



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة جيجل

كلية: الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

تخصص: قانون الاعمال

الرقم التسلسلي:

الرمز:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال

مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري

إشراف الأستاذ:

- زعرور عبد السلام

إعداد الطلبة:

- قاسي هشام

- طيار نوفل

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	أستاذ محاضر (ب)	مسعودان الياس
مناقشا	أستاذ مساعد (أ)	خن لمين
مشرفا	أستاذ محاضر (ب)	زعرور عبد السلام

السنة الجامعية 2020/2021



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة جيجل

كلية: الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

تخصص: قانون الاعمال

الرقم التسلسلي:

الرمز:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال

مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري

إشراف الأستاذ

- زعرور عبد السلام

إعداد الطلبة

- قاسي هشام

- طيار نوفل

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	أستاذ محاضر (ب)	مسعودان الياس
مناقشا	أستاذ مساعد (أ)	خن لمين
مشرفا	أستاذ محاضر (ب)	زعرور عبد السلام

السنة الجامعية 2021/2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان

قال رسول الله صل الله عليه وسلم:

«من لم يشكر الناس لم يشكر الله»

صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم

الحمد لله على احسانه والشكر له على توفيقه وامتنانه ونشهد ان لا إله الا الله وحده لا شريك له تعظيما لشانه ونشهد ان سيدنا ونبينا محمد عبده ورسوله الداعي الى رضوانه صلى الله عليه وعلى آله وأصحابه وأتباعه وسلم.

بعد شكر الله سبحانه وتعالى على توفيقه لنا لإتمام هذا البحث نتقدم بجزيل الشكر الى محاضرتنا الذين اعانونا وشجعونا على الاستمرار في مسيرة العلم والنجاح واكمال الدراسة الجامعية والبحث.

كما نتوجه بالشكر الجزيل الى من أشرفه علينا في مذاكرة بحثنا الدكتور " زمرور عبد السلام " ممتنين لتوجيهاته العلمية القيمة.

اهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم نكن نصل اليه لولا فضل الله علينا:

الى من ساندتني وخطت معي خطواتي ويسرت لي الصعاب وتحملت الكثير لأجل

جوزتي نبض قلبي وقلمي زينب

الى شموع حياتي الى ابناني التي تفتتح عيونني على حبهم والتفاني من اجلهم:

انس، مانيسا، ديالاً

الى من اوصانا الله بهما وقال تعالى: "وبالوالدين احسانا" الى امي العبيبة اطال الله

في عمرها والى روح ابي الطاهرة

الى جميع اساتذتي واهل الفضل على الدين لم يبخلوا عليا بأي شيء وخاصة الأستاذ

المشرف زعرور عبد السلام

الى كل من ساعدني من قريب او بعيد ولو بكلمة طيبة

الى كل هؤلاء اهدىكم هذا العمل المتواضع سائلاً من الله العلي القدير ان

ينفعنا بما علمنا

الطالب هشام

اهداء

الى أستاذي الأول والدي العزيز على أفضاله الأمتناهيمة
الى والدي التي لم تبخل عليا بدعواتها الحارة ولتتمالاتها الى الله
الى اخي واخواتي واجيا لهم التوفيق في كل مشاريعهم
الى كل من علمني حرفا وصب في جعبتي ما يروي ظمئي العلمي.
الى كل من ارتشفه معي كأس العلم من زملاء وزميلات.

الطالب: نوفل

ملخص

ملخص الدراسة

تعد مسؤولية الناقل البحري من اهم المواضيع القانون البحري نظمها المشرع الجزائري بوضع احكام خاصة بالنقل البحري ومسؤوليته كما حددت الجزائيات المترتبة عليها في حالة الاخلال بالالتزامات ومنه لقد تطرقنا في موضوع دراستنا الموسومة ب مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري الى اهم المحاور والمباحث التي تتضمن في فحواها فروع تخدم موضوعنا بشكل مباشر واثريه بحيث ارتئينا انه يجب تناول فصلين تصب في متغيرات دراستنا الفصل الأول وتم التطرق فيه الى مبدأ مسؤولية الناقل البحري بشكل مفصل اما الفصل الثاني فتم التطرق فيه الى قيام مسؤولية الناقل البحري بعد الاخلال بالالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري ومنه نكون قد غطينا موضوعنا من كل جوانبه

Abstract

The responsibility of the maritime carrier is one of the most important topics of maritime law organized by the Algerian legislator to establish provisions on maritime transport and its responsibility as defined the penalties for violation of obligations and from itWe have touched on the subject of our study tagged with the responsibility of the shipping carrier in Algerian law to the most important axes and investigations that include in its content branches that directly serve and enrich our subject, so that we thought that two chapters should beaddressed in the variables of our study. The second chapter dealt with the responsibility of the shipping carrier after breaching the obligations arising from the maritime transport contract, and from it we have covered our subject in all its aspects.

مقدمة

مقدمة

مقدمة

لقد عرف النقل البحري مند العصور القديمة انتشار واسعاً، لا سيما فيما يخص التجارة، ونقل البضائع ونضراً لان هذه المجتمعات كانت مطلة على المسطحات المائية، هذا من جهة، ولسرعة النقل البحري من جهة أخرى، أضحت النقل البحري في عصرنا الحديث أداة لا يمكن الاستغناء عنها، نظراً للأهمية البالغة التي يتسم بها، إذ أن الصادرات والواردات في جميع أنحاء العالم تعتمد تماماً على النقل البحري لذلك يلعب عقد النقل البحري دوراً أساسياً في التجارة الدولية.

كما يعد أحد الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية، و يحتل النقل البحري مركز الصدارة عن وسائل النقل الأخرى «الجوي والنهري» في نقل التجارة العالمية حيث أنه يمثل حوالي 85% من حجمها الإجمالي، وغالباً سيبقى النقل البحري على وضعه المتميز هذا نظراً لقدرة وسيلته على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع، وكذا ما تتميز به من سعة استيعابية كونها من استقبال البضائع المختلفة الأنواع والأحجام خاصة البضائع امنها ونقلها إلى موانئ عالمية، يضاف إلى ذلك إلى أن النقل البحري يعد من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن أيضاً يربط عقد النقل البحري بين الناقل البحري (مقدم خدمة النقل) والشاحن متلقي هذه الخدمة أو مستهلكها و، عادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة الأثر البالغ على تنفيذ العقد المبرم بينه وبين الشاحن، لذلك نجد المشرع عادة ما يركز بالتفصيل على أحكام مسؤولية مقدم الخدمة دون التركيز على أحكام مسؤولية متلقي الخدمة، وترك ذلك للقواعد العامة أسوة بأي علاقات مماثلة.

أن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود فهو ذو خصوصية متميزة، تجعله ينفرد بأحكام خاصة في مجال ترتيب المسؤولية وتحمل الالتزامات، و الموازنة بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين والشاحنين على السواء ليس بالأمر السهل، حيث يتعين على الناقل البحري نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد فيتحمل مسؤوليتها بمجرد هالك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، وال ترفع المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ لهيد فيهومن هذا الطرح السابق نطرح التساؤل الرئيسي كيف نظم المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري؟

وقد اعتمدنا في دراستنا على المنهج الوصفي " يعتمد على دراسة الظواهر في الواقع، ويهتم بوصفها وصفا دقيقا، ويعبر عنها تعبيراً كيفياً عن طريق وصف الظاهرة مع بيان خصائصها، او تعبيراً كمياً فيعطينا وصفا رقمياً مع بيان مقدار هذه الظاهرة او حجمها ودرجات ارتباطها مع غيرها من الظواهر الأخرى".

