السابق، ص162.

² سالمة فرج الجزاوي، المرجع السابق، ص110.

-الاتجاه الثاني: يعتمد أنصاره في تحديد معنى الوحدة على الوحدة التي انصرفت عليها نية المتعاقدين، ودونت في سند الشحن ذلك أن ما دون هو ما يمكن الشخص الذي ينتقل له سند الشحن من معرفة عدد الوحدات.

وفي المقابل نص القانون البحري الجزائري صراحة في مادته 805 أن الوحدة هي وحدة الشحن، أي الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، وقدرها ب 10000 وحدة حسابية.¹

الفرع الثالث: الوزن

إن اعتماد الوزن (الكيلوغرام) كأحد ضوابط تحديد التعويض القانوني، يحقق مزيدا من العدالة بين الناقل والشاحن، إذ بمقتضاه أصبح الطرد الكبير لا يساوي الطرد الصغير عند تحديد مبلغ التعويض.²

ومن بين خصائصه نجد أنه قدم حلا للمشكلة التي ظهر بشأنها خلافا في اتفاقية بروكسل، وهي مشكلة السيارات والآلات التي تشحن مكشوفة وغير مغلفة، والتي لم يعدها البعض من قبيل الطرد أو الوحدة وكذا البضائع التي تنقل صبا كالحبوب والسوائل، كذلك

¹أمين خلفي، المرجع السابق، ص94.

² المرجع نفسه، ص95.

الفصل الثاني أحكام الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

بالنسبة للطرود ووحدات الشحن التي توضع داخل الحاويات ولا يذكر عددها في سند الشحن فإنها تعد طردا واحدا أو وحدة شحن واحدة.¹

هذا ما جعل الدول النامية (الشاحنة)تطالب اعتماد الوزن كأساس لتعيين الحد الأقصى للتعويض حتى يكون المبلغ متناسبا ومقدار الضرر، فاتفق على اعتبار الوزن الإجمالي للبضائع، أي مجموع وزن الأشياء المنقولة والطرود التي تحتويها والأغلفة التي تحفظها أساس لتعويض الحد الأقصى.²

لذلك أخذ كل من بروتوكول 1968 و اتفاقية هامبورغ والتقنين البحري الجزائري بوحدة الوزن كضابط مستقل لتحديد مبلغ التعويض حماية لمصالح الشاحنين.³ وفي المقابل لم تتطرق اتفاقية بروكسل إلى ضابط الوزن.⁴

وعلى العموم معظم النصوص القانونية تمنح الوزن امتيازاً على باقي الضوابط، إذ يجعله ضابطاً يشمل كل أنواع البضائع ويكون معمولاً به في كل الأحوال والتي يمكن إجمالها في ثلاث حالات:

¹سالمة فرج الجزاوي، المرجع السابق، ص110.

² عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص96.

³ المرجع نفسه، ص96.

⁴ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 340-341.

-الحالة الأولى: حال ذكر وزن البضاعة في سند الشحن بالكيلوغرام، مما يجعل أعمال ضابط الوزن بالكيلوغرام يتم مباشرة بضرب الوحدة الحسابية في عدد الكيلوغرامات الهالكة أو التالفة.¹

-الحالة الثانية: حال ذكر الوزن بوحدة غير الكيلوغرام، وفي المقابل يذكر فيه عدد وحدات الشحن بالطن أو القنطار، فيكون لصاحب البضاعة الحق في تحويل وحدة الشحن هذه إلى وحدة الوزن بالكيلوغرام لاعتماد ضابط الوزن في تحديد المبلغ الأقصى للتعويض.²

-الحالة الثالثة: حال عدم ذكر أي بيان بوزن البضاعة، فبيان الوزن ليس من البيانات الإلزامية التي يجب على الناقل تدوينها في سند الشحن، وحتى لا يستبعد الناقل هذا الضابط، يكفي لصاحب البضاعة أن يثبت الوزن وأن يتعرف عليه بكل الوسائل كالفواتير والتصريح بالحمولة، وذلك احتساباً لمبلغ التعويض، ويكون بذلك تحديد سقف مسؤولية الناقل أقل من تلك التي كانت ستتحدد لو اتخذ وزن البضاعة بالكيلوغرام.³

الفرع الرابع: أجرة النقل

لم يكن ضابط أجرة النقل وليد الصدفة بل كانت نتيجة التقدم التكنولوجي في مجال صناعة السفن، من حيث قوة الدفع وأجهزة الاتصال بالسفينة وهي في عرض البحر أو وسائل

¹ عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 98-99.

² المرجع نفسه، ص 98-99.

³ المرجع نفسه، ص 99.

