

20 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية



## تحديد مسؤولية الناقل البحري

لنيل : بحرية المينائية

الطالبين:

- فائزة

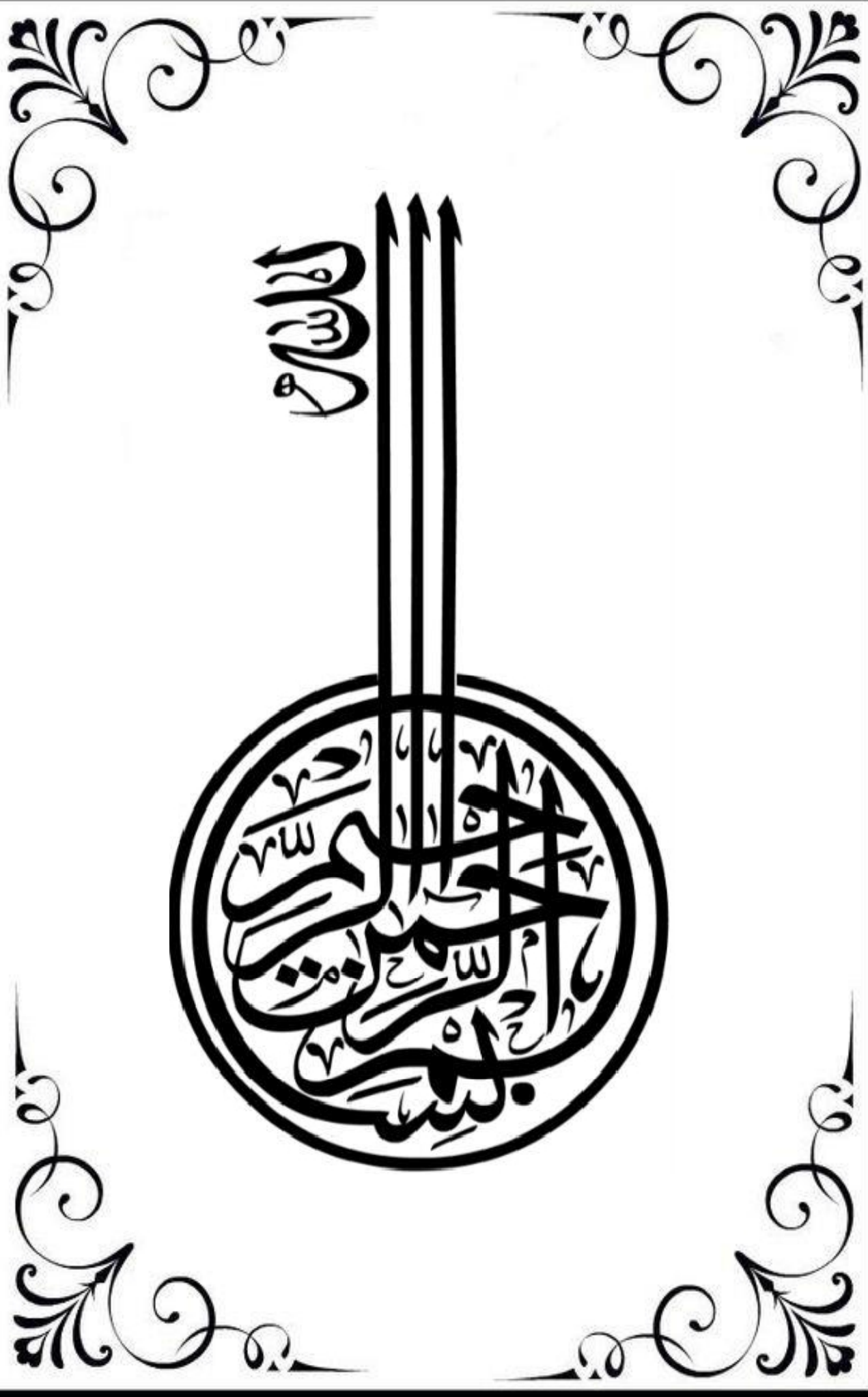
- سايح

---

الرتبة العلمية		
رئيسا		/بريك الطاهر
		/
		/

دورة جويلية 2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



## شكر وتقدير

حمد لله الذي

لذي أ

وأمدنا بالعزيمة والإرادة لإنجاز هذا البحث

إن الكلمات لمحتارة كيف تصنع عبارات الشكر والعرفان، ولو ظل المداد يخط وينسج أسمى عبارات التقدير أ ، مخلوف الذي امتن علينا بشرف الإشراف على هذا

البحث، وضحت من ثمين وقته لقراءة صفحاته وتقييمه بميزان العارفين القادرين

كما لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر الجزيل إلى أساتذة أعضاء المناقشة لقبولهم مناقشة هذه

المذكرة وملاحظاتهم القيمة لإثراء هذا العمل المتواضع، فجزاهم الله عنا كل خير

كما نوجه الشكر الجزيل للأستاذ الفاضل رزاقى مروان على جهوده الكبيرة في مساعدتنا

لإنجاز هذه المذكرة

كل أ: سم الحقوق بجامعة 20 أوت 1955 الذين سهروا على تكويننا منذ التحاقنا

بمقاعد الجامعة

إلى كل الطاقم الإداري وكل عمال وعاملات كلية الحقوق بجامعة 20 1955

وإلى كل من ساهم من قريب أو من بعيد في إتمام هذا العمل

حلاج فايزة

ايح

## إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ، والصلاة والسلام على رسول الله

أشكر الله سبحانه وتعالى الذي أعانني على إكمال هذه المذكرة والوصول إلى هذا اليوم المهم

في حياتي

، ثمرة هذا النجاح إلى والدي الغالي ووالدتي العزيزة اللذان رافقاني لحظة بلحظة في جميع

وأهديه إلى اخوتي سندي في هذه الحياة: آدم ومحمد وخليل حفظهم الله لي

سايح سارة

إهداء

إلى القامة الإنسانية و الفكرية

إليك أبي

إليك أمي

إلى من جعله الله سندا لي في الحياة أ

محمد

من الدنيا و لم يرحل من قلوبنا أ

و إلى كل من ساعدني في إنجاز هذه المذكرة

هدي هذا العمل

حلاج فايذة





إن مبدأ الحرية التعاقدية يسمح لأي طرف من أطراف العقد طرح شروط تناسب

اعتبار ناقل البحري والشاحن طرفان من أطراف عقد الـ

البحري فإنه يمكنهما تضمينه ما يشاءان طالما أن العقد شريعة المتعاقدين وفي حدود النظام

إدراكا لما ذكر أعلاه، يمكن الطرفان "الناقل البحري" " "

إعفاء الأول أو تحديد مسؤوليته عن عمليات المناولة المينائية، وبالرغم من اختلاف الفقه

على ما إذا كانت شروط إعفاء الناقل البحري أو تحديد مسؤوليته شروط

إذعان، أو يمكن الاتفاق عليها مسبقا في سند الشحن، إلا أنه استقر في الأخير على ضرورة

إدراكا ما استلزم الأمر محققة بذلك مصالح كافة الأطراف في عقد النقل البحري.

إذ أشارت الاتفاقيات الدولية النافذة في مجال تحديد مسؤولية النقل البحري على أن هذا

الأخير يتم وفقا للاتفاقيات واللوائح الدولية المعمول بها لكل طرد أو وحدة شحن أو وزن على

حسب التقدير أيهما أعلى.

فمبدأ تحديد المسؤولية ينص على إنقاص العبء على الناقل البحري وذلك بتعيين الحد

الأقصى للتعويض الذي يجب أن يتلقاه هذا الأخير، فاستثناء لما جاء في القواعد العامة

لمسؤولية الشخص على أنها تكون مطلقة في كل أمواله، نص القانون البحري الجزائري في

المادة 805 منه على إمكانية تحديد مسؤولية الناقل البحري بمبلغ يتماشى وقيمة الضرر مع

مراعاة إمكانيات الناقل البحري، والتزامه بالشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية

التي تخوله لاستعمال هذا الحق، وبالتالي كثيرا ما تحتوي سندات الشحن على اشتراط

عقدية تقضي بتحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الواقعة خلال مرحلة المناولة

المينائية، تسمى هذه الشروط عادة بالاتفاقيات المعدلة للمسؤولية أو المتعلقة بالتعويض، شرط

أن لا يتعلق هذا الاتفاق بالتزام يفرضه القانون بنص أمر ولو كان ثانويا باعتبار هذه

المتعاقدين لا يمكن أن

يمسها نظام تحديد المسؤولية حتى ولو تعذر الناقل بالشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية، التي جاءت داعمة لنظام تحديد المسؤولية كاتفاقية بروكسل وهامبورغ، إذ أن لهذا النظام أهمية كبيرة في حسن سيرورة عقد النقل البحري، كما أنه يسمح للطرف المضرور بتعويض محدود وأكد خير له من تعويض كامل ولكن غير مضمون الحصول عليه.

يتميز الموضوع محل الدراسة بأهمية كبيرة رادعة بالأساس إلى أن نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري أصبح ضرورة ملحة لسير عملية النقل البحري بسلامة، وإشباع مصلحة كل من طرفي عقد النقل البحري سواء الناقل أو الشاحن، فلا يمكن تصور نجاعة سيرورة عمليات المناوبة المينائية دون الحديث عن الدور الذي يلعبه نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري من خلال مراعاته لإمكانات الناقل البحري وتحفيزه على مواصلة مهامه بالرغم من الأخطار والأضرار التي قد تصيبه فضلا عن ذلك تحقيقه لوحدة عقد النقل البحري.

تمكن أسباب اختيار الموضوع في:

أسباب علمية:

التعرف على الموضوع محل الدراسة، ومدى تطبيقه على المستوى العملي، خاصة بعد اتصالنا بالمؤسسة المينائية التي أكدت على وجود صعوبات في تطبيق نظام تحديد المسؤولية كونه لم يحظى باهتمام كبير من طرف المشرع الجزائري.

أسباب ذاتية:

الرغبة في التعمق أكثر في دراسة القانون البحري بصن تحديد مسؤولية الناقل البحري هو موضوع لم ينل حظه من الكتب والمراجع والدراسات. وتهدف هذه الدراسة أساسا إلى تسليط الضوء على نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري والتعريف به، وبيان كيفية تطبيقه، وشرح مختلف الشروط المتعلقة بالناقل البحري وهو

ني الأول بهذا النظام، وشرح مختلف ما جاء في الاتفاقيات الدولية التي نص

نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري وكيفية تطبيقه على عقد النقل البحري.

إن القاعدة العامة التي تحكم التعويض باعتباره جزاء للمسؤولية في جميع الأنظمة التشريعية تتمثل في عادة المضرور إلى الحالة التي كان عليها قبل أن يحدث الضرر فالحد الذي تقف عنده مسؤولية الشخص طبقا لهذه القاعدة هو مقدار الضرر ، فالحد الذي تقف عنده مسؤولية الشخص طبقا لهذه القاعدة هو مقدار الضرر وحدود مقدرة الدائن المالية عن الدفع إلا أن ظهور اتفاقيات دولية تقتضي بالخروج عن هذه القاعدة العامة باستثناء لها يتمثل في التحديد الذي يتم على أساس الطرد أو الوحدة ويقتصر على الناقل البحري لا غير، جعلنا نقتضي إلى طرح الإشكالية التالية:

#### ▪ هل وفق المشرع الجزائري في وضع أحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري

من أجل الإجابة على هذه الإشكالية سفي التحليلي لما يتطلب البحث من وصف وتحليل وضبط العديد من المفاهيم القانونية.

للإجابة الإشكالية السابقة قسمنا الدراسة إلى فصلين، الفصل الأول تناولنا فيه المفاهيم لتحديد مسؤولية الناقل البحري، قسمناه إلى مبحثين، حيث تناولنا في البحث الأول ماهية تحديد مسؤولية الناقل البحري.

أما الفصل الثاني، تناولنا فيه التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري، قسمناه كذلك لمبحثين ، حيث تناولنا في المبحث الأول شروط استفاضة الناقل البحري من تحديد المسؤولية، وفي المبحث الثاني تناولنا طريقة احتساب سقف المسؤولية.

---

وختمنا بحتنا هذا بخاتمة رصدنا فيها مجمل النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها.



## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

---

### الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

إن الأصل في مسؤولية الشخص تكون مطلقة على كل أمواله، ولهذا الأصل استثناءات، سنتطرق في هذا الفصل للتعريف بأحد هذه الاستثناءات وهو نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري المنصوص عليه في أحكام القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، إذ يعتبر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري من أهم المبادئ في القانون البحري، إذ تأ. به أغلب التشريعات البحرية مع اختلاف في التنظيم.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

---

### المبحث الأول: ماهية تحديد مسؤولية الناقل البحري.

لم يعرف عقد النقل البحري تحديد المسؤولية على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل عن نظام تحديد مسؤولية المالك إلا في بداية القرن الماضي، وذلك عن طريق المشروع الدولي في بروكسيل سنة 1924 حيث أبرمت أول اتفاقية دولية تقرر للناقل البحري الحق في تحديد مسؤولية عن الأفراد أو التلف الذي يصيب البضاعة.