وللتفصل اكثر في هذا الموضوع قسمنا دراستنا الالية الى فصلين

الفصل الأول: وتناولنا فيه مبدا مسؤولية الناقل البحري وتضمن هذا الفصل احكام مسؤولية الناقل البحري والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

اما الفصل الثاني وتناولنا فيه كيفية قيام مسؤولية الناقل البحري بعد الاخلال بالالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري وهذا بطبعه احتوى في فحواه كل من خصوصية احكام مسؤولية الناقل البحري وفض النزاعات الناتجة عن الاخلال بأزمات الناقل البحري

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري

يعتبر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري ، من أهم المبادئ التي ينظمها القانون البحري ، حيث تأخذ به أغلب التشريعات البحرية ، مع خلاف في التنظيم سواء للأشخاص أو البضائع و ذلك لتحقيق التوازن بين مصلحة الناقل من ناحية و مصلحة المسافر أو الشاحن من ناحية أخرى وذلك بهدف استمرارية نجاح مثل هذا النوع من النقل، و تعد فكرة التوازن بين مصلحة الناقل و المسافر هي أساس تحديد مسؤولية الناقل البحري ، مع افتراض مبدأ حسن نية الناقل في تنفيذ التزامه ، وهنا يأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية و دافعا لاستقرار النقل البحري و استمرار مزاوله هذا النشاط .

المبحث الأول: نظام مسؤولية الناقل البحري

إن البحث في مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعني بالضرورة بيان مفهومها، وذلك من خلال تحديدها من حيث الطبيعة والأساس كما يقتضي بيان القواعد التي تقوم عليها

المطلب الأول مفهوم مسؤولية الناقل البحري

عقد النقل البحري هو اتفاق بين طرفين و لقيام المسؤولية للناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، ولبيان ذلك من الواجب ايجاد واعطاء تعريف لمسؤولية الناقل البحري ثم بيان اركان هذه المسؤولية وحصرها.

الفرع الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري

يحظى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل، ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين تتعرض البضاعة المنقولة بحرا للاختلال تعرضها للأضرار بسبب مخاطر المالحة البحرية، عندها تبرز مسؤولية الناقل البحري للبضائع¹.

ويعرف عقد النقل البحري على أنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم² وهو نفس التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 738 من القانون البحري حيث نص " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر. بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة و المسماة أجرة الحمولة"

¹الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تخصص

قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013، ص8

²محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري "النطاق الشخصي لاتفاق" التحكيم في عقد النقل البحري "، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص111.

أي هو عقد يقصد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة سفر أو بعضه¹

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، يتمثل في نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخال بالالتزام الناشئ عن عقد الناقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت هذه البضاعة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد

لا يوجد هناك ما يبرر اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تقصيرية ما دام أن الناقل قد ارتبط بالشاحن بموجب عقد نقل، كما يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى ولو كان الضرر الذي تعرض له المرسل إليه ناتج عن غش الناقل أو خطئه، وعليه تبقى المسؤولية العقدية هي محور المساءلة، وذلك لكونها أخص من المسؤولية التقصيرية. بحيث أن المسؤولية العقدية تحدد المسؤول بشكل ثابت، وهو الناقل البحري، وذلك على خالف المسؤولية التقصيرية التي تفرض واجبا عاما على الجميع عدم الإضرار بالغير، وكما تقضي القواعد العامة بتغليب الخاص على العام. إلا أن هناك من ذهب إلى القول بأن المسؤولية العقدية، تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، وذلك تطبيقا لتبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورين، ما كان متوقعا منه وما لم يكن متوقعا، غير أن الدكتور عبد الرزاق السنهوري قد أخذ في هذا الشأن بما يخالف ذلك فيقول : (ان المدين مسؤول عن الضرر المباشر بأكمله حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه.

إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بانها تقوم على العقد، فإرادة الأطراف المتعاقدين هي التي تحدد مداها ، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي

¹ احمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية وهو جزء من متطلبات 2 نيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، 2017، ص2.

يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضاً معقول أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها في مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالت غش المشين وخطاه الجسيم أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعا أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد ابطال الشرط الاتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية

الفرع الثالث: أساس مسؤولية الناقل البحري

تنشأ أساس مسؤولية الناقل البحري من عقد النقل الذي يلتزم من خلاله الناقل بنقل البضاعة المحددة، في المدة المحددة، إلى الميناء المحدد. وعليه فمسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية؛ تستند إلى عقد النقل، وتثبت بمجرد إخلاله بأي بند من بنود العقد، ولا يلزم الشاحن بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وإنما يكفي بإثبات الضرر؛ وذلك بإبراز سند الشحن في حال الهلاك، أو بمحاضر إثبات حالة البضاعة وشهادات النقص التي تصدرها إدارة الجمرک في ميناء الوصول في حال التلف أو الفقد، أو بإثبات تأخر الوصول الفعلي ومقدار تأخره عن التاريخ المتوقع عليه أو المعتاد في حال التأخر. والسؤال المهم هو: على أي أساس تقوم مسؤولية الناقل البحري؟، بمعنى آخر؛ هل الناقل البحري ملتزم بتحقيق نتيجة؟ أم هو مطالب ببذل عناية؟

فالشاحنون يرغبون في مطالبة الناقل بتحقيق نتيجة؛ وهي إيصال الشحنة إلى وجهتها سليمة في الوقت المحدد؛ وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن كل تقصير في تحقيق هذه النتيجة مهما كان السبب؛ بينما يرغب الناقلون في أن تكون مسؤوليتهم في حدود لايسألون إلا عن الضرر الناتج عن تقصيرهم في العناية التي يجب عليهم بذلها؛ فلا يبدل العناية اللازمة. وبين رغبة الشاحنين ورغبة الناقلين تراوحت آراء فقهاء القانون، وتفاوتت مواد الاتفاقيات والقوانين، فقد اتجهت التشريعات القائمة على في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال المدرسة اللاتينية بتحقيق نتيجة، بينما اتجهت التشريعات القائمة على المدرسة الأنجلو سكسونية في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال ببذل عناية

والقوانين التي جعلت مسؤولية الناقل قائمة على الالتزام بتحقيق نتيجة؛ جعلت الناقل مسؤولاً بشكل افتراضي عن كل ضرر يصيب البضاعة، فلا يعفى إلا إذا أثبت أن الضرر إنما وقع نتيجة لخطأ أجنبي، أو بسبب خارجي لا يد له فيه، وبهذا، حيث جعلت الناقل البحري مسؤولاً عن كل المبدأ أخذت معاهدة بروكسل ضرر يلحق بالبضاعة ولا يعفى عن المسؤولية إلا في حالات محصورة في سبعة عشر¹

المطلب الثاني: اركان مسؤولية الناقل البحري

لقيام المسؤولية للناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام وبذلك يمكننا حصر أركان المسؤولية في ركن الخطأ في مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول) (وركن الضرر) (الفرع الثاني) (والعلاقة السببية) (الفرع الثالث)

الفرع الأول: ركن الخطأ:

تختلف المسؤولية التي يسأل عنها الناقل البحري، عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة فتتركز أساساً على الخطأ، فهنا نبحث عن الأخطاء والأشخاص الذين تصدر عنهم

أولاً: أخطاء النقل البحري

1- الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري من الأضرار التي تلحق الشاحن أو المرسل إليه بسبب خطأ يرتكبه الناقل طبقاً لما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية الشخصية إلا لكن من الناحية الفعلية، من يقوم بالنقل هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين الذين يكونون معرضين لارتكاب الأخطاء فتؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً أو من تابعيه مسؤولية التابع والمتبوع.²

¹ احمد عبد الله ال مقران، أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقہ الإسلامي،

مجلة الجامعة الطبية، العدد 24، 1442، المملكة العربية السعودية ص ص 534، 535

² الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص31،

² الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 و بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 .