ال شحن والتفريغ، إذ لم يعد للطبيعة دخل في تأخر وصول السفينة في موعدها، وإنما كل تأخير يحدث يكون مرجعه إلى فعل الأشخاص المسؤولين عن تسيير وإدارة السفينة.¹

وتعرف أجرة النقل على أنها المبلغ المالي الذي يدفعها الشاحن إلى الناقل البحري مقابل إيصال بضاعته من ميناء إلى آخر، ويتم تحديد أجرة النقل بناء على وزن الشحن أو حجمها، أو عن كل وحدة من البضائع المنقولة، وذلك في حالتها ضخامة الشحنة، أوتباين طبيعة الأشياء المنقولة، وعادة ما يلتزم الناقل البحري بتحديد الأجرة ولا يكون أمام الشاحن إلا قبولها، وحتى أن إبرام العقد يكون بناء على هذه الأخيرة.²

ويرد ذكر أجرة النقل في الفواتير والإشعار بالوصول وبيان الأجرة، ونادرا ما ترد في سند الشحن، إذ يشار فيها فقط إلى أجرة النقل في حال ما إذا استحققت الدفع في ميناء الانطلاق أو في ميناء الوصول، إلا بعض سندات الشحن التي تحرر في بعض موانئ بعض الدول.³

وتعتبر اتفاقية هامبورغ أول من تطرق إلى موضوع مسؤولية الناقل البحري نتيجة

التأخير، ثم أخذت به الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.⁴

¹ سالمة فرج الجزائري، المرجع السابق، ص111.

² عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص104-105.

³ المرجع نفسه، ص105.

⁴ سالمة فرج الجزائري، المرجع السابق، ص111.

ويعتمد على أجرة النقل كضابط في حالة تأخر الناقل البحري عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه او في الوقت المعقول بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع مع عدم تجاوز مبلغ التحديد لمجموع الأجرة المستحقة من البضائع محل عقد النقل.¹

في حين ذهب البعض إلى اعتبار الضرر الناتج عن التأخير ما هو إلا نوع من التلف، ومن ثمة وجب إتباع نفس الضابط الذي يسري على حالة التلف وهو الطرد أو الوزن، بينما يرى آخرون أن اعتناق ضابط أجرة النقل كأساس لحساب سقف التعويض عن حالة التأخير فيه نوع من الإنصاف للناقل،² لأن أجرة النقل هي مقياس عادل للتكاليف التي يتكبدها الناقل في نقل البضائع، لذلك لا يجب ألا تتجاوز مسؤوليته مجموع الأجرة التي يحصل عليها الناقل من جراء نقل البضائع محل عقد النقل.³

المطلب الثاني: كيفية حساب مبلغ الأقصى التعويض.

عمل المشرع الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية على التمييز بين أنواع الضرر التي يمكن أن تصيب البضائع، وتقدير مبلغ التعويض يختلف باختلاف نوع الضرر الذي يصيب

¹ سالمة فرج الجزائري، المرجع السابق، ص 111.

² المرجع نفسه، ص 111.

³ أمين خلفي، المرجع السابق، ص 97.

الفصل الثاني أحكام الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

صاحب الحق في البضاعة التالف، الهلاك، التأخير في التسليم كما أضافت النقل بالحاويات كحالة خاصة.

لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التالف (الفرع الأول)، إضافة إلى تحديد التعويض في حالة التأخر في تسليم البضاعة (الفرع الثاني)، تحديد التعويض في حالة النقل بالحاويات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التالف.

يتضمن تحديد المسؤولية القانونية في حالة الهلاك أو التالف تعيين الحد الأقصى لمبلغ التعويض، والذي يُعرف أيضا بالحد الأعلى. سنتطرق في هذا الجانب في سياق الاتفاقيات الدولية (أولاً)، ثم في التشريع الجزائري (ثانياً).

أولاً: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف في الاتفاقيات الدولية.

أ- اتفاقية هامبورغ.

نصت المادة 6 البند (أ) من الفقرة الأولى اتفاقية هامبورغ على أن التعويض في حالة تلف أو هلاك البضاعة يتم تحديده بناءً على الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن، بقيمة 835 وحدة حسابية¹ لكل طرد أو وحدة شحن، وإذا تم التقدير على أساس الوزن، فيتم تحديده بـ 2.5 وحدة لكل كيلوغرام.

وفي حالة اجتماع الضرران معا فنصت المادة على انه: "لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معا، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة الهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه".²

وكمثال على ذلك، فلنفترض أن شحنة موز معبأة في ألف صندوق تأخر تسليمها، نتيجة لذلك تلف النصف. وهذا التأخير أدى إلى فقدان فرصة البيع بسعر مرتفع. في هذه

¹الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية المدونة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في الصندوق الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحدها هذه الدولة.

² المادة 6 من اتفاقية هامبورغ، الفقرة الأولى، البند "ج".

الفصل الثاني أحكام الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

الحالة، يجب على القاضي تقدير تعويض عن التلف، بحيث لا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التلف. ثم يقدر تعويضاً عن التأخير، بمراعاة ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التأخير. وعلى القاضي مراعاة أمر ثالث، ألا يتجاوز مجموع التعويضين الحد الأعلى للتعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة. وبناءً على ذلك، يكون الحد في هذا المثال على أساس الطرد (بافتراض أنه أعلى من التقدير على أساس الوزن) هو 1000 طرد \times 835 وحدة حسابية = 835000 وحدة حسابية.¹

ب- اتفاقية بروكسل.