وتطرقت لهذا الحق في مطلبين:

المطلب الأول: نشأة وتطور نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.

## المطلب الأول: نشأة وتطور نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.

تعتبر فكرة تحديد مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة عند بحث مسؤولية الناقل البحري في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في إيصالها، وقد مر نظام تحديد المسؤولية بتطورات متلاحقة سنبحثها في مطلبنا هذا.

## الفرع الأول: تطور نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري في التشريع الدولي.

لقد جاءت عدة اتفاقيات دولية تناولت موضوع نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري وذلك لمدى أهميته البالغة في التشريع الدولي ومن بين هذه الاتفاقيات: اتفاقية بروكسيل 1924 واتفاقية هامبر 1978 اللتان سيكونان موضوع هذا الفرع.

## أولاً: اتفاقية بروكسل 1924 في مجال تمديد مسؤولية الناقل البحري.

تعتبر اتفاقية بروكسل 1924 أو قواعد لاهاي كما يفضل الفقه والقضاء الإنجليزي تسميتها، اتفاقية دولية في مجال توحيد القانون البحري، الذي يعتبر ولقد مرت هذه الاتفاقية بجملة من التعديلات نتناولها كالاتي:

### 1- قواعد لاهاي 1921: نظرا للطابع الإلزامي لقانون هارتر، والنجاح الذي حظي به

حماية الشاحن من تعسف الناقل، خشيت الدول البحرية التقليدية في أوروبا حيث أنها دول صالحة لأساطيل بحرية تجارية كبيرة، من اتساع نطاق الحلول الوطنية التشريعية التي يمكن أن تفرضها الحكومات في البلا، الأخرى على غرار قانون هارتر لمشكلة مخاطر الخسائر التي تلحق ببضائع مواطنيها المنقولة بحرا،<sup>1</sup> كان الناقلون البحريون من ن على قبول أحكام قانون هارتر في علاقتهم مع أمريكا

25 1924، معاهدة بروكسل، وانضمت

<sup>1</sup>الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد إليها الجزائر بموجب مرسوم 71/64 .1964

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

فإنهم لا يكونون راغبين في بسط هذا النظام على علاقاتهم مع الدول الأخرى،<sup>1</sup> أن يكونوا هم السباقين.

في وضع حلول توفيقية بين مصالحهم ومصالح الشاحنين وذلك عن طريق وضع سند شحن نموذجي ينظم مسؤولية الناقد حتى يؤمن الناقلون أنفسهم أخطار المنافسة، على أن وضع ند شحن نموذجي يقتضي تدخل الشاحن في المفاوضات مع الناقل لإعداده والشاحن غير مهيكّل في تنظيمات أو اتحادات مهنية مثل الناقل.

- :

لم يكن النقل البحري يتم بموجد سند الشحن كوثيقة مستقلة، تدرج فيها شروط النقل والبيانات الخاصة بالبضاعة، ولم يظهر هذا السند إلا في بداية القرن الثامن عشر، لأن العادات التجارية البحرية القديمة تبين أن ربان السفينة كان يحتفظ بسجل في السفينة يسمى دفتر السفينة لتسجيل كمية البضاعة المكونة على سفينته، وكل المعلومات المتعلقة بها حيث كان التجار يسافرون مع بضائعهم في نفس السفينة، وعند وصولها إلى ميناء التفريغ يستلم التجار بضائعهم بأنفسهم، فلم تكن هناك حاجة لإقرار سند شحن منفصل ببيانات البضاعة.<sup>1</sup>

## 2. بروتوكول بروكسيل 1924:

نتيجة للضغط الذي مارسه الدول الواقعة تحت الاستعمار البريطاني أ اتفاقية دولية ملزمة للناقلين يقيم نوعا من التوازن بين شركات النقل والشاحنين، استجابت بريطانيا لهذه الدعوة ونادت إلى عقد مؤتمر في لندن 1922

<sup>1</sup> : نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، بن عكنون، سنة 2007 31.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

مشروع اتفاقية دولية ليتم توقيعها في مؤتمر دبلوماسي ينعقد في بروكسل في العام القادم، وقد أوصى مؤتمر لندن باتخاذ قواعد لاهاي كأساس وكأرضية لمشروع الاتفاقية.<sup>1</sup>

وقد تشكلت في مؤتمر لندن نخبة مكونة من ممثلي 12 دولة لصيانة مشروع الاتفاقية وتقديمه للمناقشة في مؤتمر دبلوماسي ينعقد في بروكسل، فقامت النخبة بإعادة صيانة قواعد لاهاي في مشروع قريب الصلة بكل الأنظمة القانونية في مختلف الدول، وحاولت التخفيف من الطابع الانجلوساكسوني الذي أسبق قواعد لاهاي، وكانت اللجنة تهدف من وراء ذلك إلى جذب أكبر عدد من الدول لتوقيع الاتفاقية، تحقيقاً للتوحيد الدولي لموضوع مسؤولية الناقل البحري بسند الشحن وخاصة فيما يتعلق بإبطال شروط تحديد المسؤولية.

وقد حرصت كل نصوص الاتفاقية وبروتوكول التوقيع عليها على تبني فلسفة جعلت التنظيم القانوني لعقد النقل البحري بسند الشحن من النظام العام، فلا يجوز الاتفاق على الزيادة في فوق الناقل أو الإنقاص من التزاماته الواردة في الاتفاقية، ذلك هو الحد الأقصى من حقوقه والحد الأدنى من التزاماته، وإنما يجوز باتفاق خاص الزيادة

حقوقه، ومع ذلك لاقت اتفاقية بروكسل ترحاباً من طرف دول الشاحنين والناقلين على السواء، وأصبحت بعد الانضمام إليها تشريعاً وطنياً لأكثر من 53 دولة يهتما أمر النقل البحري، وبعد مرور ثلاثين سنة من تطبيقها وصدور تشريعات وطنية مستوحاة من أحكامها، بدأ الضعف والوهن يتسلل إلى الاتفاقية، وأصبحت عاجزة على مواجهة ما استجد في عالم النقل من تقنيات لم يكن في وسع واضعها التنبؤ بها سنة 1924، لذلك بات لزاماً على المشرع الدولي أن يتخذ مرة ثانية لمواكبة الاتفاقية مع الأنماط الحديثة في وسائل الشحن التي طرأت على النقل البحري.

<sup>1</sup> عبد الرحمن ملزي، مرجع نفسه، ص43.

### 3. بروتوكول بروكسل وقواعد فيزيبي:

بعد أن أعطيت قواعد لاهاي قوة القانون بإقرارها كاتفاقية دولية وبعد إصدار كثير من الدول لتشريعات وطنية تتعلق بنقل البضائع عن طريق البحر مستوحاة كلها من اتفاقية بروكسل 1924، كان لابد من وضع نصوص الاتفاقية تحت الاختبار من طرف الشاحنين والناقلين، فكانت نتيجة هذا الاختبار أمام النشأة، أن قواعد الاتفاقية لم تنزل مرور الزمن وتطور وسائل النقل، أصبح الشاحن في مركز أسوأ من مركزه في ظل الحرية التعاقدية، وخوفا من انفجار الوضع وافقت شركات النقل وأحست بضرورة تعديل الاتفاقية، فأخذت اللجنة البحرية الدولية الأمر على عاتقها وأحدثت بعض التعديلات تم إ بروتوكول بروكسل سنة 1924<sup>1</sup>.

### ثانيا: اتفاقية هامبورغ في مجال تحديد مسؤولية الناقل البحري.

جاءت اتفاقية هامبورغ 1978 لتحل محل اتفاقية بروكسل بقواعد وقوانين جديدة، لتصحيح الخلل الذي أحدثته قواعد لاهاي في مجال تنظيم النقل البحري. حيث أن اتفاقية هامبورغ تنطبق على كل عقود النقل البحري، على عكس اتفاقية بروكسل التي تنطبق على عقود النقل البحري المثبتة بسندات الشحن فقط<sup>2</sup>.

أوردت اتفاقية عدة أحكام جديدة لم تعرفها اتفاقية هامبورغ، تتعلق بمسؤولية الناقل والنطاق الزمني لعقد النقل، حيث جاءت المادة 06 نظام قانوني خاص بتحديد مسؤولية الناقل عن الضرر الذي ينجم عن ملاك البضائع، أو تلفها أو التأخير في تسليمها، حيث أن هذا النص من اتفاقية هامبورغ أحاط في مضمونه بوحدة الشحن والتي كانت موضوع خلاف في

<sup>1</sup> - عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، بن عكنون، سنة 2007 56.

<sup>2</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص75-78.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

اتفاقية بروكسل، حيث حددت مقدار التعويض بما يعادل مثلي ونصف الأجرة المستحقة البضائع المتأخرة.

07 ، نفس الاتفاقية تحت عنوان "سريان الاتفاقية على الدعاوي غير

العقدية" 08 بعنوان "سقوط الحق في تحديد المسؤولية" أحكاما مختلفة تنظم سريان عقد النقل البحري خصوصا في مجال حدود المسؤولية من حيث مبلغ التعريف المتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها تلك المشمولة بعقد النقل.

وبالتالي فإن هذه النصوص الثلاثة المذكورة في اتفاقية هامبورغ جاءت أكثر وضوحا في تنظيم المسؤولية المحدودة للناقل وأقرب إلى ما يجري في واقع الحياة العملية بعد التطور في مجال صناعة النقل البحري، فجعلت الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف يوزن بمعيار الطرد أو وحدة الشحن، أو بالكيلوغرام، فحدته في الحالة الأولى بمبلغ 835 حق سحب خاص، وجعلته في الحالة الثانية مبلغا يعادل 5,2 حق سحب خاص، ومنحت الخيار للشاحن لتطبيق المعيار الذي يعطيه مبلغا أكثر<sup>1</sup>.

واعتبرت الاتفاقية المسؤولية المحدودة ميزة، يجدر أن لا يتمتع بها الناقل إلا إذا كان جديرا بها، ولا يكون كذلك إلا إذا خلا فعله من تعهد إحداه بادراك أن ضررا يمكن أن يحدث، وهذه المسألة مازالت محل خلاف في ظل اتفاقية بروكسل، حيث لم تبين الحالات التي يحرم فيها الناقل من تحديد المسؤولية، مما جعل الفقه والقضاء يسلك اتجاهات مختلفة ومتباينة، فمنهم من اعتبر الخطأ الجسيم الـ

<sup>1</sup> - سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، عدد

42، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01 2014 517

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

كافيا من حرمانه من تحديد مسؤوليته، ومنهم من اشترط خطأ العمدي أو انش لسقوط حق الناقل في تحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: شروط تحديد مسؤولية الناقل البحري.

يقصد بشروط تحديد مسؤولية الناقل البحري، تلك الشروط التي تحدد أو تعين عبء المدين، بالتخفيف أو بتقدير هذا العبء جزافاً، وعليه فإنها تنقسم إلى نوعين:

#### أولاً: الشروط المخففة للمسؤولية

تسمى كذلك شروط تخفيض التعويض بحيث يحدد فيها قدر التعويض بنسبة معينة من الضرر، إلا بتعويض ما فات المدين من ربح، وليس ما لحقه من خسارة، قد تعين فيها مبلغ أقصى كتعويض ليدفعه المدين للدائن مهما كان قدر الضرر الذي نشأ عن خطئه، كالاتفاق على حصر مسؤولية الناقل البحري عن أضرار عمليات المناولة المينائية.

#### ثانياً: الشرط الجزائي.

وهو تقدير اتفاقي للتعويض عن طريق تحديد مبلغ جزائي يقدره الطرفان مقدماً كشرط لزومي لتعويض الخسارة المتوقعة، ويستحق لأحدهما عن الضرر الذي لحقه نتيجة خطأ المتعاقد الآخر، يسمى بالشرط الجزائي أنه يوضع عادة كشرط ضمن شروط العقد الأصلي الذي يستحق التعويض، يلتزم المدين في حدوده بتعويض الضحية عن الضرر الذي أصابه، ولكن هذا الأخير، ليس له المطالبة به إذا كان الضرر الذي أصابه يقل عن المبلغ المعين في العقد، بل يستحق فقط مبلغاً يساوي الضرر الذي لحقه على أساس المادة 1828<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البحري النقل الجوي - دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية العربية والاتفاقات الدولية والاجتهادات القضائية، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، 142.

<sup>2</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، 74.

## المطلب الثاني: مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.

شأنه شأن أي نظام أو مبدأ متبع في القانون، فإن لنظام تحديد مسؤولية الناقل البحري سائص تحدد المعنى والغرض من إتباعه أو اللجوء إليه، وفي مطلبنا هذا نحدد مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري وكيف عرفه المشرع وماهي الخصائص التي جعلته يلجأ إليه.

### الفرع الأول: تعريف نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.

رجعنا إلى سياق النصوص ا انونية الواردة في الاتفاقيات الدولية المحددة لمسؤولية الناقل سواء في مجال النقل البحري، أو في مجالات النقل الأخرى، نجدها تستخدم صطلحات متقاربة مثل "تحديد المسؤولية" "حدود المسؤولية" القانوني لتحديد مسؤولية الناقل، فإذا . ق النصوص القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بتوحيد قواعد مسؤولية الناقل البحري، وانتقلنا إلى الدراسات الفقهية الشارحة لهذه النصوص نجد مصطلح تحديد مسؤولية الناقل البحري هو المستخدم عن حالة ما تجاوز قدرًا معينًا من الضرر حالة توافر شروط مسؤوليته عن حالات الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يحدث للبضاعة محل عقد النقل البحري<sup>1</sup>.