فمن الممكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه ضرراً بسبب خطأ الناقل شخصياً إلا أن هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، من أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للمالحة ، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر وأن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة أو أن يكون الريان الذي وكلت إليه مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الريان يطلب منه الانحراف، أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل .

2: خطأ التابعين:

في معظم الأحيان يكون الضرر نتيجة لإهمال الملاحين في العناية بالبضاعة أو رصها أو تغليفها ، فلا يعد الناقل مسؤولاً عنها، وهذا ما تضمنته معاهدة بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق تابعي الناقل ونصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل "... ويقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري " على السفينة والمياه " وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذ الالتزامات الناقل التعاقدية².

3: خطأ الغير:

أن خطأ الغير هنا ينسب للناقل أو لتابعيه، ونصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري في فقراتها على حالة الأفعال المسببة لحادث ينسب للناقل و حالات وجود أي سبب آخر يكون الناقل أو من ينوبه غير مسؤولاً عنه، كما جاء في المادة 802 من ق.ب.ج الفقرة ك وتطبيقاً لذلك فإن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان الضرر تصادم راجع لخطأ ريان سفينة أخرى، وتعتبر أيضاً من فعل الغير الفتن والثورات وأعمال القرصنة، كما نصت المادة 802 من ق.ب.ج في فقرتها ل على أسباب إعفاء الناقل من

المسؤولية لسبب آخر يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه غير مسؤولاً عنه وحتى يكون هذا السبب نافياً للمسؤولية يجب أن يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبية أنهم لم يساهموا في الخسارة¹

ثانياً: إثبات الخطأ

تقتضي القاعدة الفقهية المعروفة أن "البينة على من ادعى"، وإن كان الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت له هو الدائن فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية، تنشأ من الإخلال بالالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده .

وجاء في القانون المدني أن إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب ال يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك وتتص المادة 124 من القانون المدني "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض" فهنا يجب إثبات الخطأ لتقدير التعويض عن الضرر الناتج².

كما أن يذهب بعض من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض وال يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، ويختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعاً إلى اختلاف مضمون الت ازم الناقل بضمان سالمة البضاعة فحيث يكون تحقيق نتيجة فان عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن، و هي نتيجة التزم بها الناقل بتحقيقها يعني ثبوت الضرر و يعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون

¹الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص،32،

الت ازم الناقل بذل عناية فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة.¹

الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي وقوع خطأ لمساءلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم، و إنما يجب أن يقترب بالخط أي حصول ضرر لشاحن أو المرسل إليه.

ويمكن تعريف الضرر بأنه " الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه " يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشراً ومتوقفاً طبقاً لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، وأن التوقع يقاس بمعيار موضوعي، هو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، وقد ورد في حكم لمحكمة النقض المصرية قولها أن:

" المدين في المسؤولية العقدية لا يلزم في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي، بمعنى أنه هو ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات . " يتحقق الضرر الذي يمكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه بصور ثلاث إما هلاك البضاعة (أولاً) أو تلف البضاعة (ثانياً) أو التأخير في تسليمها (ثالثاً).

أولاً: هلاك البضاعة الهلاك هو زوال الشيء، وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر، حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله، فيما يكون أوفر حضا عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف أو التأخير في التسليم و، في حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضائع لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل.

¹ امر رقم 58-75، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، جرجج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر 1975، معدل و متمم.

²الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص33

يمكن أن يكون الهلاك كلياً، كحالة فقدان البضائع كاملة أو جزئياً، كما لو فقد جزء من البضائع المنقولة، كما أنه قد يكون مادياً، كحالة احتراق البضائع، أو حكماً وهي حالة عدم العثور على البضائع كالسرقة مثلاً.

ثانياً: تلف البضاعة

يقصد بـ التلف العوار الذي يلحق بالبضائع أثناء النقل، وقد يأخذ شكل ذوبان البضائع الجامدة، تعطل مفعولها بسبب النقل، تعفن المواد الغذائية المنقولة، أو ذبول الزهور المنقولة، وغيرها من صور العوار الأخرى، و تعبر محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها أن " مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل "، فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل¹.

ثالثاً: التأخير في تسليم البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة على الحالة التي استلمها من حيث الكمية أو الكيف، ونما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن، إذا كان محددًا فيها ولا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقاً لنوع البضاعة و مسار الرحلة، وأي تأخير للسفينة لا يكون سبباً في التعويض إلا إذا كان غير عادي، وذلك قياساً على العرف الجاري العمل به في المعاملات التجارية. تقوم مسؤولية الناقل بناءً على خطأ المتمثل في تراخيه في تنفيذ العقد خلال الفترة المتفق عليها مما قد يسبب ضرراً للشاحن أو المرسل إليه، وهذه هي إذن الصور التي

¹الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص34،

يمكن أن يتحقق بهذا الضرر سواء عن طريق هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، والتي سنعود إلى دراستها بشكل مفصل عند دراسة صور مسؤولية الناقل البحري.¹

الفرع الثالث علاقة السببية بين الخطأ والضرر:

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد توجد ولا يوجد الخطأ، كما لو ترتب ضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد علاقة سببية²

يبرز ركن السببية بوضوح عندما يكون الخطأ مفترضا، كحالة الناقل، لأن الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر، مع احتمال أن يكون ثمة سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في ذات الوقت إثباتا لرابطة السببية.

لا تكون رابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون التزام المدين هو تحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، وكما لاحظنا أن مضمون التزام الناقل البحري و في غالبية النصوص هو التزام بتحقيق نتيجة.

تبرر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر لاندماجهما، خاصة حالة الأضرار بسبب التأخير في التسليم، حيث يكون بالإمكان إثبات عدم توافر العلاقة السببية عن طريق إيراد الدليل على السبب الذي أدى إلى حصول الضرر، وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد حيث يكون هنا السبب ركنا في الخطأ.

والمثال على ذلك، أن الناقل تأخر في تسليم البضائع عن الوقت المثبت في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده، فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل ولكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق المرسل إليه من ضرر لا يعود إلى خطأه و إنما إلى سبب آخر، فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ و الضرر.

¹الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص34

²نفس المرجع، ص ص35،34

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

يبرم الناقل مع الشاحن عقد نقل، فأغلب الالتزامات أصلها تعاقدية فمسؤوليته عقدية، ينظم أحكامها القانون المدني في المجال، وفي نفس الوقت يمكن أن يسال وفق المسؤولية التقصيرية تجاه الأشخاص الذين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به أي رابطة عقدية. وتطرت الاتفاقيات الدولية لمسؤولية الناقل حيث جعلت، بمجرد ان يقدم المرسل له الدليل على الضرر، كما يمكن للناقل أيضا أن يقدم دليل براءته من تلك المسؤولية وذلك طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية ومن هنا سنقوم بالتطرق لطبيعة المسؤولية العقدية للناقل البحري ثم طبيعة المسؤولية التقصيرية.

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية العقدية الناقل البحري:

سننتظر في هذا المطلب إلى طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الوطني وطبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية .

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي

أولا: مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري :

تناولت المادة 803 من القانون البحري حيث نصت على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفتها بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه."،¹ فحددت المسؤولية في المادة 1 بعبارات تفيد ان هذا الحق يقتصر على الناقل، اما الضرر في المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري للبضائع يتمثل في فقدان البضاعة أو هلاكها أو في التأخر في وصولها ، كما أنه يجب أن تربط بين الخطأ المفترض و الضرر المادي علاقة سببية لقيام هذه المسؤولية.

ومن هنا يمكننا القول أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري هي مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة

¹المادة 803 من القانون البحري الجزائري .