وفقاً لاتفاقية بروكسل فنصت المادة 5/4 من قواعد لاهاي على أنه: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى. ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدخل ذلك البيان في سند شحن.

ونلاحظ أن هذه الاتفاقية ركزت على ضابطي الطرد والوحدة في تقدير التعويض، إلا أنها أهملت الضوابط الأخرى.

¹كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 ل سنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، المرجع السابق، ص 129.

وطبقاً للمادة السابقة الذكر فإن مسؤولية الناقل البحري كانت تحدد بمقدار 100 جنيه إسترليني ذهب لكل طرد أو وحدة، إلا أن هذه المادة ألغيت بموجب بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924، وبالتالي، لم يعد يُلزم الناقل في حالة هلاك أو تلف البضاعة بدفع مبلغ يتجاوز ما يعادل 10000 فرنك لكل طرد أو وحدة، أو 30 فرنك لكل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي تعرضت للهلاك.¹ كما حددت المعاهدة ما يقصد بالفرنك وهو الوحدة التي تحتوي على 65.5 ميل غرام من الذهب عيار 900 من الآلاف.

ج- اتفاقية روتردام

وضعت اتفاقية روتردام،² معياراً مزدوجاً في تحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف. هذا المعيار يتضمن التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد بـ 875 وحدة حسابية لكل طرد هالك أو تالف، والتحديد على أساس الوزن بـ 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الكلي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين ، وفقاً للفقرة الأولى من المادة 95 من اتفاقية روتردام.³

¹المادة الثانية الفقرة من "أ" بروتوكول بروكسل لسنة 1968 المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924.

²اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، 2008) ("قواعد روتردام")

³كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 160-161.

ثانيا: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف في القانون الجزائري.

حسب المادة 805 من القانون البحري الجزائري، يتم تحديد الحد الأعلى لمسؤولية للناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، بمبلغ لا يتجاوز 10,000 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 30 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المتضررة أو التي تعرضت للخسارة وذلك حسب الحد الأدنى المطبق.

من هنا يتضح أن المشرع الجزائري قد حدد قيمة التعويض بالاعتماد على أكثر من معيار، حيث استخدم معيار الوحدة بالإضافة إلى الطرد والكيلوغرام، وهذا موقف إيجابي لكونه يغطي جميع وحدات النقل¹.

ويقصد بالوحدة الحسابية كما حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري الجزائري ب وحدة حساب متشكلة من 65 مليغراما ونصف من الذهب، على أساس 900 من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم. فلتحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يتعهد به الناقل، اعتمد المشرع على معيارين: إما على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن، أو على أساس الوزن الإجمالي للبضائع

¹شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، فرع: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص226.

الفصل الثاني أحكام الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

والأشياء المنقولة. يكون حساب مبلغ التعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع على أساس الوزن كالتالي:¹

لنفترض وزن البضائع الهالكة مثلا هي 500 كلغ، مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، والوحدة الحسابية تتشكل من 65.5 ملغ من الذهب، ويكون تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب بتاريخ النطق بالحكم، فمثلا 1 ميلغرام من الذهب يعادل 1 دج يوم النطق بالحكم ويحسب مبلغ التعويض على هذا النحو.

لحساب مجموع الوحدة الحسابية نقوم بضرب سعر 1 ميلغرام من الذهب في الوحدة الحسابية اي 2×65.5 ويساوي 131 والذي يساوي قيمة الوحدة الحسابية، ومن ثم نقوم بضرب قيمة الوحدة الحسابية في 30 وحدة حسابية التي تعادل 1 كيلوغرام من البضائع أي 30×131 ويساوي 3930 والذي يعد مبلغ تعويض عن كل 1 كيلوغرام من البضائع، ومن ثم نقوم بضرب قيمة التعويض عن كل كيلوغرام من البضائع في الوزن البضائع الهالكة أي 3930×50 والذي يساوي 196500 والذي يعد المبلغ الواجب دفعه كتعويض من قبل الناقل البحري.²

¹ يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 177.

² المرجع نفسه، ص 178.

الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخر في تسليم البضاعة.

ينطوي تحديد القانوني للمسؤولية في حالة التأخر في تسليم البضاعة على تحديد

الحد الأقصى لمبلغ التعويض.

لهذا سنناقش هذا الجانب في كل من الاتفاقيات الدولية (أولاً) وفي التشريع الجزائري

(ثانياً).

أولاً: تحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة في الاتفاقيات

الدولية.

أ- اتفاقية هامبورغ:

فيما يخص اتفاقية هامبورغ فقد حددت مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير

في تسليم البضائع في البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة 6 بنصها: "تحدد مسؤولية الناقل

وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل

المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة

الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع".