وهذا المصطلح يثير لبسا لدى القارئ غير المتخصص، إذ كثيرا ما توحى الدراسة المعنوية لمصطلح تحديد مسؤولية الناقل أن المسألة تتعلق بحصر الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة، بينما المقصود من استعمال هذا المصطلح هو تحديد المسؤولية بعد قيامها، إذ لا مجال للتحديد إذا لم تقضى المحكمة بمسؤولية الناقل بعد توافر أركانها.

<sup>1</sup> - عبد الرحمان ملزي، مرجع سابق، د 93.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

ونظرا لعدم دقة مصطلح تحديد المسؤولية في دلالاته عن قصد المشرع الدولي، حاول بعض الفقه وصف تحديد المسؤولية بمبدأ استمد كثيرا من الفقه الفرنسي والمصري كتب، عدة مرة تحت عنوان "مبدأ تحديد المسؤولية".

وكأصل عام، مبدأ تحديد مسؤولية الناقل يعني أنه بغض النظر عن درجة الضرر، يجب تعيين الحد الأقصى للتعويض الذي يجب أن يتلقاه الناقل<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: خصائص نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري

إن لخصائص نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري دور كبير في إقناع الفقه والقضاء على ضرورة بقائها في عقد النقل البحري باعتبارها مستمدة من الملائمة التي تقتضيها التجارة الدولية، ويمكننا حصر هذه الخصائص في ثلاث خصائص أساسية :

البحري تستوجب تشجيع الناقل على استثمار أمواله في البحر، تحديد مسؤولية الناقل البحري يساعد على تقليل المنازعات واستقرار الأوضاع، تحديد المسؤولية يساعد على توحيد

### أولا: مخاطر النقل البحري تستوجب تشجيع الناقل على استثمار أمواله في البحر:

إن النقل البحري، وبصفة خاصة النقل الدولي، هو نشاط محفوف بالأخطار، ذلك أن الأخطار التي تتعرض لها السفينة في رحلتها كثيرة ومتعددة، وفي كثير من الأحيان يفقد الناقل سفينته مع البضاعة حينما يواجه خطرا بحريا استثنائيا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أطلع عليه على 16:27، بتاريخ 2021-05-09

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي: منظومة النقل البحري واللوجستيات، 2015، دار الفكر الجامعي، كلية الحقوق الاسكندرية، 2015. 20

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

كما أن الناقل يتعذر عليه عادة الإحاطة بكل ما يجري لسفينته في عرض البحر، إذ أن الربان هو الذي يستقل تسييرها ملاحيا وتجاريا بعيدا عن إشراف ورقابة الناقل وتوجيهاته.

ولما كان الأمر كذلك، فإن الناقل يحجم عن استثمار أمواله في هذا النشاط لو عامله المشرع معاملة الناقل البري، وجعل ذمته المالية كلها ضامنة لديونه الناتجة عن هذا الاستثمار، وإذا امتنع الناقل عن استثمار أمواله في البحر، فإن ذلك يؤدي إلى القضاء على أهم وسيلة من وسائل تبادل السلع بين الأمم، لذلك كانت المسؤولية المحدود،  
التجار على استثمار أموالهم في نشاط النقل البحري، ولا يخفى ما في ذلك من فائدة بالنسبة للمجتمع ككل.

إلا أن التقدم التكنولوجي الذي تشهده صناعة وبناء السفن، من حيث طريقة بنائها، أو الوسائل الأمنية المزودة بها، قد قلل من الأخطار البحرية التي تعجز السفينة عن مواجهتها في البحر، كما أن ظهور التأمين البحري الذي يعتبر أحسن طريقة للتعويض عن الخسائر بحال تحققها<sup>1</sup>، بما فيها قيام مسؤولية الناقل اتجاه صاحب البضاعة، قد جعل الناقل في غنى عن وسيلة أخرى تشجعه على استثمار أمواله في البحر وخاصة إذا كانت هذه الوسيلة تعود بأثر سلبي على المضرور صاحب البضاعة<sup>2</sup>.

### ثانيا: قليل المنازعات واستقرار الأوضاع:

يمكن نظام تمديد المسؤولية الناقل من حساب وتقدير التعويضات المستحقة، وبالتالي التصالح وديا مع المضرور، حيث يعرض عليه المبالغ المستحقة له كتعويض عن الضرر الذي لحقه حسب ما حددته الاتفاقية الدولية أو القانون البحري الوطني دون الحاجة للجوء إلى القضاء، وما قد يترتب عن ذلك من إطالة لأر النزاع، والناقل عند تحديد مسؤوليته يكون

<sup>1</sup> - علا عبد الحفيظ نويران المهيترات: رسالة ماجستير بعنوان المصلحة في التأمين البحري، قسم قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 13.

<sup>2</sup> - ملزي عبد الرحمان: سابق، ص 109.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

أكثر حرصاً على إجراء هذه التسويات الودية مع المضرور من عملائه حتى يتفادى الطريق القضائي، ويتفادى كذلك تشويه سمعته بين الجمهور جراء انتشار الأحكام.

ع الناقل مسؤولاً في حدود ذمته المالية عن كل ضرر يحدثه للبضاعة، فإن ذلك سيجعله يماطل في دفع هذا التعويض للمضرور، وبالتالي سيحاول هذا الأخير جاهداً للحصول على هذا التعويض من الناقل المماطل، وكذلك يحاول الناقل بثتى الطرق أن يؤخر هذا الدفع للاستنادة من انخفاض قسمة النقود، بالإضافة إلى الربح الذي سيحققه من جراء إيداع هذا التعويض أحد البنوك، فيعود عليه بربح معين خلال فترة المماطلة<sup>1</sup>.

وبناء على ذلك يرى القائلين لهذا التبرير أن تحديد مسؤولية الناقل البحري ؛ قبل الناقل، إذ في نظيرها يحصل الشاحن على المقابل، وهو عدم مماطلة الناقل في مقدار التعويض عندما يبادر الناقل للمصالحة أو الدفع الفوري دون اللجوء للقضاء أو التحكيم<sup>2</sup>.

على أن هذا التبرير قد يكون مقنعاً في الوقت الذي كان فيه التأمين عن البضائع اختيارياً، ولم يكن الاعتماد المستندي قد أصبح شرطاً من شروط البيع الدولي، إذ كان البائع يتقن ثمن البضاعة في ميناء الوصول، ولا يتدخل البنك لضمان استيفاء البائع ثمن البضاعة، أما في الوقت الحاضر لا يمكن تصور وجود نقل بحري دون التأمين على البضائع من قبل الشاحن الآن بوثيقة التأمين التي تشكل إحدى الوثائق الأساسية في الاعتماد المستندي، ذلك أن البنك لا يقبل دفع ثمن البضائع في بلد ميناء الشحن إن لم تكن البضائع مؤمناً عليها باعتبار هذه البضائع هي ضمان البنك في تحصيل قيمة الاعتماد.

<sup>1</sup> - ملزي عبد الرحمان: مرجع سابق، ص 111-112.

<sup>2</sup> - ثروت أنيس الأسيوفي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1960، ص 55.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

وإذا كان الأمر كما بسطناه أعلاه، فإن الشاحن لا يحتاج إلى التسوية الودية كما يقول أنصار هذا التبرير، وإنما سيحصل على التعويض عن ضرر الذي أصاب البضاعة من شركة التأمين، وهذه الأخيرة تحل محل الشاحن لمطالبة الناقل إذا كان سبب الضرر يرجع إلى حالة من الحالات التي يسأل عنها الناقل، فإذا كانت التسوية الودية وعم ماطلة الناقل في دفع التعويض هي المبرر الوحيد الذي يجعل نظام المسؤولية المحد الدولية ويستفيد منه الشاحن، فإن ذلك ليس صحيحاً لأن الشاحن له وسيلة أخرى تمكنه من الحصول على التعويض بسرعة وهو التأمين على البضاعة.

### ثالثاً: تحديد المسؤولية يساعد على تحديد القانون.

إن توحيد القانون الذي يحكم عقد النقل البحري، وهو عقد دولي بطبيعته، هو الهدف الأسمى الذي يسعى إلى تحقيقه المجتمع الدولي، وبالتالي كان تحديد مسؤولية الناقل بحد أقصى عن التعويض الذي يدفعه للشاحن عند قيام مسؤولية وتجنب مخاطر خضوعه للقوانين الداخلية للدول المختلفة التي تتباين فيها الحلول بالنسبة لهذه المسألة، سيؤدي حياً سوعية موحدة تحدد قيمة التعويض في جميع الدول، وتلتزم محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية بتطبيقها، عندئذ يتحقق الهدف المرغوب في النقل البحري الدولي وهو توحيد

1

ومع ذلك فإن هذا التبرير ينبغي أن لا ينسينا حقيقة أخرى، وهي أن تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ معين كحد أقصى للتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها هو من أشق المسائل استجابة للتوحيد، وذلك لاعتبارات كثيرة أهمها تباين قيمة العملات الوطنية في الدول المختلفة، واختلاف الظروف الاجتماعية والاقتصادية، مع تدني مستويات المعيشة في الدول النامية وارتفاعه في الدول المتقدمة، وبالتالي يمكن القول أن فكرة توحيد القانون عن طريق

<sup>1</sup> - ملزي عبد الرحمان: مرجع سابق، ص 112-113.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

إتباع نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري هي فكرة تخدم في الأساس، سهرت على إبرام اتفاقيات، الهدف منها تمديد الحماية التي يتمتع بها الناقل في الدول إلى قوانين الدول النامية التي كانت غائبة عند إبرام هذه الاتفاقيات<sup>1</sup>، من طرف الدول البحرية، أي أن الدول المتقدمة ابتكرت فكرة توحيد القانون البحري بتصدير القواعد المطبقة لديها إلى بقية الشعوب الأخرى وبالتالي تمديد الحماية إلى ملاك سفنها سواء كان النزاع في المحاكم الوطنية التي ينتمي إليها الناقل أم الماكم الأجنبية.

### المبحث الثاني: نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري.

إن مسؤولية الناقل البحري تعتمد أساسا على نطاقين، ويتمثل النطاق الأول في النطاق الشخصي، والذي يشمل أحكام هذه المسؤولية، ويوضح أنها لا تسري في مواجهة الناقل المتعاقد فقط، وإنما تسري في مواجهة أشخاص آخرين من بينهم الناقل البحري والأشخاص التابعين له وتسري في

ويتمثل النطاق الثاني في النطاق المادي والزمني والذي بدوره يشمل هلاك البضاعة، والتأخر في تسليمها، إذ بموجب عقد النقل البحري، يتوجب على الناقل البحري إيصال البضاعة إلى المكان المحدد والمتفق عليه، ومن جهة أخرى، يتوجب عليه أن يمنع إصابة البضاعة بأي ضرر أو

إن المهمة الرئيسية التي تتوجب على الناقل الذي أبرم عقد نقل مع الشاحن، هي أن ينفذ الالتزام بنقل البضاعة من بدايته إلى نهايته، بحيث يكون مسؤولا بصفة مباشرة عن كل هلاك أو تلف أو تأخير قد يصيب البضاعة للمرسل إليه، وهنا نكون أمام ناقل فعليين سواء قام بعملية النقل كبها، أو جزء منها، وفي كلتا الحالتين، يبقى اسم الناقل المتعاقد هو المذكور في سند الشحن، وهنا يكون

<sup>1</sup> - عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1999، 411.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

بذلك مسؤولاً في مواجهة الغير، وسيتم توضيح معنى النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري من خلال ما يلي:

### الفرع الأول: مسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص التابعين له.

لإتمام عملية النقل البحري التي يقوم بها الناقل البحري، يتوجب عليه الاستعانة بأشخاص لمساعدته في نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، وينقسم هؤلاء الأشخاص إلى أشخاص عاملين على متن السفينة أثناء الرحلة، وأشخاص يعملون في البر، وهذا يكون أثناء عملية التفريغ وعملية النقل وهذا ما سيتم توضيحه.

#### - أولاً: الأشخاص البحريون.

يقصد بالأشخاص البحريون، كل من يعمل على سطح السفينة والمياه، والذين يساعدون الناقل البحري لتنفيذ العقد، وعلى رأسهم ربان السفينة والمرشد البحري، وهذا نتيجة لطبيعة العلاقة بينهم وبين الناقل البحري، وهي علاقة تبعية، ففي هذه الحالة يكون الناقل البحري هو المسؤول عن الإخلال بالتزاماتهم أثناء تنفيذ مهامهم المكلفين بها، ومن الواجب هنا أن نميز بين نوع الأخطاء والتي تكون حسب حالتين: الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية<sup>1</sup>.

#### 1. الأخطاء الملاحية:

إن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها المرشد أو المندوبون الآخرون عن الناقل البحري لا تجعل مسؤوليته تقوم ولا تقوم أيضاً على الأخطاء المرتكبة من طرف ربان السفينة ومثال ذلك: مسؤولية الناقل البحري عن خطأ الريان في قيادة السفينة.