إلا أن هذه المسؤولية من نوع خاص حيث أن الكثير من أحكامها هي قواعد أمر متعلقة بالنظام العام. مثال المادة 811 قد جعلت باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل و الناجمة عن المواد 770، 780، 802، 803، 804.¹

في حين المادة 812، فقرة 01 تنص على أنه يمكن الإتفاق على إبعاد أو تحديد المسؤولية خلافا في المرحلة السابقة للشحن و اللاحقة على التفريغ.

وكذلك يمكن الإتفاق على تحديد المسؤولية وإبعادها في حالة نقل الحيوانات على السطح أو البضائع نظرا لخصوصية النقل في هذا النوع من البضائع، لأن البضائع المشحونة على السطح تتعرض لأخطار متعددة كالسرقة و التبليل بمياه البحر.

حيث أن مقال المناولة المينائية له الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة ال باعتبارها مندوبا للناقل وإنما بصفته الشخصية أن يتمسك بأحكام المسؤولية المحدودة في موجب المادة 216 التي جاء نصها: "إذا أحدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن الميناء، فإن مقال المناولة بإمكانه أن تحدد مسؤولية وفقا للشروط..."²

ثانيا: طبيعة المسؤولية في القانون المدني

لم يخص بالذكر المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري ، في القانون المدني لكنه ذكر أعطى المبدأ العام المسؤولية الناتجة عن الأشياء، حيث نصت المادة 138 من ق.م.ج" كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة يعتبر مسؤول عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء". ويمكن ان تسقط المسؤولية في حالة ويعفى من هذه المسؤولية في حالة إثبات أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو

¹المواد 770 ، 780 ، 802 ، 803 ، 804 من القانون البحري الجزائري .
²إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 3002، ص28.

عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة . "حيث نظم المشرع الجزائري عن مسؤولية الضرر الناتجة من خلال المادة 140 من ق.م.ج : "من كان حائزا بأي وجه كان لعقار أو جزء منه، أو منقولات، حدث فيها حريق لا يكون مسؤولا نحو الغير عن الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا اذا ثبت أن الحريق ينسب إلى خطئه أو خطأ من هو مسؤول عنهم ". وأيضا في نص المادة 140 مكرر "ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه حتى ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية¹ .

ويتم التعويض عن الضرر من خلال الدولة إذا لم يكن للمسؤول يد في الضرر الناتج حسب ما جاء في نص المادة 140 مكرر 1 من ق.م.ج: "إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يد فيه تتكفل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر²

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

لقد إكتسب قانون هارتر الأمريكي أثرا دوليا، فاقتبسته بعض التشريعات الأخرى كما عقدت جمعية القانون الدولي مؤتمرا في لاهاي سنة 1921 اتفق فيه الشاحنون والمؤمنون والناقلون إلى وضع سند شحن نموذجي يقرر قواعد تستمد قوتها من إتفاق أصحاب الشأن عليها، غير أن الشاحنين لم يقفوا عند هذا الحد بل إستمر ضغطهم من القانون وإنتهى الأمر بالتوقيع في بروكسل في 25 أوت 1924 على المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، وقد أدخلت كثير من الدول أحكام هذه المعاهدة في تشريعاتها الداخلية.

¹المواد 140,140 مكرر، القانون المدني

²عبد الرحمن ملزي، "نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري"، أطروحة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008 ص132

والجدير بالذكر بأن الجزائر بالرغم من أنها لم تصادق على إتفاقية هامبورج لسنة 1978 إلا أنها إستمدت منها أحكام مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري.

المسؤولية في إتفاقية بروكسل

إن أول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته تجاه الشاحن جاء بعد أبرام إتفاقية بروكسل في الخامس والعشرين من شهر أوت سنة 1924 ، حيث جاء في المادة الأولى فقرة "ب" من الإتفاقية على أن "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبته بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحر، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة إبتداء من الوقت الذي ينظم فيه ¹.

هذا السند العالقات بين الناقل وكامل سند الشحن "كما نصت المادة على أن: " يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها منها" ويعنى هذا أن النظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية ونهاية، وان الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير المحدودة في آن واحد، وهذا ما يتعارض وهدف التوحيد الدولي، ومع ذلك فان تعديل الإتفاقية لسنة 1968 لم يغير شيئا في هذا الجانب، إلى أن جاءت إتفاقية همبورغ لتضع نظاما واحدا نصت عليه في مادتها الرابعة ثم أضافت المادة السابعة تحت عنوان "سريان الإتفاقية على الدعاوي الغير عقدية والمادة الثامنة بعنوان "سقوط الحق في تحديد المسؤولية".²

¹الفقرة ب من الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 اوت 1924، معاهدة

بروكسل. انضمت اليها الجزائر بموجب مرسوم: 64-71 المؤرخ في 1964

²طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 1

ثانيا: المسؤولية في معاهدة هامبورغ

إن عدم التوازن بين مصالح أصحاب السفن والشاحن بحاجة إلى تصحيح ، وأدى ذلك إلى التفاوض في عام 1978 على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عن طريق البحر “قواعد هامبورغ

وبدلا من مجرد تعديل قواعد لاهاي ، ولكن اعتمدت قواعد هامبورغ علي نهجا جديدا للمسؤولية عن البضائع المشحونة ، وتحت قواعد هامبورغ يتحمل الناقل مسؤولية فقدان أو تلف البضائع أثناء وجودها في عهدتهم ، إلا إذا كانت تستطيع أن تثبت أن جميع التدابير المعقودة تتجنب ضرر أو خسارة تم اتخاذها ، وتمتد مسؤولية الناقل لتعكس فئات مختلفة من البضائع المنقولة الآن ، والتكنولوجيا التي تأخذ أساليب جديدة ، والمشاكل العملية الأخرى التي تكبدها شركات الشحن مثل الخسائر التي تكبدها خلال التأخير في التسليم. واعتمدت قواعد هامبورغ يوم 31 مارس عام 1978 ، في مؤتمر دبلوماسي عقد في هامبورغ ، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992 عندما انضم عدد من الدول مسبقا كانت مطلوبة للاتفاقية ، ومع ذلك ، فإن أيا من الدول التجارية الكبرى في العالم قد انضمت إلى قواعد هامبورغ ، حيث أن أحكامه أدرجت على نطاق واسع في التشريعات الوطنية ، والتي تعكس وجهة نظر عامة بأن قواعد هامبورغ تعمل على تعويض جهودها الرامية إلى تصحيح الخلل الواضح في قواعد لاهاي لصالح مالكي السفن.

جاءت المادة 6 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لمعالجة الغموض والصعوبات التي لم تعالجها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والذي عالج بعض هذه الصعوبات بروتوكول بروكسل لسنة 1968. حيث تنص المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على ما يلي:

أ- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً للحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هالك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2،5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر .

ب-تحدد مسؤولية الناقل وفقاً للاحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع

ج-ان لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين أ وب من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية أمن هذه الفقرة بالنسبة للمالك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2-لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة 1 أ من هذه المادة، تسري القواعد التالية :

أ-في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المتعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة.

وفي خالف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة

ب-فبحالة هالك أداة النقل ذاتها أو تلفها، وتعد أداة النقل المذكورة، عندما ال تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة .

3-يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4. يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

وبالرجوع للبند أ من الفقرة 1 ف من هذه التفافية يمكن القول أن هذا نص عر "الوحدة" بأنها وحدة شحن والتي كانت موضوع خالف في اتفاقية بروكسل وأضاف إلى ذلك مبلغ لكل كيلوغرام من وزن البضاعة. ووفقاً للبند ب من الفقرة 1 من هذه المادة قد حددت مقدار التعويض بما يعادل مثلي ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة، ويمكن القول أن لتحقيق هذا الشرط يجب أن يكون جزء من البضاعة تأخرت وال تتحقق هذه الحالة إلا إذا

كانت عملية النقل على دفعات، وفي حال إذا تم تسليم جزء من البضاعة في مكان غير مكان التسليم أو لغير المرسل إليه وهذا يترتب تأخير تسليم البضاعة في ميناء المتفق عليه وللمرسل إليه ألن البحث عن البضاعة المسلمة في المكان غير صحيح والشخص الخطأ يتطلب وقت، لذا نصت المادة 6من هذه الاتفاقية ألا يتجاوز مقدار التعويض عن مقدار أجره البضاعة كاملة وفي حالة إذا تأخر في تسليم البضاعة بأكملها فيكون مقدار التعويض بمقدار الأجرة أي الحد الأعلى للتعويض¹

وفيما يتعلق بتعويض الشاحن من قبل الناقل عن هالك البضائع وتأخير في تسليم البضاعة يجب أن ال يزيد مقدار التعويض عن الحدود المنصوص عليها في البند أ من الفقرة 1 من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ²

¹ يحي، سعيد مسؤولية الناقل البحري وفقا للاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، قواعد هامبورغ.

الإسكندرية: منشأة المعارف، د. ت، ص5

²البند ج من الفقرة 1 من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري التقصيرية

إن الناقل البحري مسؤول عن أي تغير يحصل للبضائع التي تكون في عهده ، وتنتشا هذه المسؤولية في حالة هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً أو حدث نقص فيها نتيجة إخلاله بالتزامات التعاقدية ويكون هذا من يوم استلامها حتى يوم تسليمها ، و هذا حسب بنود سند الشحن¹

الفرع الأول تعريف المسؤولية التقصيرية للناقل البحري :

يقصد بالمسؤولية عند إطلاق هذا المصطلح تحمل الشخص لنتائج وعواقب التقصير الصادر منه أو عن يتولى رقابته أو الإشراف عليه، أما في القانون المدني فتعني المحاسبة على الأخطاء التي تضر بالغير وذلك بإلزام المنتج للفعل الضار بأداء التعويض للطرف المتضرر وفقاً للطريقة والحجم الذين يحددهما القانون.

تتعلق المسؤولية التقصيرية عند وقوع الفعل الشخصي الذي يحدث ضرراً للغير، ويتصف هذا الفعل بصفة الخطأ بينما يكون الضرر مادياً أو معنوياً يلحق بالإنسان أو بأمواله، ولا بد من قيام العلاقة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم المسؤولية، وعليه بالتعويض.²

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

المسؤولية التقصيرية هي صورة من صور المسؤولية المدنية ويكون الخطأ في المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء و فعل الغير . الخطأ هو شرط قيام المسؤولية و هو اساسها الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الاضرار الناتجة و هذه هي القاعدة العامة للمسؤولية عن العمل فالضرر اللاحق للشاحن أو المرسل إليه يرجع بالدرجة الأولى الى خطأ الناقل نفسه المكلف بالنقل أي يتدخل شخصياً في تنفيذ العقد إلا انه يمكن تصور بعض الأخطاء التي تنتشأ بفعل تهاون أو تقصير من الناقل سواء أثناء تنفيذ بنود العقد، أو التقصير في بذل

¹ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية ، ديوان المطبوعات الجامعية، 137 الجزائر،

1988، ص 9

ا : Canalblog. Com .Ouldbennaji مساء 11:38 الساعة على، 2021/08/09، بتاريخ عليه اطلع.²

عناية، ومن الاخطاء المعروفة، ان تكون العنابر غير مزودة بالوسائل الضرورية لحفظ البضاعة من التلف، أو السقوط في البحر، ففي هذه الحالة يعتبر الناقل مسؤولاً في حالة الإضرار بالشاحن أو المرسل إليه.¹ وتقوم المسؤولية التقصيرية للناقل البحري أيضاً على خطأ قد أحدث ضرر للشاحن وهذا الضرر يستوجب التعويض، في حين لا يسأل الناقل بصفته متعاقداً بل بصفته الشخص المخطأ ويكون هذا الخطأ بعيداً تماماً عن عقد النقل أو أي عقد آخر عموماً ويمكن تصور هذه الحالة، عندما ينتهي عقد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ثم يحصل وأن يرتكب الناقل خطأ يلحق أضراراً بالبضاعة ومثال ذلك تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، كما يمكن أن يحدث خطأ الناقل و صفيين في آن واحد أي ان يكون خطأ تعاقدياً وفي الوقت ذاته تقصيري²

¹ . يسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري"، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، د. س. ن

ص 20

² ملزي عبد الرحمان، المرجع سابق، ص 32.

الفصل الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري
بعد الاخلال بالالتزامات المرتبطة بعقد العمل

الفصل الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري بعد اخلال بالالتزامات المرتبة عن عقد النقل البحري.

يشكّل النقل البحري كأقدم طريق عرفته البشرية عصب المبادلات التجارية رغم ما قد يعترض هذه المبادلات من مخاطر عديدة ولمّا كان الأصل أنّ الناقل البحري ينفذ التزاماته شخصياً ليشكّل همزة وصل بين المرسل إليه والشاحن، إلا أنّه يتعدّر عليه إتمام مراحل الرسالة البحرية بمفرده ممّا يستدعي استعانتة بمتدخّلين يتحمّلون المسؤولية رغم أنّه المسئول قانوناً ليتّضح تحقيق نوع من الأمان القانوني لمّا يفترض الخطأ من جانبه نتيجة إخلاله بالتزام تعاقدية والتشديد في أساس مسؤوليته خدمة لمصالح الشاحنين وان أتيحت له أسباب التملّص من المسؤولية أو إثبات اتّخاذه الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الحادث. وهو ما ترتّب تشابك في علاقات هؤلاء المتدخّلين ممّا دفع المشرّع الوطني والدولي يسعى إلى وضع إطار تنظيمي لها.

وهو ما سنحاول مناقشته في المبحث الاول المعنون ب: "خصوصية احكام مسؤولية الناقل البحري"، اما المبحث الثاني فقد جاء بعنوان "فض النزاعات الناتجة عن الاخلال بالالتزامات الناقل البحري" اذ يسهم المبحثين في وضع إطار عام لعناصر الدراسة.

المبحث الاول: خصوصية احكام مسؤولية الناقل البحري.

ان خصوصية احكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع بصفة عامة خصوصا في تقنين البحري الجزائري بصفة خاصة يتوضح بالأساس في المادة 802 (ق ب ج) اذ يحدد الالتزام بضرورة تحقيق النتيجة ولا يكلف المتضرر بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد وهذا حسب القرار الصادر عن المحكمة العليا المؤرخ في 14/01/1990 عن الغرفة التجارية و البحرية¹

المطلب الاول: نطاق مسؤولية الناقل البحري.

تم فيما سبق الاشارة الى احكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع الذي يعد الزاما عليه تحقيق نتيجة الا وهي اوصول البضاعة الى مقصدها وسنحول من خلال الفرع الاول التطرق الى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري فيما سنتطرق في فرع الثاني الى النطاق المادي اما فرع الثالث جاء معنون بالنطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

فرع الاول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

يتسم النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من مدة بين تسلمه للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ² بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها، بحيث يكون الناقل مسؤولا عن البضاعة خلال المدة التي تكون البضاعة في عهده وبالتالي يسأل عن اي ضرر يلحق البضاعة من وقت شحن البضاعة إلى غاية تفريغها، وبالتالي يخرج عن نطاق مسؤوليته كل ضرر يصيب البضاعة قبل عملية الشحن أو بعد عملية التفريغ.

¹ - الواحد رشيد، مؤولية الناقل البحري للبضائع-دراسة مقارنة، مدرسة الدكتوراه "القانون الاساسي و العلوم

السياسية" 2013، جامعة تيزي وزو، ص 23.

² - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 184.