ولم تعتمد الاتفاقية فيما يتعلق بتحديد الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع على ضابط الطرد ووحدة الشحن أو ضابط الوزن، وإنما على أساس ضابط أجره النقل.¹

وكمثال على ذلك بضاعة مكونة من 100 صندوق تقاح ذات حجم ووزن متساوي، وتبلغ أجره النقل المشار إليها في سند الشحن 1000 جنيه، أي بمعدل 10 جنيهات للصندوق الواحد، تأخر تسليم 30 صندوق، فإن هذا العدد يمثل مجموع أجره الشحن $30 \times 10 = 300$ جنيه، فيكون الحد الأقصى للتعويض هو $25 \times 300 = 750$ جنيه. وإذا كان عدد الصناديق التي تأخر تسليمها هو 70 صندوق، فإن هذا العدد يمثل مجموع أجره النقل $70 \times 10 = 700$ جنيه. ووفقاً للقسم الأول من القاعدة، يمكن أن يصل التعويض إلى $25 \times 700 = 1750$ جنيه، لكن القسم الثاني من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجره النقل، والذي في مثالنا هو 1000 جنيه، لذا يتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ.²

ب- اتفاقية بروكسل

لم تنطبق اتفاقية بروكسل إلى تحديد المسؤولية في حالة التأخير في التسليم على عكس الاتفاقيات الأخرى.

¹رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 99.

²المرجع نفسه، ص 99.

ج- اتفاقية روتردام

المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير تقتصر على مبلغ يساوي ضعفي ونصف أجرة نقل البضائع المتأخرة. هذا المبلغ لا يمكن أن يتجاوز الحد المحدد في حالة الهلاك الكلي للبضائع. هذا يعني أن قواعد روتردام خالفت الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل البحري فيما يتعلق بالخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخير، وأيضا فيما يتعلق بحدود المسؤولية الناقل في حالة التقصير في واجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام.¹

ثانيا: تحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة في القانون

الجزائري

حسب المادة 805 من القانون البحري الجزائري فإنه في حالة تأخير التسليم، يتم تحديد المسؤولية بحد أقصى يساوي مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، والتي لم يتم تسليمها في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص تسليمه فيه. ولكن، هذا الحد الأقصى لا يجب أن يتجاوز مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

¹ مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 301-302.

فلاحظ من هنا أن المشرع الجزائري لم يعمد بالاعتماد على معايير الطرد أو الوزن أو وحدة الشحن أخرى لتحديد التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع، بل اعتمد بدلاً من ذلك على أجرة النقل.

وكمثال عن ذلك: إذا كانت البضاعة المكلف بنقلها تتكون من 200 صندوق تفاح، وبلغت أجرة النقل 20000 دج، أي 100 دج لكل صندوق، وتأخر تسليم 40 صندوقاً منها، فإن أجرة النقل للصناديق المتأخرة ستكون $40 \times 100 = 4000$ دج. بالتالي، يكون الحد الأقصى للتعويض عن التأخر في تسليم هذه الصناديق هو: $4000 \times 2.5 = 10000$ دج.¹ أما إذا كان عدد الصناديق التي تأخر تسليمها هو 100 صندوق فإن الحد الأقصى للتعويض هو: $100 \times 100 = 10000$ دج $\times 2.5 = 25000$ دج وهو مبلغ يفوق مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل والمقدرة ب: 20,000 دج. هنا يتطلب الأمر ضرورة تخفيض التعويض إلى مجموع أجرة النقل المدفوعة للناقل مقابل التكلفة المرتبطة بالبضائع، والتي تقدر ب: 20000 دج، وهذا هو الحد الأقصى للتعويض عن التأخير في تسليم البضاعة.²

¹ عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص106.

² المرجع نفسه، ص106.

الفرع الثالث: تحديد التعويض في حالة النقل بالحاويات.

الحاوية هي أداة نقل دائمة وقوية، تم تصميمها خصيصاً لتسهيل عملية نقل البضائع عبر وسيلة واحدة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة لتحريك البضائع الموجودة داخلها. تصميمها متوافق مع آليات المناولة، وهو يسهل أيضاً عمليات التعبئة والتفريغ¹، وقد تحتوي الحاوية الواحدة على عدة طرود، إلا أن استعمال الحاوية يثير صعوبة تحديد مفهوم الطرد بالنسبة لاحتساب التعويض².

لهذا سنتطرق الى تحديد التعويض في الاتفاقيات الدولية (أولاً) ثم في التشريع الجزائري (ثانياً).

أولاً: تحديد التعويض في حالة النقل في الحاويات في الاتفاقيات الدولية.

أ- اتفاقية هامبورغ

نصت الفقرة الثانية من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على انه: "لحساب اي المبلغين

أكبر وفقاً للفقرة 1 من هذه المادة، تسري قواعد التالية:

¹ليلي قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 2014، ص 52، متاح على الموقع:

الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/20>، تاريخ الإطلاع: 24/04/2024، على

الساعة 10:5

²شهرزاد بن الصغير، المرجع السابق، ص 227.

أ- في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في حالة هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة¹.