<sup>1</sup>- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع-دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2013 227.

## 2. الأخطاء التجارية:

على عكس الأخطاء الملاحية، فإن الناقل البحري يسأل عن الأخطاء التجارية التي يرتكبها، وهذا تطبيقاً لمبدأ أحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، وهذا باعتبار أن الغير لا تجمععه أي علاقة مع الشاحن والذي قصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها.

### - ثانياً: الأشخاص البريون.

في بعض الأحيان، يتوجب على الناقل البحري الاستعانة بأشخاص بريون، وهذا بهدف اتمام زمامات المطلوبة منه على أكمل وجه، زمن بين هؤلاء الأشخاص وكيل السفينة زمقاول

## 1. وكيل السفينة:

ت المادة 609 ق. ب. ج. أنه: "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان، بالقيام بالعمليات المعتادة وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"<sup>1</sup>. وبمعنى آخر، فإنه كل شخص بري يتولى القيام بعمليات التسليم كلياً مقابل أجر معين وهو شخص مستقل<sup>2</sup>، وبهذا يعتبر أي إخلال للوكيل بالالتزامات التعاقدية وفي حدود الوكالة الممنوحة له، والتي من بينها التأخير في استلام البضائع أو تسليمها أو عدم القيام بالإجراءات الإدارية والتي من الممكن أن تتسبب في خسائر لمن له الحق في استلام البضاعة، وهذا ما يجعل الناقل البحري هو المسؤول عن هذه الأخطاء في العلاقة التي تربطه، سواء بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلها، ذلك أنه لا توجد علاقة تعاقدية تجمعهم مع وكيل السفينة.

<sup>1</sup> - "609" 80-76 29 1396، الموافق 23 أكتوبر 1976 لمعدل والمتمم بالقانون

05/98 . . . . . ( فيف 10 أبريل 1977 ) المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98

البحري.

<sup>2</sup> - علي البارودي: مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية.

2. :

يكون هذا النوع من النقل بوثيقة شحن مباشرة في حالة تعهد الناقل البحري بإبطال البضاعة بالاعتماد على مساعدين آخرين، هذه الحالة تكون بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها، وهنا يكون للشاحن سند شحن واحد خاص بكل عمليات النقل المتعاقبة مما ينتج عنه<sup>1</sup>:

أ. أن للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر، بالرغم من كونه لم يستلم البضاعة من الناقل الأول إنما من الأخير.

ب. شروط يند الشحن المباشر تكون حاکمة لجميع عمليات النقل المختلفة في العلاقة مع الناقل الثاني على شروط لم يتفق عليها مع الشاحن كان هو المسؤول الأول<sup>2</sup> الحالة التي يتم فيها النقل بسند شحن مباشر يقوم الناقل الأول وهو الذي يكون قد أصدر سند شحن بالاتفاق مع الشاحن بتولي النقل إلى مكان محدد إلى أن يتم التسليم لناقل بحر والذي يقوم أيضا بنقل البضاعة إلى نقطة أخرى لتسليمها إلى ناقل ثالث، وهذا بالتتابع<sup>3</sup>.

- عندما يتم الاتفاق فإنه من الضروري أن يتم التفريق بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وبين حالة النقل المتتابع، ففي الحالة الأولى التي يتعهد فيها الناقل المتعاقد إلى ناقل فعلي بتنفيذ النقل أو جزء منه دون أن يحصل على ترخيص من الشاحن، أما الحالة الثانية فإن الناقل لا يصدر سند شحن مباشر إلا بموجب اتفاق مع الشاحن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - هروك جميلة: الاستغلال المينائي في الموانئ الجزائرية ومسؤولية الناقل للبضائع، مذكرة ماجستير، قانون خاص، ذ ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، ص119.

<sup>2</sup> - الواحد رشيد: المرجع السابق، ص139.

<sup>3</sup> - الواحد رشيد: المرجع السابق، ص 110.

<sup>4</sup> - الواحد رشيد: المرجع السابق، ص111.

**: النطاق المادي والنطاق الزمني.**

إن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يتمحور حول هلاك البضائع أو تلفها، أو وصولها متأخرة على ميناء الوصول، وهذا ما سنحاول دراسته في الفرعين التاليين وذلك لتبيان ما المقصود بالنطاق المادي والنطاق الزمني لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

**: النطاق المادي.**

إن أبرز ما قد يفهم من النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري هو أنه يتمثل في 03 أساسية وهي هلاك البضاعة، أو تلف البضاعة، أو وصولها متأخرة لميناء الوصول:

**: هلاك البضائع.**

إن الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق الناقل البحري هو تسليم البضائع للمرسل إليه بنفس الحالة التي كانت عليها أثناء تلقيها من المرسل وهو الشاحن، لكن في بعض الأحيان لا يستطيع الناقل البحري الالتزام بهذا الشيء والوفاء به، وهذا نتيجة للهلاك الذي يصيب البضاعة مما يجعل المسؤولية قائمة في حق الناقل البحري وهذا حسب نص المادة 802 . . .<sup>1</sup>

ومن الملاحظ أن في حالة هلاك البضاعة قد يكون هلاك كلي أو هلاك جزئي، والمقصود بالهلاك الكلي هو فناء أو اختفاء البضائع بصفة كلية، على عكس الهلاك الجزئي، ويمكن أن يكون الهلاك كلياً أيضاً إذا أصاب البضاعة قدر كبير من الأضرار بحيث لا يستطيع مالك هذه البضاعة أن يستخدمها أو يبيعها، كالبضائع المحروقة<sup>2</sup>، غير أنه لا يسأل الناقل البحري عن النقص العادي الذي يصيب البضائع وهو ما يعرف بعجز الطريق والذي يلحقها جراء النقل وذلك بسبب طبيعتها، كالبضائع التي تشحن حبا، مثل الحبوب وبسبب التبخر كالسوائل التي تتبخر

<sup>1</sup> - 02 من الأمر السابق.

<sup>2</sup> - أعراب كميلى: تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص23.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

بسبب عامل الجو، شرط أن لا يتعدى نسبة معينة<sup>1</sup>، يتم إثبات الهلاك الكلي بأنه هناك بضاعة يتم تسليمها للناقل البحري للتكفل بها، في حين أنها لم تصل للمرسل إليه، ويكفي للإثبات أن يقوم طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضائع بواسطة سند الشحن، وذلك لصعوبة إثبات الفعل السلبي ماديا.

### ثانيا: البضاعة.

ومعناه وصول البضاعة كاملة من حيث الوزن والمقدار، ولكن يكون هناك ضرر أصابها من حيث نوعها، كفاكهة فسدت أو أجهزة تحطمت، أو تعفن الحبوب نتيجة هطول الأمطار عليها، ويسأل الناقل البحري في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات<sup>2</sup>.

### ثالثا: التأخير في تسليم البضاعة.

المقصود به هو عدم تمكن الناقل البحري من تسليم البضائع في الميعاد المحدد في عقد النقل البحري أو الميعاد الذي من المفروض أن يسلم فيه الرجل العادي البضائع، وأشارت المادة 05 اتفاقية هامبورغ إلى التأخير في إيصال البضاعة، فيصبح مسؤولا عن التأخير في حالة ما إذا تأخر عن المدة المتفق عليها في العقد، وإذا لم يتم تحديد المدة فيحسب التأخير حسي العرف التجاري في ميناء الوصول<sup>3</sup>.

أخضع م.جالضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في التسليم المنقول بحرا بالنسبة للبضائع للمرسل إليه ضمن قواعد القانون البحري الجزائري، وهذا حسب نص المواد 771 775 805 ن.ب.ج، فنصت المادة 771 على أنه: " يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى

<sup>1</sup> - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 220.

<sup>2</sup> - بسعيد مراد: عقد النقل البحري للبضائع وفقا بقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2012 260.

<sup>3</sup> - أعراب كميلا: المرجع السابق، ص 108.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير.<sup>1</sup> ومن هنا يتضح أنه يتوجب على الناقل البحري أثناء تغيير السفينة أ، يوصل البضاعة في الميعاد ا .

وما يستنتج من النص السابق هو أن المشرع الجزائري قد جعل مسألة التأخير في التسليم خاضعة لقواعد القانون البحري، ويكون التسليم في حالتين:

- إما في الوقت المتفق عليه.

-

:

لا: في التشريع الجزائري.

نص المشرع الجزائري في المادة 802 . . : "عد الناقل مسؤولاً على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفته بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية<sup>2</sup>. " أي بمعنر هذه المادة أنه يتوجب على الناقل البحري أو يكون متكفلاً بالبضائع إلى حين تسليمها للمرسل إليه أي أن يتسلمها من الشاحن أو ممثله القانوني، ويأخذها على عاتقه حسب نص المادة 739 الذي ينص: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إليه أو إلى ممثله الذ<sup>3</sup> ."

ومن خلال المادتين السابقتين يتضح أن نطاق هذه المسؤولية يبدأ من تسلّم البضاعة في ميناء الشحن إلى غاية تسلّمها في ميناء التفريغ لمن له الحث في استلامها، وفي هذه المدة، يقع على عاتق الناقل تحمل أي ضرر قد يصيب البضاعة، حيث جاء في قرار المحكمة العليا لا التجارية والبحرية في العديد من قراراتها على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، من أبرزها:

<sup>1</sup> - الأمر السابق. 771

<sup>2</sup> - الأمر السابق. 802

<sup>3</sup> - 739

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

- 59509 الصادر بتاريخ 17 ديسمبر في قضية ( . . ) ( . . )  
و(م.ص.غ.م) حول مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر تأتي تلحق البضاعة منذ  
تكلفته بها حتى التسليم إلى المرسل إليه حسب المادة 802 . . .  
ومفاد هذا القرار أنه يعتبر الناقل مسؤولاً عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة<sup>1</sup> منذ تكلفته بها إلى غاية  
إيصالها لها ومن ثم فإن أي طعن بهذا الخصوص يعتبر غير سديد.

- 113345 الصادر بتاريخ 16 1995 في قضية ( . . . ) ( . . . )  
(ش.م.أ) حول عقد النقل البحري والخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ،  
فمسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة للمعني بالأمر حسب نص  
739 802 780 879، قانون بحري ج<sup>2</sup>.

مما سبق يتضح أن هذه المسؤولية تقع على عاتق الناقل البحري منذ تسلمه البضاعة وتمتد إلى  
غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه.

### ثانياً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية.

نصت مواد عديدة من اتفاقيات مختلفة على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وأهم هذه  
المواد والاتفاقيات مايلي:

• المادة 01: فقرة هـ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات

الشحن لسنة 1924 على أن أحكامها لا تنطبق إلا على الفترة الممتدة من شحن

<sup>1</sup> - قرار المحكمة العليا، (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 12 ديسمبر 1987 59509، المجلة القضائية، عدد 01  
199 76.

<sup>2</sup> - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 1995 113345، المجلة القضائية، عدد خاص،  
199 208.

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.

البضائع على ظهر السفينة إلى غاية تفريغها في ميناء التفريغ، ومفادها أنه تنطبق على المرحلة البحرية الممتدة من الشحن إلى غاية التفريغ فقط، وهذا لا ينفي أن العمليات التي تسبق عملية الشحن لا تدخل ضمن عقد النقل البحري للناقل البحري<sup>1</sup>.

• 04 1978 عالجت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل

البحري ومنه يستنتج أنه على الناقل البحري الالتزام بشحن البضائع على السفينة ورسها ونقلها ثم تفريغها وتسليمها للمرسل إليه<sup>2</sup>.

• 12 2009

التي يتحمل فيها الناقل المسؤولية، فنصت هذه المادة في فقرتها الأولى على أن مدة مسؤولية الناقل تبدأ باستلام الناقل البضائع بغرض نقلها وتنتهي عند تسليم البضائع لصاحب الحق فيها<sup>3</sup> إلا أن الفقرة 03 من نفس المادة أفادت بأنه يجوز للطرفين أي الناقل والشاحن أن يتفقا على خلاف ذلك كالتسليم والتسليم، لكن بصورة مقيدة ويتمثل هذان القيدان في:

- **القيد الأول:** يكون متعلق بعدم جواز الاتفاق على أن يكون وقت التسليم الناقل لاحقا، الأول بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع.

- **القيد الثاني:** يكون متعلق بأن لا يكون وقت التسليم للمرسل إليه سابق لإتمام التفريغ النهائي بمقتضى عقد النقل البحري.

ومما سبق يمكن استنتاج أن مدة الالتزام تكون محصورة من وقت الاستلام لغاية التسليم بالإلا،

إلى التقيد بمكان وميعاد التسليم.

<sup>1</sup> - أعراب كميلا: المرجع السابق، ص 114.

<sup>2</sup> - المادة 04 تنص: "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في موانئ الشحن وأثناء النقل في ميناء التفريغ".

<sup>3</sup> - أعراب كميلا: المرجع السابق، ص 116.



## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

---

لا يحتاج القاضي إلى معرفة ما إذا كانت القضية المعروضة عليه تتدمج ضمن نطاق التطبيق الإلزامي لنظام تحديد المسؤولية كما لا يحتاج للالتفات إلى أحكام هذا النظام إلا إذا انعقدت مسؤولية الناقل عن حالة هلاك أو تلف البضاعة لان التحديد يرد على المسؤولية عند قيامها ومن الطبيعي أن تنعدم الحاجة إلى التحديد في حالة غياب المسؤولية أصلاً وبالتالي نتطرق في هذا الفصل إلى مبحثين

المبحث الأول : شروط استنفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية

المبحث الثاني: طريقة احتساب سقف المسؤولية

## المبحث الأول : شروط استفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية

لقد وضع المشرع الدولي وحتى الجزائري شروطا إذا توافرت مجتمعة كان للناقل أن يستفيد من الحق المقرر له في التمسك بنظام تحديد المسؤولية وسنتطرق في مبحثنا هذا إلى هذه الشروط المقسمة إلى :

المطلب الأول اختيار الشاحن لنظام تحديد المسؤولية

المطلب الثاني: الشروط الخاصة بالناقل البحري

### المطلب الأول : اختيار الشاحن لنظام تحديد المسؤولية

تحدد شروط استفادة الناقل من لنظام تحديد المسؤولية في انتقاء أمرين الأول ترك الخيار في يد الشاحن أما الثاني يتعلق بالسلوك الإرادي للناقل نتحدث في مطلبنا هذا عن الشرط الأول الذي اسند للشاحن مهمة تحديد مسؤولية الناقل البحري.

#### الفرع الأول تصريح الشاحن بجنس وقيمة البضاعة

يجب أن يقدم الشاحن البيان عن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن والغرض من هذا الشرط هو ترك الفرصة الكافية للناقل ليتمكن من اختيار العنابر الصالحة لرص البضاعة فيها حسب طبيعتها وتهيئة الأماكن المناسبة لها وتوزيع الحراسة على هذه الأماكن والعناية حسب قيمة هذه البضائع التي ستوضع فيها

ومن أحسن القوانين التي نظمت وقت التصريح بجنس البضاعة وقيمتها هو القانون الهولندي لسنة 1952 الذي يقضي بان يقدم الشاحن بيان التصريح عن جنس البضاعة وقيمتها إلى الناقل قبل انعقاد العقد أو وقت انعقاده فإذا قدم هذا البيان بعد هذا التاريخ فإنه لا ينتج أثره ولا يحول دون تطبيق القواعد الخاصة التي نص عليها القانون وبهذا القانون الأخير يمكن

للناقل من انعقاد العقد إن يتعرف على مدى مسؤوليته فيتحذ الإجراءات الضرورية بهذا الشأن دون أن يخشى مما يمكن أ يتعرض له من مفاجآت غير لائ<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: أن يتقدم الشاحن بالتصريح قبل الشحن

لقد وضحت كل من الاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري<sup>2</sup> الهدف من هذا الشرط يكمن أساسا في إعطاء الناقل الفرصة الكافية في اختيار السفينة المناسبة لنقل مثل هذه البضائع و اختيار الأماكن المناسبة لرص البضاعة المعلن عن جنسها وقيمتها من قبل الشاحن حتى يتمكن الناقل من تعيين حراسة لهذه البضاعة أ عملية الشحن و النقل التفريغ أي أن هذا الشرط يساعده في تجهيز احد عنابر السفينة المناسب للطبيعة الخاصة للبضائع محل عقد النقل البحري و كذلك هذا الشرط هو الذي يمكن الناقل من تقدير الأجرة الإضافية التي يفرضها على الشاحن زيادة عن الأجرة المتفق عليها والمحددة في تعريفه لنقل للخط<sup>3</sup>.

ويثير هذا الشرط التساؤل حول متى يبدأ الشحن؟ والإجابة أن الشحن يبدأ من اللحظة التي تتصل فيها البضاعة بآلات الشحن<sup>4</sup> سواء كانت روافع أو مضخات أو أنابيب أو غيرها من أدوات الشحن، ذلك أن قبل هذه المرحلة يستطيع الناقل معاملة البضاعة معاملة خاصة، ينتهي الشحن عند وضع البضاعة كلها على ظهر السفينة تمهيدا لرصها في المكان المخصص لها داخل السفينة ، ا كان النقل على السطح مسموحا به قبل الشاحن أو العرف أو القانون الساري في ميناء الشحن . وعلى ذلك يجب على الشاحن

<sup>1</sup>قوارية قويدر، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع بين التشديد و ضرورة التشجيع على الاستثمار

دكتوراه كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ابو بكر بلقايد 466.

<sup>2</sup> "04" 05 اتفاقية بروكسل 1924.

<sup>3</sup> ملزي عبد الرحمان : سابق من 185 186.

<sup>4</sup> هاني محمد دويذار، موجز القانون البحري، د.ط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع 1997 38.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

أن يقدم بيانا بجنس و قيمة البضاعة قبل اللحظة التي تبدأ فيها العملية الأولى للشحن حتى يتحقق الغرض الكامل من البيان في مواجهة الناقل.

على أن هذا لا يعني أن البيان الذي يقدمه الشاحن بعد الشحن لا ينتج أثره القانوني في استبعاد حق الناقل في التمسك بتحديد المسؤولية إذا قام الناقل بتدوينه في سند الشحن , ولكن كل ما في الأمر أن الناقل ليس ملزما بإدراج أي بيان عن جنس البضاعة و قيمتها الذي يقدم إليه بعد الشحن أما إذا قبله الناقل أو وكيله مثل الريان , فإنه ينتج جميع أثاره القانونية , لأن المادة 5 من اتفاقية بروكسيل تجيز للناقل أن يتنازل عن الحقوق المخولة له كلها أو بعضها، كما تحيز له أن يزيد من مسؤولياته و التزاماته كما هو ولا شك أن قبول الناقل للبيان بعد الشحن يعتبر تنازلا عن حقه في ضرورة تقديم البيان قبل الشحن<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث : أن تزيد القيمة المصرح بها عن مبلغ التحديد

يستلزم هذا الشرط أن تكون القيمة المصرح بها تفوق المبلغ المنصوص عليها في الاتفاقية أو القانون البحري إذا كان هو الواجب التطبيق أي أن تزيد عن ما يعادل مئة جنيه استرليني ذهابا , أما إذا كان البيان يتضمن قيمة اقل من المبلغ المحدد في النصوص الواجبة التطبيق, اعتبر هذا البيان لاغيا ولا يترتب عليه استبعاد نظام تحديد المسؤولية المنصوص عليه في النصوص الواجبة التطبيق, كما لا يعتبر تحديد مسؤولية بمبلغ اقل من المبلغ المنصوص عليه في هذه النصوص, 7/3 من الاتفاقية والمادة 811 ن القانون البحري تبطل هذه الشروط.

<sup>1</sup> - ن الفقرة 1 من المادة 5 من اتفاقية بروكسيل على انه " للناقل أن يتنازل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤوليته و التزاماته عن الوجوه المبينة في الاتفاقية الحالية بشرط يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في , "

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

فالقاضي ملزم بتطبيق تحديد المسؤولية رغم أن المبلغ المعلن عنه اقل من مبلغ التحديد !

وهذا الحكم تقتضيه الاتفاقية , لأن القضاء يغير ذلك و يؤدي إلى إتاحة الفرصة للناقلين لإجبار الشاحنين عن التصريح بقيمة اقل من القيمة الحقيقية للبضاعة و اقل من مبلغ التحديد .

فالناقل بما لديه من قوة اقتصادية و سياسية يكون قادرا على ! الشاحن في بعض الأحيان هو صاحب المركز الضعيف, أن يدون في البيان المقدم منه قيمة اقل من مبلغ التحديد المنصوص عليه في الاتفاقية فلا سبيل لتفويت هذا المسلك على الناقل ! بتقرير حالة البطلان لمثل هذا البيان .

### الفرع الرابع : أن تصرف إرادة الشاحن إلى استبعاد تحديد المسؤولية .

يجب أن تتجه إرادة الشاحن بما لا يدع مجال للشك, عند تقويم بضاعته و التمسك بإدراج بيان جنس البضاعة و قيمتها في سند الشحن, إلى حرمان الناقل من أحكام تحديد المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف الذي من المحتمل أن يحدث للبضاعة , و يتبين من البيان أن الغرض هو الحصول على تعويض يعادل القيمة المصرح بها في سند الشحن عند الهلاك أو التلف الذي يحدث

للبضاعة محل عقد الناقل البحري, إما إذا كان البيان يهدف إلى هذا الغرض , يلتزم إلا بدفع تعويض لا يتجاوز سقف مسؤوليته المحدودة بالرغم من وجود البيان في سند الشحن. و هناك أمثلة كثيرة أن يدرج بيان بجنس البضاعة و قيمتها و مع ذلك لا يستبعد نضام تحديد المسؤولية لان إرادة الشاحن لم تتجه من هذا البيان الذي يقدمه الشاحن تنفيذًا لتعليمات الجمارك واللوائح الإدارية في بعض الموانئ , حيث تلزم الشاحن أن يقدم بيانًا بجنس البضاعة و قيمتها عندما يتعلق الأمر بشحن بضائع معينة.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

وتحرص شركات النقل عادة في مثل هذه الأحوال على تدوين البيان المقدم من الشاحن تنفيذًا لبعض اللوائح الإدارية في "مربع مستقل" في سند الشحن طبع خصيصًا لمثل هذا البيان، تدون في مربع آخر القيمة من عدمها، حتى يكون الغير على علم بان القواعد العامة هي الواجبة التطبيق عند حدوث الهلاك أو التلف، أو نظام تحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

### الفرع الخامس: أن يدون البيان في سند الشحن

و الحكمة من هذا الشرط متى يستطيع القاضي تقدير التعويض في حدود القيمة المصرح، بالإضافة إلى سهل من الإثبات في حالة ما كان البيان مكتوبًا، لذلك كثيرًا ما يحرص الشاحن علي أن يقدم البيان الخاص بجنس البضاعة و قيمتها إلى الناقل كتابة حتى يكون من السهل عليه إثبات ذلك إذا ما لم يتم الناقل بتدوين البيان الأخير سهواً<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في مسؤولية محدودة و سواء أدرج هذا البيان في سند الشحن أم لم يدرج وهذا طبقاً لأحكام<sup>3</sup> 6.

### المطلب الثاني: الشروط الخاصة بالناقل البحري

يقوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري على فكرة توازن بين مصلحة الناقل ومصلحة ن، ويفترض إبداء حسن نية الناقل في التزامه، فإذا ما بذر منه سوء سلوك إرادي يتمثل في فعل أو امتناع يحدث خلا بهذا التوازن، حُرم من التمسك بتحديد المسؤولية، ذلك أن تحديد المسؤولية ميزة قررت لتحقيق عبئ مسؤولية الناقل، ومن المنطق ألا يستفيد منها

<sup>1</sup> - ملزي عبد الرحمن، ا سابق، ص 188.

<sup>2</sup> - قوادرية قويدر، ا سابق، ص 466.

<sup>3</sup> - اتفاقية هامبورغ . "06".

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

إلا الناقل الجدير، وسنتطرق في مطلبنا هذا إلى الشروط الواجب توافرها في الناقل حتى يسند إليه مبدأ تحديد المسؤولية، فقسمناه إلى فرعين أساسيين هما:

: عدم ارتكاب الناقل لغش أو خطأ جسيم

:

: عدم ارتكاب الناقل لغش أو خطأ جسيم

نشأ ضرر عن فعل أو امتناع عن فعل قصد به الناقل إحداث ذلك الضرر، فلا شك أننا نكون في مواجهة عمد أو غش، والقصد في مفهومه الحديث مرادف الخطأ العمدي خاصة بعد ظهور فكرة الخطأ الجسيم أو الغير مغتفر<sup>1</sup> أو امتناع، مع علمه التام أنه من شأن ذلك إحداث ضرر ومع ذلك يصر على ارتكابه، ولكن لا يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب البضاعة، وذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الأضرار<sup>2</sup>، وبالتالي إذا كان الغش لا يفترض في الناقل فإنه يقع على المضرور عبئ إثباته، ومتى أثبت المضرور غش الناقل حرم هذا الأخير من ميزة تحديد المسؤولية، وهذه هي الفلسفة التي أقام عليها الفقه والقضاء قيوداً لما المادة 5/04 من اتفاقية بروكسل<sup>3</sup> المتعلقة بسريان نظام تحديد المسؤولية<sup>4</sup>.

لجسيم

:

ذهب جانب من الفقه إلى الالتزام بحرفية نص المادة 5/04 من اتفاقية بروكسل، والقول بوجود تطبيق نظام تحديد المسؤولية في جميع حالات الهلاك أو التلف، حتى ولو كان هذا

<sup>1</sup>- الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 103.

<sup>2</sup>- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، 283.

<sup>3</sup>- اتفاقية بروكسل.

<sup>4</sup>- 200.

قد نشأ من غش الناقل، أو تابعيه، ومن باب أولى إذا نتج عن خطئه الجسيم.

وحجتهم في ذلك عبارة " ي أي حال من الأحوال" التي وردت في هذا النص، حيث أن هذه العبارة قاطعة في الدلالة على تطبيق نظام تحديد المسؤولية، في كل الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية الناقل البحري، ولو كانت ناشئة عن غشه.