و يمكن الإشارة الى ان عقد النقل يتجزأ إلى ثلاث مراحل قبل الشحن وأثناء النقل وبعد التفريغ، بحيث يسأل الناقل البحري إلا على إحداها وهي المرحلة التي تفصل بين شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها، فهذه المرحلة تخضع للأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البحري التي تنطبق عليها أحكام التقنين البحري أما بالنسبة للمرحلتين الأخرتان ونعني بهما المرحلة السابقة على الشحن واللاحقة لتفريغ فتخضع العمليات الواقعة فيهما للقواعد العامة في مسؤولية¹.

وهذا نفس ما سارت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في مادتها الأولى على أن "يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة²، إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها". ويعنى هذا أن نظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية ونهاية، وأن الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير محدودة في آن واحد أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في نص المادة 802 من ق.ب.ج وحددته بالمدة الممتدة منذ تكفله ببضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

اذ تجسد في قرارات المحكمة العليا تطبيقاً لأحكام نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري مؤكدة بأن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه وليس قبل ذلك في أي حال من الأحوال. و حيث بسنة 1997 قررت أن مسؤولية الناقل تنتهي بتسليم القانوني أن التفريغ لا يعنى التسليم لذلك قررت المحكمة العليا في قرارها "ان الناقل البحري مسؤول عن الخسائر و الاضرار التي تلحق البضاعة منذ تكفله بها حتي تسليمها للمرسل

¹- محمد فريد لعريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2005، ص350.

²- طالب موسى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط1، 2005، ص134.

اليه و هو من المقرر ايضا ان تتم الخدمات الشحن و التفريغ في موانئ بموجب عقد كتابي¹.

فرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري.

لما كان التزام الناقل البحري، التزام بتحقيق نتيجة، وذلك حسب ما جاء في المادة 738 من القانون البحري الجزائري، ويتمثل في إيصال البضائع إلى ميناء الوصول، ويكون الناقل قد أخل بالتزاماته إذا لم تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، كما لو هلكت كلياً أو جزئياً أتلفت أو وصلت متأخرة ومنه فإن مسؤولية الناقل البحري، تقوم في حالة تحقق الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم. وعليه فإن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري، يشمل صور ثلاث للضرر الذي قد يلحق بالبضاعة والمرسل إليه. وذلك أي ما نصت عليه المواد 802، 805 من القانون البحري الجزائري.

1- هلاك البضاعة:

والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً، ويقصد بهلاك البضاعة زوالها أو تلاشيها مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك الكلي يتحقق عند عدم وصول البضاعة باكملها الجهة الوصول بسبب ضياعها أو فقائها في البحر من أجل انقراض بقية الشحنة أو السفينة أو بيعها أثناء الطريق لتمويل السفينة، وقد يكون الهلاك جزئياً، وسببه ضياع بعض الطرود مثلاً أو سرقتها، وتتحقق في هذا الفرض مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة الجزئية للبضائع، فالهلاك الجزئي ينصب على كمية البضاعة المنقولة، وذلك خلافاً للضرر المادي الذي ينصب أساساً على نوعيتها.

ويفترض هلاك البضاعة كلياً إذا مضت ستون يوماً على ميعاد تسليمها المتفق عليه، أو الذي يفترض فيه التسليم من طرف الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يكن هناك

¹ - يسعد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون بحري الجزائريو الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012، ص 255.

اتفاق والتأزم الناقل هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالتها، وبنفس الكمية التي تسلمها من الشاحن، والناقل يسأل عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، إذ يسأل في حال ما نقصت في الوزن أو العدد والفرق بين الهلاك والنقص الموجود في البضاعة هو أن في هذه الأخيرة تقوم مسؤولية الناقل البحري؛ غير أن العرف البحري قد جرى على التساهل في حالة الهلاك اليسير الذي قد يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب عجز الطريق، ويقصد بعجز الطريق ما تتعرض له البضاعة من نقص ناجم عن عوامل الطبيعة وهذا النقص يختلف بحسب طبيعة البضاعة ذاتها، فإذا كانت مائلاً فمن الجائز إذا كانت حبوب فمن الجائز أن ينقص قدر ضئيل منها وذلك أن يتبخر جزء منها بسبب عمليتي الشحن والتفريغ. وقد استهدف المشرع بذلك تبسيط التعامل التجاري، ومراعاة لطبيعة البضاعة وتختلف النتائج التي تترتب عن الأخذ بالمعيارين فيما لو جاوز مقدار النقص الحد المسموح به، فوفقاً للمعيار الأول يعفى الناقل عن القدر المسموح به، ويسأل في ما زاد على ذلك. أما المعيار الثاني فإن زيادة الضرر عن القدر المسموح به يكشف عن خطأ الناقل، وعليه يسأل عن مقدار العجز كله، والترجيح هنا يكون بالمعيار الثاني؛ لأنه في حالة الهلاك الكلي لا يخصم من قيمة البضاعة ما يقابل النقص المتسامح فيه، و إنما يكون الضرر عن البضاعة كاملة¹.

2- تلف:

ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، فتكون بذلك غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له، ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كاملة أو في جزء منها ويعرف التلف على أنه (العطب في مادة الشيء أو سوء حالته، يعني كونه لم يعد صالحة للاستخدام الذي أعدله، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف.

اذ يقع عبئ إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائناً بالبضائع، ولأن التلف صورة من صور الضرر ولسند الشحن أهمية في عملية الإثبات، فحيث يكون سند الشحن نظيفاً فإن

¹ - محمد بهجت عبد الله امين فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج2، 1، 2004-2005، القاهرة، ص121،

إثبات التلف يكون أيسر، لأن الناقل ملزماً بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن. فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف ذلك فإن على المسلم أن يثبت تحفظاته عن البضاعة على وصل التسليم أو على مستند الشحن ذاته، وذلك ببيان ما أصابها من النقص والتلف بشكل محدد ويقوم المستلم بتبليغ الناقل أو ممرته القانوني وفي حالة تسليم الناقل لسند الشحن نظيف وتلفت البضاعة لا يمكنه إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن.

غير أنه إذا كان التلف الذي أصاب البضائع قد حصل بسبب عيب ذاتي فيها؛ فيحق للناقل إثبات ما يخالف بيانات مسند الشحن حتى بمواجهة الغير، وذلك لأن هذه الحالة تعتبر قانونية تعفي الناقل من المسؤولية.

غير أنه إذا كان الناقل قد ضمن مسند الشحن العيب الذي عليه البضاعة بموجب

تحفظات يديها، وهذا ما تضمنته المادة 756 القانون البحري الجزائري، حيث يمكن للناقل أن يدرج في سند الشحن البيانات المتعلقة بحلة البضاعة، وبذلك لا يسأل عن العيب الذي يجده متسلم البضاعة.

3- التأخير في وصول البضاعة:

ويقصد به عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل

أو في الميعاد الذي يفترض أن يسلمها فيه إذا كان الميعاد غير محدد وقد نصت المادة 775، على وجوب وصول البضاعة في الوقت المتفق عليه، وذلك بنقلها عبر طريق يتفق عليه الطرفين وإذا لم يتفقا عبر الطريق العادي¹.

غير أنه يمكن أن يعفى الناقل من تحمل المسؤولية عن التأخير إذا كان سببه ارجع لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، وبما أن التأخير يعتبر ضراراً بالنسبة للمرسل إليه

¹ - حلو عبد الرحمن حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة المناصرة، المجلد، 13، العدد 8 ص 107.

حتى ولو وصلت البضاعة سالمة، لأنه قد تتعرض البضاعة إلى الكساد وبالتالي انخفاض أسعارها بعكس إذا وصلت في ميعادها المحدد، كما أن التأخير يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليمها في الميعاد المقرر، الأمر الذي يلحق ضرار بالبائع (الشاحن) نتيجة مطالبة المشتري (المرسل إليه) بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع.