مما تقدم يعني أن كل طرد أو وحدة شحن تعتبر منفصلة إذا كان عددها مدرج في سند الشحن. إذا لم يتم ذكر العدد، فالحاوية بأكملها تعتبر وحدة واحدة. إذا تلفت الحاوية نفسها أو هلكت، فإنها تعتبر وحدة شحن منفصلة طالما أنها ليست مملوكة للناقل أو مقدمة منه، أي إذا تم تقديمها من قبل الشاحن سواء كانت مملوكة له أو ليست مملوكة له¹.

فإذا كانت الحاوية تحتوي على 30 طرد وتم تسليم هذا العدد من الطرود على الناقل وفقاً لما هو موضح في بيانات سند الشحن، فإن الناقل ملزم بتعويض يعادل 31 مرة من التحديد القانوني لمسؤوليته في حال تعرض الحاوية للهلاك أو التلف، بشرط أن تكون الحاوية ملكاً للشاحن أو مقدمة منه. ويتضمن هذا التعويض 30 طرداً داخل الحاوية بالإضافة إلى الحاوية نفسها بصفتها طرداً، أما إذا كان الناقل قد تسلم الحاوية فقط، فإن مسؤوليته

¹ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن والنقل البحري، مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورغ، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 640.

تتخصص في التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد، باعتبار أن هناك هلاك أو تلف لطرده واحد، وهو الحاوية. والمهم ليس ما إذا كانت الطرود قد وضعت داخل الحاوية بواسطة الناقل أو الشاحن، بل ما يتضمنه الوثيقة النقل بشكل محدد لعدد الطرود وتعيينها.¹

ب- اتفاقية بروكسل

ما ثبت من اتفاقية بروكسل لعام 1924 هو أنها لم تتعامل مع طريقة حساب الحد الأقصى للتعويض عند شحن البضائع داخل الحاويات. السبب في ذلك هو أن نقل الحاويات لم يكن معروفا في وقت انعقاد هذه الاتفاقية. لذلك، كان من الضروري الرد على هذا السؤال من خلال بروتوكول تعديلها لعام 1968، حيث نصت الفقرة ج من المادة 4/5 المعدلة منه والتي سميت بشرط الحاوية² على ما يلي:

"في حالة استخدام حاوية أو لوح شحن أو أية أداة مشاهبة في تجميع البضاعة فإن كل طرد، أو وحدة مثبت في سند الشحن أنه متضمن داخل هذه الأداة يعتبر طردا، أو وحدة في المعنى المقصود بهذه الفقرة. وفي غير الحالة المنصوص عليها أعلاه فإن أداة النقل تلك تعتبر كطرد أو وحدة".

العبارات الموجودة في وثيقة الشحن التي تقدم من طرف الناقل تعتبر محددة، إذا أشارت الوثيقة إلى الحاوية ووصفتها بأنها "تحتوي على سلع عامة"، فتعتبر الحاوية وما فيها

¹كميلة أعراب، المرجع السابق، ص158-159.

²قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص165.

ككل طرداً أو وحدة، ولكن إذا تم تحديد أي حمولة تم تحميلها في الحاوية بشكل منفرد، فإن كل شحنة من هذه الشحنات تعتبر طرداً أو وحدة منفصلة. أما إذا تم تحديد حمولة الحاوية بشكل خاص في سند الشحن بدون المحتويات الأخرى، فإن الأدوات المشار إليها بشكل منفصل تعتبر طروداً منفصلة لتحديد الحد الأقصى للتعويض. بينما يتم تطبيق الحد الأقصى للباقي من محتويات الحاوية بناءً على الوزن.¹

ج- اتفاقية روتردام

تنص قواعد روتردام على أحكام مشابهة لاتفاقية هامبورغ وفقاً للفقرة 2 من المادة 59 من هذه الاتفاقية. عندما تكون البضائع المنقولة في حاوية أو أداة مشابهة، يتم حساب عدد الطرود أو وحدات الشحن بناءً على ما هو مذكور في تفاصيل العقد. إذا لم يتم الإشارة إلى ذلك، تعتبر البضائع الكاملة المعبأة في الحاوية أو الأداة المشابهة كطرد واحد أو وحدة شحن واحدة. وعلى أن تعتبر الحاوية أو الأداة المماثلة بحد ذاتها نوع من أنواع البضائع عندما لا تكون مقدمة من الناقل أو من ينوب عنه، وذلك وفقاً للبند 24 من المادة الأولى. هذا يعني أن الحاوية أو الأداة المشابهة التي لا يقدمها الناقل ولا تقدم بالنيابة عنه تعتبر طرد واحد أو وحدة شحن مستقلة، بغض النظر عن عدد الطرود أو وحدات الشحن الموجودة بداخلها.²

¹قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 167.

²المرجع نفسه، ص 170.

ثانياً: تحديد التعويض في حالة النقل في الحاويات في القانون الجزائري.

فحسب الفقرة الثانية من المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي نصت على: " في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى. "فإن العبارة هنا في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت على عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.¹

¹ احسان شاكر عبد الله رنا فارس جبر، المرجع السابق، ص 481.