هذا الاتجاه استخرج من نص المادة 5/04 من اتفاقية بروكسل ذريعة لمناصرة الناقل، وفسر عبارة "في أي حال من الأحوال" أنها وضعت خصيصا لحماية الناقل الغشاش، غير أن هذا الرأي قد جانب الصواب، لكونه أهمل الجانب الأخلاقي لمسؤولية الناقل البحري في حالة ارتكابه سلوكا إراديا يترتب عنه هلاك أو تلف البضاعة محل عقد النقل البحري.

ولذلك يعتبر هذا الاتجاه في الفقه ضعيفا لم يتأثر به القضاء إلا في القليل النادر من الأحكام.

أما الرأي الغالب والراجح الذي أيده القضاء، فإنه يذهب إلى وجود اعتبار غياب غش الناقل أو خطئه الجسيم شرطا لاستفادته من المسؤولية المحدودة، وسند أصحاب هذا الاتجاه هو القاعدة العامة التي تقرر أن الغش يفسد كل شيء، وانطلاقا من هذا المبدأ، تفرعت الحجج التي تؤيد هذا الاتجاه في الفقه، وهي:

- إن الغش يخل بمبدأ حسن النية في تنفيذ الالتزام العقدي ويتنافى مع فكرة الالتزام بحد ذاتها، إذ أنه لا يجوز أن يعلق الالتزام على محض إرادة المدين، والموصل الذي تعرض لإحداث الضرر يكون بمثابة من علق تنفيذ الالتزام على إرادته.
- إن الغش هو أساس من الأسس التي يبنى عليها البطلان في العقود، ومادام العقد الذي أبرم بين الناقل والشاحن قد أبطله الغش الصادر من الناقل، فغنه لا محل

لتطبيق المادة 5/04 من اتفاقية بروكسل<sup>1</sup>، لأن هذه الأخيرة تستلزم لسيرانها أن يكون هناك عقد نقل بحري دولي للبضائع.

• إن عبارة "أي حال من الأحوال" 4/05 من الاتفاقية تنصف إلى قيمة البضاعة، وليس إلى أسباب قيام المسؤولية، إذ أن الناقل له الحق أن يحدد مسؤوليته مهما كانت قيمة البضاعة الهالكة أو التالفة، وهذا ما قصده واضعو هذه العبارة.

وهناك رأي ثالث يحاول التلطيف من هذه المساواة على الناقل، فيفرق بين الغش والخطأ الجسيم الصادر من الناقل، ويعتبر غياب الغش شرطاً لاستعادة هذا الأخير من تحديد المسؤولية، أما الخطأ الجسيم لا يرتقي إلى مرتبة الغش، ومن ثم لا يحرم الناقل من الاحتماء بتحديد المسؤولية، غير أن هذا الرأي لم يسلم من النقد لأنه يعتمد على الغش بمفهومه التقليدي، ذلك أن الغش في مفهومه الحديث لا يختلف عن الخطأ الجسيم، وهذه التفرقة أصبحت مهجورة في الوقت الحاضر بعد ظهور فكرة الخطأ غير المختصر، فهو يجمع بين الغش والخطأ الجسيم، إذا انصرفت فيه إرادة الناقل لارتكاب فعل أو امتناع مع علمه أن من أن هذا الفعل أو الامتناع أن يحدث ضرراً لبضاعة محل عقد النقل.

وإذا أردنا تقدير هذه الآراء مجتمعة، نجد أصحابها ينطلقون من فكرة مناصرة الناقل أو الدفاع عن الشاحن، وهذا يؤدي إلى الانحياز وعدم الموضوعية.

إذا انطلقنا من فكرة الغش نجد كل القوانين الوطنية تمنع الناقل من استبعاد مسؤوليته أو التخفيف منها عن الأضرار التي تنشأ عن غشه الشخصي، ولكن هذا لا يمنعه من استبعاد مسؤوليته أو التخفيف منها في حالة وقوع الضرر بسبب الغش الصادر من تابعيه، إذ هذا الأخير لا يحرمه من هذا الحق إلا إذا رفعت الدعوى على هذا التابع.

<sup>1</sup> - "04" 05 من اتفاقية بروكسل.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

فالناقل قد لا يعلم بتاتا بانصراف إرادة التابع أو الوكيل إلى إحداث الهـ وبالتالي لا يجوز من الناحية القانونية ولا من الناحية الأخلاقية أن نحاسبه على فعل لم يرتكبه ونحرمه من التمسك بحقه في تحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

### ثانيا: موقف القضاء من الغش والخطأ الجسيم

لم تكن أغلب التشريعات الوطنية مناصرة لتعريف تقسيم الخطأ إلى درجات معينة، وإنما تعرف الإخلال الجسيم في تنفيذ العقد، وهذا يعتبر انحرافا عن العقد، ومن ثمة يصبح العقد في حكم المعدوم.

وبمسايرة هذا التقسيم في دراسة موقف القضاء الدولي بشأن الأفعال التي تحرم الناقل من الاستفادة بأحكام تحديد المسؤولية، نجد القضائين الأمريكي والإنجليزي في طليعة القضاء الدولي الذي اعتنق مبدأ الانحراف، والقضاء الفرنسي والمصري في طليعة القضاء الذي عتنق المذهب الثاني.

:

يتضح من استقراء أحكام القضائين الأمريكي والإنجليزي، أما الانحراف يعتبر مانعا من موانع تطبيق نظام تحديد المسؤولية.

وقد عرفه القضاء الإنجليزي في عدة مناسبات بأنه المخالفة الجوهرية لأحكام عقد النقل البحري، إذ يحرم الناقل من تحديد مسؤولياته المنصوص عليها في المادة 5/04<sup>2</sup> من اتفاقية بروكسل.

<sup>1</sup>- ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 202 - 203.

<sup>2</sup>- "04" "05" اتفاقية بروكسل.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

ومن التطبيقات التي عرفها القضاء الأنجلو-أمريكي بحرمان الناقل من التمسك بنظام تحديد المسؤولية هو الانحراف عن الطريق المعتاد في تنفيذ عقد النقل، إذا كان هذا الانحراف غير مسموح به بموجب المادة 4/4 من الاتفاقية<sup>1</sup>.

### : الغش والخطأ الجسيم

هنالك إجماع في القضاء الفرنسي بين محكمة النقض والمحاكم الدنيا على أن الغش الصادر من الناقل شخصياً، ويكون هو الصدد في إحداث الضرر يحرم الناقل من أحكام تحديد المسؤولية الواردة في اتفاقية بروكسل أو القانون الوطني، تأسيساً على قاعدة أن الغش يفسد كل شيء، وهذا القضاء أيده الفقه بالإجماع، ولكن الخلاف وقع بين المحاكم الدنيا ومحكمة النقض في ما يتعلق بالخطأ الجسيم.

المحاكم التجارية ومحاكمة الاستئناف كانت تقضي بحرمان الناقل من تحديد المسؤولية كلما كان فعله الشائن هو السبب في إحداث الضرر، لا فرق في ذلك بين الغش والخطأ الجسيم.

غير أنه يصعب في كثير من الحالات التفرقة بين الغش والخطأ الجسيم، إلا أن محكمة النقض الفرنسية كان لها رأي مخالف إذ أنها ترى أنه إذا كان الغش يحرم الناقل من تحديد المسؤولية فإن الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو تابعه لا يكون عرقلة بتطبيق تحديد المسؤولية المفروضة بعبارة مطلقة وأمرة في النصوص القانونية إذ يعتبر من النظام العام.

ولعل هذا التضارب والتناقض في الأحكام، لمسألة تحديد الفعل الذي يعتبر غيابه شرطاً لتحديد مسؤولية الناقل، هو الذي دفع المشرع الفرنسي للتدخل سنة 1966

<sup>1</sup> - 4/4 اتفاقية بروكسل.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

حيث نصت المادة 28 18 بوان 1066 صراحة على أن الغش وحده هو الذي يحرم الناقل من تحديد المسؤولية.

نلاحظ مما سبق أن هناك اختلافا في الفقه حول تفسير المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل، وهذا الاختلاف من شأنه أن يحدث خلافا في القضاء الكامل من حيث التوحيد الدولي المنشود لنظام تحديد المسؤولية في هذه الاتفاقية.

:

هذا النوع من السلوك يكون بإرادة الشخص وبمفهوم آخر مرتكب هذا الفعل يكون على علم بالنتائج المترتبة عن سلوكه مسبقا، ولكن لا يأخذه على محمل الجد.

وأخذ به النظام الإنجليزي على عكس النظام الفرنسي، والجزائري والدول العربية التي لا يدرك قضائها كيفية تطبيق هذا النوع على ارض الميدا .

### : الفعل أو الامتناع بقصد الإضرار:

نصت معظم الاتفاقيات الدولية القائمة على أساس نظم تحديد المسؤولية أنه إذا ارتكب الناقل البحري فعلا أو امتناعا بقصد إحداث الهلاك أو التلف، أو التأخير في التسليم، أي أن المعيار المعتمد هنا هو معيار العمد أي أن الناقل البحري، يتعمد إحداث الضرر، ويمكن استخلاص الحالات التي يكون فيها الناقل البحري في حالة عمد، إذا توفر له عنصرين هما:

: إف إرادة الناقل إلى إتيان الفعل أو الامتناع، والثاني انصراف إرادة الناقل إلى النتائج التي ترتبت عن هذا الفعل، أو الامتناع إذ يجب توفر هذين العنصرين حتى تكون بصدد توافر حالة العمد.

يعد انصراف الإرادة إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع من الأسس التي تقوم عليها فكرة العمد، ولهذا إذا لم تتصرف إرادة الناقل البحري إلى ارتكاب فعل معين، أصبح من المستحيل اعتباره من الأفعال العمدية التي تحرم الناقل من التمسك بنظام تحديد المسؤولية، غير أنه يجب أن تتوافر في إرادة الناقل حرية الاختيار، وأن يقدم على ارتكاب الفعل بمحض إرادته ودون إكراه أو جبر سواء كان ذلك بفعل الطبيعة أو بفعل بشر، كما يستلزم أن يكون مدركاً م الإدراك للقرار المتوقع حصوله، من ارتكاب هذا الفعل، وما يترتب عنه من إخلال بالتزامه العقدي.

وبالتالي، إذا كانت إرادة الناقل حرة، وكان مدركاً وعالماً أنه من شأن هذا الفعل أن يؤدي إلى عدم تنفيذ التزامه العقدي، وصف هذا الفعل بأنه عمدي.

ومن الحالات التي يكون فيها الناقل البحري أمام ارتكابه لفعل عمدي، وفي حالة استخدامه لسفينة غير صالحة للملاحة مع علم مسبق بذلك.

أو حالة الانحراف الغير مبرر للسفينة عن خط السير المتفق، وبالتالي إمكانه تسليم البضاعة في ميعادها المتفق عليه.

لا يتوفر العمد بانصراف الإرادة إلى الفعل أو الامتناع فقط، بل لابد من أن تتصرف هذه الإرادة إلى إحداث ضرر يصيب البضاعة كالهلاك أو التلف أو التأخير، وبناءً على ذلك يجب أن تتصرف إرادة الناقل الذي يستخدم سفينة غير صالحة للملاحة إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها،<sup>1</sup> وكذلك أن تتصرف إرادة الناقل الذي يصدر تعليماته إلى الريان

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

بالانحراف عن خط سير السفينة المتفق عليه بين الناقل والشاحن إلى التأخير في تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في استلامها، بالإضافة إلى انصراف إرادة الناقل الشحن من التعويض في حالة إصداره سند شحن خال من بيان عدد الطرود من قبل الشاحن ووكيله.

وبالتالي فإن عنصر إحداث الضرر هو مسألة نفسية تنطلق أساساً بنية الناقل في إحداثه، لذلك يكون من الصعب على الشاحن إثباتها أمام القضاء، وبالتالي يستعين هذا الأخير بعوامل خارجية أخرى لاستخلاص هذه النية، ولقد اعتمد القضاء الأنجلو أمريكي قاعدة " ك لإنصاف الشاحن، في هذا المجال ومساعدته لإثبات نية الناقل السيئة اتجاهه، إذ تكون إرادته قد انصرفت لإحداث الهلاك أو التلف سواء كان على علم تام بإمكانية حدوث هذا الهلاك أو التلف جزاء الفعل الذي ارتكبه، أو كان يجب عليه حتماً أن يعلم بذلك.

فمن الحالات التي لا تحتاج إلى إثبات، وإنما ؛ الهلاك أو التلف، حالة الناقل الذي يريد الحصول على مبلغ التأمين المستحق في حالة هلاك السفينة، فيحاول تفجير السفينة أثناء وجودها في عرض البحر، فتهلك السفينة وما عليها من بضائع.

في النهاية، يمكن القول أن الجزء الأول من النظام القانوني الذي أتى به كل من القانون البحري وقواعد فيزبي وهامبورغ، وهو السلوك الإرادي لا يختلف عن فكرة الغش التقليدية الفعل أو الامتناع الذي اعتبرته التشريعات الثلاثة مانعاً من موانع تطبيق نظام المسؤولية، ولكن المسألة ليست بهذه السهولة، فيما يتعلق بالجزء الثاني من فكرة السلوك الإرادي، وهو عدم الاكتراث مع العلم أن ضرراً يمكن أن يحدث.