ويقع عبه اثبات التأخير على عاتق المرسل إليه، فإذا كان سند الشحن قد تضمن الميعاد المتفق عليه، فإنه لا يثير أي إشكالية، فبمجرد عدم وصول البضاعة في ذلك الميعاد، تقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير.

غير أنه في الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق محدد، يجب على المرسل إليه أن يثبت الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضاعة في نفس الظروف المماثلة.

فرع الثالث: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

هناك حالات تجعل من انتفاء مسؤولية الناقل البحري

1- مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه¹، غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي ويقصد بالناقل المتعاقد في ميناء التفريغ، ويكون مسؤولاً عن أي تأخير أو تلف أو هلاك يقع على البضائع، ويكتسب صفة الناقل المتعاقد من واقعة اتفاق الأخير مع الشاحن على عملية النقل، حتى إذا لم يقوم هو بنفسه بعملية النقل وكلف ناقل آخر بإتمام هذه العملية كلها أو جزء منها، ويجب:

¹ - امينة بورطال، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 01، 2018، جامعة ابي بكر بلقايد-تلمسان، ص180.

أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكوراً في سند الشحن لمواجهة الغير أما الناقل الفعلي أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، فيكون هذا وللناقل البحري هذه المكنة دون حاجة إلى موافقة من جانب الشاحن، الأخيرة الناقل الفعلي يمتنع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا اتفق على ذلك في عقد النقل¹، أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه النقل يظل الناقل المتعاقد في مسؤولاً اتجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله، أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل، ويكون الناقل الفعلي والناقل المتعاقد مسؤولين بالتضامن أمام الشاحن ويفهم مما سبق أن الناقل وعند إبرامه لعقد نقل مع الشاحن، يمكنه أن يتعاقد مع ناقل آخر ليقوم بتنفيذ النقل كله أو بعضه، إلا في حالة ما إذا كان سند الشحن يتضمن شرط أن يقوم الناقل المتعاقد القيام هو نفسه بنقل البضاعة، ويكون الناقل المتعاقد مع الشاحن مسؤولاً عن أي هلاك أو ضرر يلحق بالبضاعة، ويبقى الناقل الفعلي مسؤولاً ضمن الجزء الذي كان فيه مسؤولاً عن البضاعة، وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

2- مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع:

بحيث يكون ثمة نقل بسند شحن مباشر عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله بل مع ناقلين آخرين يتم بواسطة شحن عملية النقل بجميع اجزائها ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكن عمليات النقل متعاقبة، ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة النتائج التالية.

1: أن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر، مع أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل، وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

2: ان شروط سند الشحن المباشر تحكم عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين

¹ - الواحد رشيد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ص 122، 123.

الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه، فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الشاحن كان مسؤولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه.

في حالة النقل بسند شحن مباشر يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن، على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة أين يتم تسليم البضاعة إلى ناقل ثاني، والذي بدوره ينقلها إلى نقطة لا حقة، والتي يتم تسليمها في الأخير إلى ناقل ثالث، وهذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول¹.

وحسب اتفاقية هامبورغ في مادتها 11 على إمكانية النص في عقد النقل البحري على إعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الذي يقع خلال تنفيذ الناقل الفعلي للجزء المكلف به من النقل المشمول بالعقد، بعبارة أخرى أجازت الرجوع على الناقل الفعلي وحده عما لحق البضاعة من ضرر أثناء وجودها في حارسته، إلا أنها علقت هذا الحق على ما يلي:

- أن يكون الناقل الفعلي مسمى في العقد.
- أن يرد نص صريح في عقد النقل البحري يعفى الناقل المتعاقد من المسؤولية عن الضرر الذي يحدث أثناء قيام الناقل الفعلي بتنفيذ المرحلة الخاصة به.
- على الناقل الفعلي المتعاقد عبء إثبات وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل الفعلي.
- ألا يتعذر على الشاحن إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرتين الأولى والثانية من المادة 21 من الاتفاقية.

وعليه فإن عملية نقل البضائع التي يقوم بها الناقل البحري بناء على سند الشحن الذي بينه وبين الشاحن، قد لا ينجزه هو بنفسه بل يقوم بذلك مجموعة من ناقلين آخرين، وهكذا يتولى

¹ -خوفاش نوهة، مرجع سبق ذكره، ص ص31، 32.

مسؤولية توصيل البضاعة ونقلها مجموعة من الناقلين، حيث أجاز للناقل المتعاقد مع الشاحن أن يستعين بناقلين آخرين للقيام بنقل البضاعة وهذا في حال كان سند الشحن لم ينص على شرط قيام الناقل المتعاقد بنقل البضاعة بنفسه، ولكن وفي حال سكوت الأطراف على ذلك يمكن للناقل المتعاقد أن يقوم بإشراك ناقل آخر لإتمام عملية النقل.

وفي حالة ما كان النقل قد تم بالتتابع يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر أو الهلاك الذي لحق البضاعة، كان في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهدة الناقل الفعلي، بشرط أن يتم النص على هذا الإعفاء في سند الشحن الذي أبرمه الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يكون الناقل الفعلي مذكورا في سند الشحن، وللمرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن حتى ولو لم يكن قد ستلم البضاعة منه، كما يتحمل الناقل المتعاقد مسؤولية أي شروط مخالفة لسند الشحن التي يتعاقد عليها مع الناقل الفعلي.

المطلب الثاني: اعفاء وتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

هناك حالات يمكن للناقل البحري ان يدفع بها المسؤولية التي على عاتقه وهذا في سبيل التخفيف من هذه المسؤولية و توفير الحماية اللازمة للناقل ضمانا لاستمرارية و تطور مشاريع النقل البحري التجاري، و هذا ما سيتم دراسته في هذا المطلب .

فرع الاول: اعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

- الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل:

منعت اتفاقية بروكسل شروط الإعفاء من المسؤولية باي شكل كانت عليه تلك الشروط، ما يعني الناقل من المسؤولية أو يخففها، حيث أبطلت شروط الإعفاء غير المباشرة التي يشترطها الناقلون عن طريق الاتفاق على تنازل المرسل إليه عن حقوقه الناشئة عن التأمين إلى الناقل، وقد أوضحت المادة الثالثة ثانيا منها حالات البطلان لشروط الإعفاء من المسؤولية حيث جاء نصها كالآتي: (كل شرط أو تعاقداً أو اتفاقاً في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال

أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة، يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه أثرها، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل عن المسؤولية إلا أن المادة بقيت صامتا بشأن الاتفاق عن التأخير وذلك يعود لعدم معالجة الاتفاقية لهذه المسؤولية بشكل عام، فهل يمكن القول بأن الاتفاقية تبيح هذا الاتفاق للإجابة على هذا السؤال يقتضي التفريق بين حالتين: الحالة الأولى هي اقتران التأخير بهلاك أو تلف البضاعة ففيها يبطل الاتفاق استنادا لنص المادة السابقة، أما الحالة الثانية وهي عندما لا يقترن التأخير بهلاك أو تلف البضاعة فيمكن القول أن الاتفاقية لا تمنع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية لا صارحه ولا ضمنا، فيكون الاتفاق صحيحا¹.