خلاصة الفصل الثاني

يستفيد الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في حال توافر شرطين أساسيين، أكدت عليهما الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الجزائرية والمتمثلة في: حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، إضافة إلى حالة عدم تدوين ذلك التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة، كما تضمنت الحالات التي يسقط فيها هذا الحق والمتمثلة في حالة تقديم بياناً عن طبيعة البضائع وقيمتها من طرف الشاحن، إضافة إلى سوء السلوك الإرادي للناقل البحري. والذي يشمل الغش أو الإهمال المتعمد.

ويرتبط تحديد المبلغ الأقصى للتعويض بمجموعة من الضوابط تضمنتها مختلف الاتفاقيات الدولية وحتى المشرع الجزائري، وفي هذا الإطار أخذ المشرع الجزائري باتفاقية هامبورغ، معتمداً على ثلاث ضوابط في حالة تلف وهلاك البضاعة، متمثلة في: الوزن، الطرد، الوحدة، كما أخذ بضابط أجره النقل في حالة التأخير في التسليم، وضابط الوحدة والطرده في حالة النقل بالحاوية، بالرغم أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل التي لم تأخذ بعين الاعتبار ضابط الوزن وأجره النقل، ولم تتضمن حالة النقل بالحاوية.

خاتمة

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع توصلنا إلى أن المشرع الجزائري، وضع قيودا على تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، تهدف هذه الأخيرة لحماية الناقلين والشاحنين من خلال تحديد مسؤوليات الناقل بشكل واضح وتحديد مبلغ أقصى للمسؤولية من جهة، وتوضيح حقوق الشاحنين من جهة أخرى، ما يضمن لهم تعويضات عادلة في حال حدوث أضرار بالبضائع، مما يجزم القول إن المشرع الجزائري وفق إلى حد ما في التوازن بين مصالح الشاحن والناقل.

ومن جملة النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة ما يلي:

-في حالة ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو التأخير في تسليمها فإنه لا يكون ملزما إلا بدفع المبلغ الأقصى للتعويض ومن غير الممكن تجاوزه حتى لو كانت قيمة الضرر أكبر منه متى توافرت فيه شروط الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤوليته.

-منحت الاتفاقيات الدولية وكذا المشرع الجزائري لتابعي الناقل البحري حق الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤوليته وهو ما يدل على الدور الكبير الذي يحتله تابع الناقل البحري في عملية النقل.

خاتمة

-يستفيد الناقل البحري للبضائع من التحديد القانوني للمسؤولية في حال توافر شرطين أساسيين، أكدت عليهما الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري ممثلة في: عدم تصريح الشاحن بطبيعة وقيمة البضائع، إضافة إلى عدم تدوين ذلك التصريح في وثيقة الشحن.

-هناك بعض الحالات التي يسقط حق الناقل البحري فيها من الاستفادة التحديد القانوني للمسؤولية، وقد حصرتها الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري في: تقديم بياناً عن طبيعة البضائع وقيمتها من طرف الشاحن، إضافة إلى سوء السلوك الإرادي للناقل البحري والذي قد يأخذ شكل الغش أو الإهمال المتعمد.

-يحدد مبلغ التعويض بالاعتماد على مجموعة من الضوابط تضمنتها مختلف الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري، وتتمثل في: الطرد، الوحدة، الوزن، أجرة النقل.

-أخذ المشرع الجزائري باتفاقية هامبورغ فيما يخص الضوابط المعتمدة في تقدير المبلغ الأقصى للتعويض في حالة التلف والهلاك، والمتمثلة في ضابط الوزن والطرد والوحدة، وضابط أجرة النقل في حالة التأخير في التسليم، وضابط الوحدة والطرد في حالة النقل بالحاوية، رغم أنها صادقت على اتفاقية بروكسل التي لم تأخذ بضابط الوزن وأجرة النقل.

النقائص:

- في بعض الأحيان، قد يكون هناك نقص في الشفافية والمعلومات حول كيفية حساب التعويضات أو تحديد المسؤولية، مما يجعل من الصعب على الأطراف المتضررة فهم حقوقهم وتقديم مطالباتهم بشكل صحيح.
- بعض المصطلحات القانونية المتعلقة بتحديد المسؤولية غير واضحة أو محددة بشكل دقيق، مما يؤدي إلى تفسيرات مختلفة ويمكن أن يخلق تنازعات قانونية، ومثال ذلك مفهوم الطرد فالمشرع الجزائري لم يحدد معيار هذا الطرد.
- القانون البحري الجزائري لم يتضمن صراحة الحالات التي يستفيد منها الناقل البحري من المسؤولية في حالة أخطاء تابعيه.

التوصيات:

- نظرا لوجود بعض النقائص في تنظيم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع لذا نقترح على المشرع بعض التوصيات تتمثل في:
- إنشاء آليات فعالة لفحص البضائع وتوثيق حالتها قبل وبعد الشحن للتخفيف من التنازعات بشأن المسؤولية.
- يتوجب على المشرع الجزائري أن يقوم بمراجعة النصوص القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري بطريقة واضحة

خاتمة

ومباشرة، يكون الهدف من هذه المراجعة هو تحقيق التوازن بين حماية الناقل البحري والمستفيدين من خدماته.