ومن هنا لا يلجأ القاضي من تلقاء نفسه إلى تحديد سقف المسؤولية بمجرد قيامها وإنما يفعل ذلك عندما يتجاوز ضرر الذي أصاب البضاعة مبلغ التحديد المحدد في المادة 805<sup>1</sup>.

:

إن اتفاقية بروكسل حرصت على بيان الضوابط التي يتم على أساسها احتساب سقف مسؤولية الناقل البحري إضافة إلى ق ب ج وإضافة إلى قواعد هامبورغ لسنة 1978، جميع هذه القوانين حددت كيفية احتساب مسؤولية الناقل البحري فاتفاقية بروكسل أخذت بضابط الطرد والوحدة في حساب سقف المسؤولية لتضيف بعد ذلك اتفاقية بروكسل للضابطين السابقين ضابط الكيلوغرام الواحد لتأتي بعد ذلك اتفاقية هامبورغ بهذه الضوابط الثلاث، زيادة على ذلك ضابط رابع وهو أجرة النقل.

:

يعد الطرد من أهم الضوابط التي يتم على أساسها تقدير سقف المسؤولية الخاصة بالناقل البحري في جميع الاتفاقيات ولهذا كان من الواجب التعريف بالطرد الذي يعد ضابط لتحديد المسؤولية.

### : تعريف الطرد

كلمة طرد تعني أن البضاعة أو جزء منها قد حزمت في حزمة واحدة أو أكثر، قد تم تحميلها في رباط سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو صندوق بحيث تكون كل حزمة منها معينة

<sup>1</sup> - 805: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10 000 وحدة حسابية من كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية من كل كيلوغرام يص ... بتاريخ النطق بالحكم".

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

بذاتها حاملة لأرقام وعلامات مميزة، ويذكر عددها في سند الشحن وعلى هذا الأساس يتم تحديد الحد الأقصى للمسؤولية<sup>1</sup>.

الفقه فقد عرف الطرد بأنه رزمة أو حزمة أو ، بعد مسبقاً من أجل النقل أو المناولة المينائية أو الميكانيكية، وتجعله في شكل اسب ليصبح على تلك الحالة أي أدوات التجارة ليسهل مناولته من يد لآخر دون تعرض محتواه للتلف أو الضرر وهو ما يعرف بطرد الشحن.

الفقه لم يستقر على هذا التعريف فقط، بل عرفه على وظيفته ليظهر بذلك 04 اتجاهات، تهدف جميعها إلى تحديد ضابط لتقدير مبلغ التحديد المنصوص عليه في المادة 5/04 من اتفاقية بروكسل<sup>2</sup>.

الاتجاه الأول: يذهب أنصاره إلى القول بأن الطرد هو كل وحدة من وحدات البضاعة قائمة بذاتها وتتميز عن غيرها بما تحمله من أعلامات تذكر في سند الشحن.

الاتجاه الثاني: عرف أنصاره الطرد بأنه وحدة من وحدات البضاعة مغلقة بغلاف خارجي معين، وتحمل علامة مميزة لها عن غيرها من ، فالمعيار هنا هو التغليف.

الاتجاه الثالث: يرى أنصاره أن الطرد يتحدد وفقاً لاتجاه نية الأطراف إلى اعتبار أنه شحنه معين طرد إذن فالمعيار هنا هو الطرد وهذا يتضح في سند الشحن.

الاتجاه الرابع: وينظر أصحابه إلى الطرد النمطي الحقيقي على أساس الطرد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - بسعيد مرادن عقد النقل البحري للبضائع ي القانون البحري الجزائري والاتاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر القايد، تلمسان 2011 299.

<sup>2</sup> - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 250.

<sup>3</sup> - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 22.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

اعتمد القضاء الأمريكي على تحديد عدد الطرود التي يضرب فيها مبلغ التحديد لاستخراج الشغف الذي تقف عنده مسؤولية الناقل البحري.

مثال: إذا وضع الشاحن 10 طرود في صندوق خشبي ولم يذكر في سند الشحن عدد الطرود الصغيرة وإنما اكتفى بوضع الصندوق الكبير فقط، فإن الصندوق كله يعتبر طردا

القضاء الفرنسي لم يترك الحرية المطلقة للمتعاقدين لتحديد ما يعتبر طردا في الشحنة المنقولة بحرا بل قيدها بضابط مادي وهو العلامات الرئيسية اللاحقة بالبضاعة.

القضاء العربي لم يخرج كثيرا عن نطاق القضاء الدولي في تحديد مفهوم الطرد.

### ثانيا: في القانون الجزائري

بت م 805 ق ب ج على أنه: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10 000 وحدة حسابية من كل طرد أو وحدة شحن أخرى...". وما يفهم من نص المادة 805 أيضا أنه يكون مسؤولا كأصل عام في تصريح الشاحن أو ممثله وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة وإما استثناء في حال عدم التصريح، فهنا تكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية تختلف لاختلاف صور المسؤولية عن الهلاك التلف والبضاعة.

وأن المشرع الجزائري قد اعتمد على معاهدة بروكسل، لكونه منضما إليها 1964 بحيث يطبق الحد الأقصى للتعويض، ليعدل النص بموجب نص المادة 48، ويحدد المبالغ التي

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

تدفع كحد أقصى مقابل التعويض عن الخسائر أو الأضرار التي قد تصيب البضاعة

وبالرغم من كون المشرع الجزائري لم ينضم إلى بروتوكول 1968 لمعدل لمعاهدة بروكسي،  
بحذفه للفقرة 05 04 ( ) 02 كان مطابقا ومشابها  
02 نفس البروتوكول<sup>1</sup>.

### تعريف الوحدة :

المقصود بالوحدة هو وحدة الوزن أو القياس أو الحجم، التي تحدد عادة أساسا لتحديد أجرة  
النقل سواء كانت طنا أو مترا أو كيلوغراما أو مترا مكعبا، فإذا اختلفت الوحدة الواردة في سند  
الشحن عن الوحدة التي تراعى في احتساب الأجرة، كانت العبارة بالوحدة الواردة في سند<sup>2</sup>

### ثانيا: البضائع التي ينطبق عليها وصف وحدة.

لتحديد البضائع التي تشملها كلمة وحدة المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل 1924  
وبروتوكول تعديلها م 04 05 الفقه ل 03 مجموعات، كل من هذه المجموعات  
لها رأي:

<sup>1</sup> - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي  
للبنائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ( )، لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه، تخصص عقود  
ومسؤولية، كلية الحقوق الأساسية والعلوم السياسي<sup>2</sup>

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

الاتجاه الأول: يرى أنصاره أن البضائع التي تنطبق عليها كلمة الوحدة، بدون تغليف، إذا فإن مفهوم الوحدة هنا هو الوحدة التي يتم على أساسها تحديد الأجر، كالطن الحجمي، أما الوحدة العضوية للشحن كالكيس أو البرميل، فلا تعتبر وحدة<sup>1</sup>.  
الاتجاه الثاني: يري أصحابه أن لفظ الوحدة يشمل البضائع فقط، والتي تعد في ذاتها وحدة، كالسيارة، الجرار، وكل وحدة لا ينطبق عليها وصف الطرد.

الاتجاه الثالث: يعتمد أنصاره في تحديد معنى الوحدة على الوحدة التي انصرفت عليها نية المتعاقدين وونت في سن الشحن ذلك أن ما ون هو ما يمكن الشخص الذي ينتقل له سن

2

• إتفاقية هامبورغ في 06 01 805<sup>4</sup> . . .

الجدل الحاصل في إتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكول 1968

ان الوحدة هي وحدة الشحن أي الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

• القضاء الأمريكي لم يختلف كثيرا في تعريف الوحدة، حيث اعتبرها وحدة اجرة النقل

المعتادة فنص عليها في قانون نقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1936 COGSA  
يجد القضاء الأمريكي أي صعوبة في الاعتماد على الوحدة التي تم على أساسها تحديد أجره النقل عن تحيد سقف مسؤولية الناقل<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - 04 05 : " 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، وإن هذا البيان قد دُون في سند ...".

<sup>2</sup> - : 236.

<sup>3</sup> - 06 1، من إتفاقية هامبورغ المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

<sup>4</sup> - 805 80/76 : "يقصد بالوحدة الحسابية بمفهوم هذا الأمر....".

<sup>5</sup> - : 240.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

ورغم أنه لا يوجد نص صريح يفسر لفظ الوحدة في اتفاقية بروكسل، إلا أن محكمة روتردام بهولندا قضت أن الآلة غير المغلفة لا تعتبر طردا، وأخذت بوحدة الأجرة وهي الطن كأساس لتحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

القضاء العربي اتبع القضاء الفرنسي يف مسألة تحيد المسؤولية وفي تحديد معنى الوحدة، فعرفت محكمة النقض المصرية ومحكمة التمييز الكويتية الوحدة بأنها وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل الوارد في سند الشحن أساسا لتقدير سقف المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة.

### : الكيلوغرام

مادة 04 فقرة 05 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تنص على ضابط الكيلوغرام لكن بروتوكول بروكسل 1924 حرص أن يدرج ضابط الوزن وذلك العدل بين الناقل والشاحن في حالة ما إذا كان الطرد أو الوحدة ذات حجم كبير أو ذات وزن ثقيل، ومن هنا فإن الطرد الكبير والطرء الصغير لا يستويان عند تحديد سقف المسؤولية.

المشرع الجزائري نص على إمكانية تحويل مبالغ التعويض إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية، ولكن لم ينص على كيفية التحويل، إذن الحد الأعلى هو الذي يطبق (س م 805 ق.ب<sup>2</sup> وأعطى م.ج الحق للمضروور في اختيار الضابط الذي المسؤولية طالما أن سند الشحن متضمن لذلك، ويكون الرجوع لضابط الوزن عندما تكون له

.1979

<sup>1</sup>- 1978-01-9à

<sup>2</sup>- ملزي عبد الرحمان : المرجع السابق .241

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

وتتمثل خصائص ضابط الوزن في حل المشاكل التي عرفتتها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 كمشاكل السيارات ؛ التي تشحن دون تغليف، والتي لم تصنف على أو وحدة وكذلك الحبوب والسوائل<sup>1</sup>.

ضابط الوزن يعتبر أكثر ضمانا لتحقيق العدل على عكس الطرد ، هو يحقق التوازن بين

مثال: إذا كان وزن البضاعة الهالكة هو 500 كلغ وكان كل كلغ يعادل 30 وحدة حسابية، على أن تحديد مبلغ التعويض بالجنيه الاسترليني عن كل طرد أو وحدة قانونية، أو ما يعادله بالعملة الوطنية، وألقينا بموجب بروتوكول 1968 واستعيدت بنص م02<sup>2</sup>.

المادة 09 فقرة 02 منحت للدول المتعاقدة حق تحويل الجنيه الإسترليني كوحدة حسابية دون العملات الأخرى، هو ثباته من حيث التقلبات بالإضافة ان نصوص اتفاقية بروكسل يغلب عليها الطابع الانجلوسكسوني المسيطر على أ لاهاي.

### ع الرابع:

إن الاتفاقيات الدولية التي نصت على تحديد مسؤولية الناقل البحري، لم تتعرض لمسألة أجرة النقل، ومن بين هذه الاتفاقيات، اتفاقية بروكسل 1924 1968 نصوصها خالية من المواد التي تنص على أجرة النقل في حالة التأخير. وفي ظل هذا الغموض ظهرت عدة آراء بشأن هذه المسألة.

<sup>1</sup> - 805 الأمر السابق.

<sup>2</sup> - 2 : اتفاقية بروكسل تنص على: " لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة، أو المتعلقة بها بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كلغ قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة".

## لرأي الأول

يرى أصحاب هذا الرأي أنه من الواجب الأخذ بفكرة ضابط أجره النقل المسؤولية، هذا لإنصاف الناقل البحري<sup>1</sup>.

الرأي الثاني:

أما في القانون البحري الجزائري، وحسب نص المادة 805 منه، فإن المشرع الجزائري ملزم بتطبيق ما تحتويه المادة، ومن هنا فإن المشرع الجزائري أخذ بضابط أجره النقل لتحديد سقف مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع أو وصولها متأخرة، وهنا يتم 2.5 لمقدار الأجرة المستحقة عن البضاعة، ولكن شرط أن لا يتجاوز التعويض مجموع الأجرة المستحقة.

مثال: الشاحن شحن 100 صندوق موز إلى ميناء الجزائر بأجرة قدرها 1000 وصولها للميناء تبين أن 20 صندوق لم يصل إلى البضاعة مما فوت على الشاحن فرصة بيع سعر مرتفع، فهنا تحديد المسؤولية على الأساس التالي:

10 دولار مضروبة في 20 صندوق أي تساوي 200 × 2.5

التحديد هو 500 دولار، وهو مبلغ لا يتجاوز مجموع أجره النقل.

وفي الأخير نستنتج أن هذا الضابط يمتاز عن غيره من حيث الوحدة النقدية.