- يجب على المشرع الجزائري تشريع قوانين توضح حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة أخطاء تابعيه.

- ضرورة تبيان المشرع الجزائري لمعيار الطرد المعتمد عليه في تقدير سقف مسؤولية الناقل البحري باعتباره أهم الضوابط المعتمدة في الاتفاقيات الدولية.

- انضمام الجزائر إلى اتفاقيات بحرية دولية التي لم تكن انضمت إليها بعد ضمانا لتكامل التشريعات الوطنية مع المعايير العالمية.

الملاحق

الملحق 01: تصريح بحادث

 E.P. SKIKDA	DECLARATION D'ACCIDENT (1)	REF : FORM - ST - 05 - 03
	Parc à conteneur : _____ Magasin : _____ Terre-plein : _____(2)	

L'agent de l'Entreprise Monsieur : _____
 Fonction : _____
 Signale avoir constaté le : _____ à _____

L'avarie causé à : (1)
 - La marchandise : _____
 - Conteneur N° : _____
 - Entposé au niveau de : _____
 - Appartenant à : (2) : _____
 - Le conteneur objet de l'accident est : visité - non visité (1)

Déclare que l'avarie : (1 et 2)
 - est causé par l'engin N° _____ appartenent à : (2) _____
 - à une origine inconnue .

Circonstance de l'accident : _____

Dégâts apparents causés
 - à la marchandise : _____
 - au conteneur : _____
 - à l'engin : _____
 - Nom du Navire : _____ Date : _____

Visa du Conducteur ou de l'Agent

Visa du Chef de Service

(1) Rayer la mention inutile

(2) Indiquer si possible le propriétaire de la marchandise ou de l'engin

الملحق 02: نموذج عن سند الشحن

الشركة الوطنية للنقل البحري

BILL OF LADING B/L N° 018317

Shipper _____

Consignee _____

Notify address _____


(The carrier, his agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to be contrary notwithstanding).

Local vessel _____ from _____

(Ocean) vessel _____ Port of loading _____

Port of discharge _____ Final destination _____ Freight payable a _____ Number of original B/L _____

Marks and N°	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight kg	Measurement



**Compagnie Nationale
Algérienne de Navigation
- SNTM -**

Quai 9 Nouvelle Gare Maritime
ALGER

ORIGINAL

CARGO PACKING AND DOCUMENTS SENT TO RECEIVERS MUST CORRESPOND TO THE RULES AND CONDITIONS OF PORT AUTHORITIES AT DESTINATION. ALL FEES ARE RECEIVERS EXPENSES AND MUST BE SORTED OUT BETWEEN THE SHIPPERS AND THE AT RECEIVERS. PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS.

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below.
Description, measurement and gross weight not checked or known by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf).

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant.

In witness whereof the original Bill of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other to be void.

Place and date of issue _____

Signed (for the Master) by _____ SHIPPER

RESPONSABILITE
La responsabilité du transporteur est dérogée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport, jusqu'au début de leur chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison.

The Carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

DAMEL - 88/89/83

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: قائمة المصادر

أ- الوثائق الدولية:

-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة

في: 25 أوت 1924، المسماة معاهدة بروكسل، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64/

71 المؤرخ في 02/03/1964، الجريدة الرسمية، العدد 28، المؤرخة في 03/04/1964.

-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في: 31

مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر

كلياً أو جزئياً (نيويورك، 2008)، المسماة بقواعد روتردام.

ب- الوثائق الوطنية:

1-الأوامر:

-الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري

الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم.

2-المراسيم:

-المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل سنة 2006 يحدد

شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ،

الجريدة الرسمية، العدد 24، المؤرخة في 16 أبريل 2006، المعدل والمتمم بالمرسوم

قائمة المصادر والمراجع

التنفيذي 08-363 المؤرخ 08 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية العدد 64، المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

-المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 يوليو 2016، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، الجريدة الرسمية، العدد44، المؤرخة في 27 يوليو 2016.

-المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2020، المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد72، المؤرخة في 3 ديسمبر 2020.

ثانيا: قائمة المراجع.

أ-الكتب:

-عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، طبعة1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014.

-علي البارودي، مبادئ القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.

-علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن والنقل البحري، مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورغ، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.

- كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية،
استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، دون
طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة
البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع معاهدة هامبورغ، دون طبعة، منشأة
المعارف، الإسكندرية، 2003.
- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام
1978"قواعد هامبورغ، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008.
- محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة، ايجار
السفينة، النقل البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2007.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية،
طبعة 1، دار النهضة العربية للثقافة، القاهرة، 2004-2005.
- محمد عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دون طبعة، دار الفكر
الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة،
أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الضمان (التأمين) البحري، طبعة 2،
منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.

-مصطفى كمال طه، القانون البحري، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.

ب- الرسائل والمذكرات الجامعية.

1- الرسائل:

-حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022.

-شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لاطرف عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، فرع: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.

-قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018.

-مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012.

-يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع: قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.

2- المذكرات:

-أحمد أمين بوهالي، المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، فرع: قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق الجزائر، 2010-2011.

-أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة ماجستير، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2009.

-رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، فرع: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.

-عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009.

-كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع: قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2017.

-كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.

ت - المقالات.

-أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر، تلمسان، العدد3، 2015.

- إحسان شاكر عبد الله رنا فارس جبر، التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع، مجلة جامعة تكريت للحقوق، جامعته تكريت للحقوق، العراق، العدد2، 2022.

-اخلاص لطيف محمد، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلكها (دراسة مقارنة)، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، كلية القانون والسياسة، جامعة واسط، العراق، العدد26، 2017.

-بومدين بن غالم، جمال بوعلي، الأحكام العامة للسفينة أو الوسيط البحري، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد4، 2018.

-بومدين بن غالم، نظام الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حوليات جامعة الجزائر1، الجزائر، العدد2، 2022.

-حياة بن عيسى، الخدمات المينائية للسفن وأثرها على سلامة أمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد2، 2014.

-سالمة فرج الجازوي، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة أبحاث قانونية، جامعة سرت، المجلد10، العدد2، 2023.

-سيد احمد بن دووش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد7، 2018.

-شهرزاد بن صغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان، العدد6، 2017.

- عبد الكريم بوقادة، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع،
المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد4،
2016.

- عصام صلاح أحمد إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل
البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة دمياط،
العدد3، 2021.

-قويدر قرارية، أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري
للبنائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان،
العدد6، 2017.

-قويدر قرارية، نظام الحد الاقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل
حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، تلمسان، العدد5، 2014.

-قويدر قرارية، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين
التشديد وضرورة التشجيع على الاستثمار، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،
جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد5، 2017.

-قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة
الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد4، 2016.

-ليلى قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية،
المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون
البحري والنقل، تلمسان، العدد2، 2014.

-محمد أمين شيخي، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في
التسليم في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات
الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،
العدد5، 2017.

-محمد بوراس، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون
البحري واتفاقية هامبورغ، مجلة المعيار، جامعة تيسمسيلت، تيسمسيلت، العدد4،
2010.

- مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري، المجلة
القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، المجلد52، العدد4، 2021.
-وسيلة أربوط،ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة
الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد5، 2017.

ث - المواقع الإلكترونية

[-https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/317](https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/317)

منصة المجالات العلمية الجزائرية.

قائمة المصادر والمراجع

[-http://journal.su.edu.ly/index.php/lrj/inde](http://journal.su.edu.ly/index.php/lrj/inde)

جامعة سرت.

[-https://jslem.journals.ekb.eg/article](https://jslem.journals.ekb.eg/article)

منصة المجلات العلمية المصرية.

[-https://mhdl.journals.ekb.eg/article_135185.htm](https://mhdl.journals.ekb.eg/article_135185.htm)

مجلة حقوق ديماط للدراسات القانونية والاقتصادية.

الفهرس

01	مقدمة.....
09	الفصل الأول: مفهوم ونطاق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
11	المبحث الأول: مفهوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
12	المطلب الأول: تعريف التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
14	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للتحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري.....
17	المبحث الثاني: نطاق تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
18	المطلب الأول: النطاق المادي للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
19	الفرع الأول: هلاك البضاعة.....
24	الفرع الثاني: تلف البضاعة.....
26	الفرع الثالث: التأخير في تسليم البضاعة.....
28	المطلب الثاني: النطاق الشخصي للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع... ..
28	الفرع الأول: الناقل البحري للبضائع.....
34	الفرع الثاني: تابعي الناقل البحري للبضائع.....
40	الفصل الثاني: أحكام الاستقادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع..
	المبحث الأول: شروط الاستقادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
41	وحالات سقوط الاستقادة منها.....
42	المطلب الأول: شروط الاستقادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
43	الفرع الأول: عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع.....

44.....	الفرع الثاني: عدم تدوين ذلك التصريح في وثيقة الشحن.
46.....	المطلب الثاني: حالات سقوط حق الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
47.....	الفرع الأول: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها.
50.....	الفرع الثاني: سوء السلوك الإرادي.
54.....	المبحث الثاني: تقدير الحد الأعلى للتعويض.
55.....	المطلب الأول: ضوابط تقدير الحد الأعلى للتعويض.
55.....	الفرع الأول: الطرد.
58.....	الفرع الثاني: الوحدة.
59.....	الفرع الثالث: الوزن.
61.....	الفرع الرابع: أجرة النقل.
63.....	المطلب الثاني: كيفية حساب مبلغ الأقصى للتعويض.
64.....	الفرع الأول: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف.
70.....	الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخر في تسليم البضاعة.
74.....	الفرع الثالث: تحديد التعويض في حالة النقل بالحاويات.
81.....	خاتمة.
86.....	الملاحق.
90.....	قائمة المصادر والمراجع.
101.....	الفهرس.