## المطلب الثاني: النظام النقدي للوحدة الحسابية

إن النظام النقدي لتحديد مسؤولية الناقل البحري، أو ما يسمى بالنظام النقدي للوحدة الحسابية يعتمد على ضابطين أساسيين كأساس لتقدير تحديد المسؤولية، أو كما يعرف بالعملات النقدية، وهما وحدة الجنيه الإسترليني والعملة الخيالية.

<sup>1</sup>- ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص246.

الفرع الأول: وحدة الجنيه الاسترليني

يكون تحديد مبلغ التعويض بالجنيه الاسترليني عن كل طرد أو وحدة قانونية، أو ما يعادله بالعملة الوطنية، وألغيت بموجب بروتوكول 1968 واستعيدت بنص المادة 02 من اتفاقية بروكسل.

المادة 02/09 منحت للدول المتعاقدة حق تحويل الجنيه الاسترليني إلى العملة الخاصة بالدولة شرط أن يكون التحويل بأرقام صحيحة.

: مقدار الوحدة الحسابية

إن الأسباب التي دفعت أعضاء مؤتمر لاهاي إلى اختيار الجنيه الاسترليني كوحدة حسابية دون العملات الأخرى، هو ثباته من حيث التقلبات بالإضافة أن نصوص اتفاقية بروكسل يغلب عليها الطابع الأنجلوساكسوني، المسيطر على أعمال لاهاي.

ثانياً: قيمة الوحدة الحسابية

يفهم من نص المادة 09 01 أن القصد من الجنيه الإسترليني هو الجنيه الذهبي، وهنا يكون الدفع بالورق على أساس قيمة الذهبية للجنيه.

في سنة 1977، تم مراجعة اتفاق شرط الذهب فرفع مبلغ التحديد بالنسبة للطرد أو الوحدة إلى 400 جنيه، ففي فرنسا قضت محكمة استئناف 200 جنيه نتيجة ضياع طردين من البضاعة، وتم تحويل الجنيه للعملة الفرنسية فكان ناتج التحويل 2048<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - م 02 اتفاقية بروكسل: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة، أو المتعلقة بها، بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلوغرام قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة".

02 قيمة الوحدة الحسابية في بعض التشريعات الوطنية:

الجزائر حددت مسؤولية الناقل بمبلغ 100 جنيه استرليني سواء كان النقل البحري وطنيا أم دوليا إلى غاية 1998 فجعلته مرتبطا بالدولي فقط، أما الداخلي فأخذت بنظام الفرنك 10 000 ، عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من البضاعة الهالكة أو التالفة.

سوريا: حددت مسؤولية الناقل البحري بمبلغ 10 000 فرنك باونكرية عن كل طرد أو وحدة و 30 فرنك باونكرية عن كل كيلوغرام.

: العملة الخيالية

تم الاعتماد على العملة الخيالية في البروتوكول الذي عدل اتفاقية بروكسل لسنة 1968 فأصبحت كل بضاعة هالكة وتعرضت للتلف، يقاس مقدار التعويض فيها على أساس الذهب، إذ اعتمد المشرع الجزائري وأخذ بهذه القاعدة في تحديد مقدار التعويض، فدخلت هذه العملة حيز التنفيذ بموجب بروتوكول اتفاقية بروكسل لسنة 1977.

:

المادة 04/02 من بروتوكول بروكسل لسنة 1968

ون من 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الذهب الخالص، وأثناء حدوث نزاع يتم لنظر في الدعاوى المعروضة أمام المحكمة، أثناء حدوث نزاع، يتم النظر في الدعاوى المعروضة أمام المحكمة، فيتم تحويل الفرنك إلى العملة الوطنية وفقا للتاريخ المعين للفصل في الدعوى.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 02 04 1968 : " يعني الفرنك وحدة مالية مؤلفة من 50.65 ..... أمامها النزاع"

إن المشرع الجزائري اعتمد على نفس هذه القاعدة، لكن بأسلوب مغاير ويتضح ذلك من  
04/ 805<sup>1</sup>.

بروتوكول بروكسل لسنة 1968 لم يعتمد على قاعدة الجنيه الإسترليني وعدل عنه وهذا  
نتيجة أن الاتفاقية لم تحدد القيمة الذهبية للجنيه الإسترليني تحديدا مضبوطا من حيث  
الوزن، بالإضافة أن الذهب قد تطرأ عليه تغييرات مختلفة من حين لآخر<sup>2</sup>.

بالرجوع إلى نص المادة 805

الجزائري قد أهمل ولم يعط بالآلية تحويل الفرنك الذهبي إلى عملة دينار جزائري، فلم  
يحدد كيفية التحويل.

ذات اتفاقية وارسو لسنة 1929 نك البوانكاري نظرا للتناقض الذي أثارته مسألة  
الفرنك الفرنسي الذهبي، إذ كان لابد من ظهور معيار يتم على أساسه حساب التعويض،  
نوق النقدي الدولي في شهر 07 جويلية إلى إقرار وحدة نقدية جديدة وهي

16 ة رئيسية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- م 04/805 تنص على: يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم في هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين

ميلغرام ونصف من الذهب على أساس من الألف في النهاية... بتاريخ النطق بالحكم"

<sup>2</sup>- 261.

<sup>3</sup>- ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 268.

## الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري

أخذت بهذا المبدأ جميع الاتفاقيات فيما بعد، ومن بينها اتفاقية هامبورغ في مادتها<sup>1</sup>، والمادة 26 منها، بروتوكول بروكسل<sup>2</sup> لسنة 1929 الذي حدد مسؤولية الناقل البحري بـ 666.66 حق سحب خاص.

أما المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه القاعدة، نظرا لعدم انضمامه لاتفاقية هامبورغ، مما يبقي مشكلة تحديد الأساس الذي يتم على مقداره حساب سقف المسؤولية قائما.

---

<sup>1</sup> - نص م 06 من اتفاقية هامبورغ: "تحدد مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام المادة 05

البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 836 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى... أيهما أكبر".

<sup>2</sup> - 26 من اتفاقية هامبورغ على: الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 06 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص، كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المالية إليها في المادة 06 إلى العملة الوطنية..... لذي تتفق عليه الأطراف".



في الأخير نجد أن موضوع تحديد مسؤولية الناقل البحري هو موضوع ذو طبيعة خاصة، يحكمه عقد النقل البحري، وتبرز هذه المسؤولية الدور الأساسي للناقل البحري الذي تقع على عاتقه جملة من الالتزامات الواجب عليه تنفيذها في إطار عقد النقل البحري، وحتى تنشأ مسؤولية الناقل البحري لا بد من ارتكابه لخطأ أدى قيامها، وبالتالي فإن هذه المسؤولية يترتب عنها جزاءات قانونية يتحملها الناقل البحري، وقد تضمنها القانون البحري الجزائري ونصت عليها الاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ، أما في القانون البحري الجزائري فتناولها المشرع الجزائري من خلال المواد 770 771 773 775 782

إذ اعتبرت هذه المواد الناقل البحري مسؤول عن كل هلاك أو ضرر أو تلف للبضاعة في المدة التي كانت تحت تصرفه.

ونجد أن المشرع الجزائري قد منح للناقل البحري حماية قانونية وتتمثل في إعفاءه من المسؤولية شرط أن يتم إثبات أن الخطأ أو الضرر الذي أصاب البضاعة كان راجع إلى أشخاص آخرين وأسباب أخرى، ويجوز له التمسك بحق تحديد المسؤولية، وهذا حسب نص

802

وبناء على ما سبق نستخلص النتائج والتوصيات التالية:

### **النتائج:**

إن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من وقت استلام البضائع إلى غاية تسليمها للمرسل إليه.

المشرع الجزائري قد تبنى أحكام اتفاقية بروكسل المتعلقة بالناقل البحري، وهذا من خلال مصادقته عليها.

إن المشرع الجزائري قد أعطى حماية للناقل البحري، وحدد الحالات التي يتم على أ  
تحديد مسؤوليته.

إن المشرع الجزائري والقوانين الدولية ألزمت الناقل البحري بشروط يجب أن يحترمها حتى  
يتمتع بحق تحديد مسؤولياته، فهذا الحق محدود وليس مطلق.

### التوصيات:

من خلال الدراسة التي أجريت في هذا الموضوع نقترح ما يلي:  
نشر قرارات وأحكام القضاء المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري وتلك المتعلقة أساسا بتحديد  
المسؤولية، حتى يسهل الاطلاع عليها للباحثين ورجال القانون.  
المشرع الجزائري تناول تحديد المسؤولية اقتباسا من الاتفاقيات وبطريقة غامضة، لذلك نقترح  
أن ينظم المشرع المواد المتعلقة بنظام تحديد المسؤولية بشكل أكثر وضوحا وتفصيلا.  
التنسيق ما بين كا الفاعلين في مجال القانون البحري من مؤسسات مينائية وشركان النقل  
والمؤسسات الجامعية، وذلك عن طريق برمجة أيام مفتوحة وأيام دراسية وملتقيات بالشراكة.  
إنشاء غرف تختص في حل النزاعات البحرية داخل الوطن.

### الإجابة على الإشكالية:

في النهاية، وبعد الدراسة الشاملة لموضوع نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري نرى أن  
المشرع الجزائري قد نظم أحكامه في مادة واحدة، المادة 805 ق ب ج، ولم يحيطه بما يلزمه  
من شمولية ودقة، وبالتالي لم يوفق المشرع الجزائري في تنظيم أحكام نظام تحديد مسؤولية  
الناقل البحري



- أيمن النحراوي: منظومة النقل البحري واللوجستيات، 2015 دار الفكر الجامعي، كلية الحقوق الاسكندرية، 2015.
- عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية 1999.
- علي البارودي: مبادئ القانون البحري، د.، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975.
- محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البحري النقل الجوي- مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقات الدولية والاجتهادات القضائية، ط01 : للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.

## ثانياً:

- أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.
- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.
- ثروت أنيس الأسيوفاي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة جامعة القاهرة، 1960.
- عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل
- علا عبد الحفيظ نويران المهيترات: رسالة ماجستير بعنوان المصلحة في التأمين البحري، قسم قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011.
- درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، بن عكنون، سنة 2007.
- مروك جميلة، الإستغلال المينائي في الموانئ الجزائرية ومسؤولية الناقل للبضائع، مذكرة ماجستير، قانون خاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، كلية بن عكنون، الجزائر.
- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

## القوانين

1976 23 : 1396 29 80/76 -  
05/98

- سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 42، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01 2014.

- طيب ابراهيم ويس، تأثير قواعد روتردام 2009 812 النقل البحري، مجلة وحدة القانون، عدد 2، جامعة الجيلالي الياصب، سيدي بلعباس، 2014.

## المعاهدات والاتفاقيات

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في: 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، وانضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم 71/64 1964.

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في: 31 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

## الالكترونية

[www.https://E3arabi.com](https://E3arabi.com)

الفهرس

الصفحة	العنوان
-	إهداءات
-	تشكرات
-	قائمة المختصرات
11-7	مقدمة
12	❖ الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتحديد مسؤولية الناقل البحري.
14	○ المبحث الأول: ماهية تحديد مسؤولية الناقل البحري.
15	المطلب الأول: نشأة وتطور نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.
15	الفرع الأول: تطور نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري في التشريع الدولي.
20	الفرع الثاني: شروط تحديد مسؤولية الناقل البحري.
21	المطلب الثاني: مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.
21	الفرع الأول: تعريف نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.
22	الفرع الثاني: خصائص نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري.
26	المبحث الثاني: نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري.
26	المطلب الأول: النطاق الشخصي لتحديد مسؤولية الناقل البحري
27	الفرع الأول: مسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص التابعين له
28	: المسؤولية في حالة النقل بسند الشحن.
30	▪ النطاق المادي والنطاق الزمني لتحديد مسؤولية الناقل البحري
30	▪ : لنطاق المادي
32	▪ :
35	❖ الفصل الثاني: التنظيم القانوني لتحديد مسؤولية الناقل البحري.
37	○ المبحث الأول: شروط استفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية
37	▪ المطلب الأول: اختيار الشاحن لنظام تحديد المسؤولية.

37	▪ الفرع الأول: تصريح الشاحن بجنس وقيمة البضاعة.
38	▪ الفرع الثاني: أن يتقدم الشاحن بالتصريح قبل الشحن.
39	▪ الفرع الثالث: أن تزيد القيمة المصرح بها عن مبلغ التحديد.
40	▪ الفرع الرابع: أن تنصرف إرادة الشاحن إلى استبعاد تحديد المسؤولية.
41	▪ الفرع الخامس: أن يدون البيان في سند الشحن.
41	▪ المطلب الثاني: الشروط الخاصة بالناقل البحري.
42	▪ : عدم ارتكاب الناقل لغش أو خطأ جسيم.
47	▪ :
50	المبحث الثاني: طريقة احتساب سقف المسؤولية
51	▪ :
51	▪ :
54	▪ :
56	▪ : الكيلوغرام.
57	▪ الفرع الرابع:
58	▪ المطلب الثاني: النظام النقدي للوحدة الحسابية.
59	الفرع الأول: وحدة الجنيه الاسترليني.
60	○ الفرع الثاني: العملة الخيالية.
63	
66	
69	