إذا كانت الاتفاقية قد حرمت شروط الإعفاء من والمسؤولية فإنها استثنت بعض الشروط وذلك ارجع لنوع البضاعة المنقولة أو المكان رصها أو للرحلة التي تسلكها السفينة أو لكون سريان النصوص يقتصر على مرحلة معينة من النقل وبالتالي يمكن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات هي:

- نقل الحيوانات: حيث تقضي الاتفاقية على عدم سريان نص وصلها علي نقل الحيوانات الحية وعلى البضائع التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على سطح السفينة والمادة تتضمن استثنائين:

- لا يخضع نقل الحيوانات الحية للأحكام التي قررتها اتفاقية بروكسل وبالتالي يحق للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بها، ويستمد هذا الاستثناء أصوله من الطرق القديمة للنقل، حيث أن الشاحن يصاحب بضاعته التي تشحن في السفينة ويكون مسؤولا عنها، وبالرغم من تطور النقل حيث لم يعد الشاحنون يرافقون بضائعهم دائما إذ

¹ - محمد بهجت عبد الله امين قايد، المرجع السابق، ص ص 124، 126.

تخصصت سفن في نقل الحيوانات الحية إلا أن هذا النوع من النقل بقي خاضعا للتصور القديم فاستبعد نقل الحيوانات الحية من نطاق الاتفاقية.

- البضائع التي تنقل على السطح:

وسبب الاستثناء يعود إلى ما تتعرض له هذه البضائع من خطورة غير عادية، ومثل هذا النقل يخرج البضائع المنقولة بهذا الشكل من نطاق اتفاقية بروكسل، وبالتالي يسمع الاتفاق بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تتعرض لها البضائع.

استثناء بعض الحالات المتفرقات اذ استتنت المادة السادسة من اتفاقية بروكسل 1924 بعض حالات النقل وتعود أسباب الاستثناء إلى طبيعة البضائع أو حالتها أو إلى الظروف والمواعيد والشروط التي يتم فيها النقل، كان تنقل البضائع في ظروف الحرب أو المطلوب إيصالها في وقت أقصر من الوقت المألوف، أو قابلية البضائع التلف بسرعة وعلى هذا يمكن للناقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية.

هذا من جهة ومن جهة ثانية فان المتمعن في حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية في القانون الجزائري يجدها غير متطابقة مع حالات الاعفاء المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل حيث يستشف من تلك الحالات ان المشرع الجزائري تصرف في اتفاقية بروكسل من جهة واخذ حالات من القانون الفرنسي ل سنة 1966.

وتتمثل هذه الحالات في:

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجبه المبين في المادة 770 من القانون البحري ويلاحظ ان نفس الحالة قد نصت عليها المادة 04 من فقرة الاولى من اتفاقية بروكسل، وذلك بتصرف من المشرع الجزائري¹.

¹- عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 07، جامعة قسنطينة، ص ص 273، 274.

الفصل الثاني

- حالة الاخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان او المرشد او المندوب البحري و لم تنص اتفاقية بروكسل على مثل هذه الجاله و يبدو ان المشرع الجزائري قد اخذ هذه الحالة من القانون الفرنسي.
- حالة الحريق إذا كان مسببا من فعل او خطأ الناقل، وقد نصت اتفاقية بروكسل على هذه الحالة غير ان المشرع الجزائري قد تصرف فيها اذ نصت اتفاقية بروكسل على الحريق فقط فيما اضاف المشرع الجزائري "الا إذا كان مسببا من فعل او خطأ الناقل".
- حالة الاخطار وحوادث البحر او المياه الاخرى الصالحة للملاحة، وقد تضمن بروكسل على هذه الحالة غير ان المشرع الجزائري مرة اخرى تصرف فيها في اضافة العبارة " او المياه الاخرى الصالحة للملاحة".
- حالة الاضرابات و اغلاق المستودعات او المصانع في وجه العمل او اعاقته كليا او جزئيا مهما كانت الاسباب، و لم يرد في اتفاقية بروكسل مثل هذه الحالة و يبدو ان المشرع الجزائري قد اخذها من القانون الفرنسي غير ان الاشكال يطرح في هذه الحالة الا وهو الا تستغرق القوة القاهرة هذه الحالة لاسيما الفقه يدرج الاضراب ضمن حالات القوة القاهرة¹.
- حالة وجود عيب خفي في البضائع او نقص البضاعة اثناء السفر حيث هذه الحالة لم تتضمنها اتفاقية بروكسل و قد اخذها المشرع الجزائري من القانون الفرنسي ويلحظ على هذه الحالة عدم توفيق المشرع في عبارة نقل البضاعة اثناء السفر والتي تقابل freintes de route باعتبار ان المقصود هو النص الطبيعي الذي يلحق حجم او

¹- بوزامر محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين احكام القانون البحري الجزائري و اتفاقية هامبورغ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، ص178.

وزن البضاعة اثناء نقلها بطريق البحر كتبخّر بعض البضائع بسبب الحرارة ومن ثمة كان ينقص المشرع عبارة الطبيعي.

- حالة أنقاض حياة الاشخاص او الأموال في البحر او المحاولة في ذلك وقد خلت الاتفاقية بروكسل من هذه الحالة.

- حالات المسببة لحادث لا ينسب للناقل وهي الحالة التي لم تتضمنها الاتفاقية في بروكسل.

- حالة الخطأ اي سبب اخر لا يكون الناقل او من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل دليلاً فإن الخطأ او الضرر لم يكن بسببه شخصياً او من ينوب عنه وهذه الحالة جاءت بقاعدة عامة في عدم مسؤولية الناقل في ذلك قطع علاقة السببية اللازمة لقيام المسؤولية.

فرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري.

يتم تنظيم عقد النقل البحري بموجب عقد مبرم بين أطرافه وعلى أساسه سيكون لزاماً علينا أن نتطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري و أطرافه، ولمعرفة ذلك لا بد من الرجوع الى المصادر القانونية التي تنظم هذا العقد.

يظهر الجزائري في القانون البحري بنص المادة 738 على: "يتعهد الناقل بموجب عقد عرفه المشرع نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة اجرة الحمولة.¹

اذ يتمحور مبدأ التحديد القانوني في كل الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية ، حول الضرر الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالبضاعة المنقولة فحدد التعويض عن الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، فان تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري يظهر بصفة جلية في المادة 802 من القانون البحري كما سبق الإشارة

¹الامر 80/75 المرجع السابق .

الفصل الثاني

التي نصت على " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفتها بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه" كما حددت المادة 5 فقد حددت المسؤولية بعبارة تفيدان الحق يقتصر على الناقل، أما المادة 43 مكرر من بروتوكول بروكسل تمدد نظام المسؤولية لناقل في حالة مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية كما مددت هذا الحق لتابعيه وكلائه. فيما جاء نص المادة 813 من التقنين البحري على أنه "تطبق التحديدات والاعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية. أما المادة 814 وسعت التحدي ليشمل تابعي الناقل ووكلائه فنصت على أنه " إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابعة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والاعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد إلى هذا الفصل"، أما المادة 815 في الفقرة الثالثة من المادة 4 مكرر من قواعد فيزي" لا يمكن أن يتعد مجموع مبالغ التعويضات التي تكون على عاتق الناقل ومندوبيه الحدود المنصوص عليها في المادة 805.

حيث أن مقال المناولة المينائية له الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة لا باعتباره مندوباً للناقل وإنما بصفته الشخصية أن يتمسك بأحكام المسؤولية المحدودة في موجب المادة 916 التي جاء نصها: " إذا أحدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي¹.

ولنا أن نشير إلى نص المادة 925 "لا يمكن أن تتجاوز مسؤولية المقاول التعاقدية قيمة الضرر الذي ألحق فعلاً بطالب الخدمات ولا يمكن في جميع الحالات أن تعزى إليه هذه المسؤولية إذا أقيمت البضائع لمدة تتعد الآجال، المسموحة إلا في حالة وجود نصوص مخالفة.

¹ - إيمان فتحي حسين الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 38.

إن أحكام مسؤولية الناقل البحري تتميز بتأثرها بالاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية بروكسل لعام 1924 التي أنظمت إليها دول كثيرة فكان هدفها هو إقامة التوازن بين مصالح لناقلين والشاحنين أو من أجل ضمان احترامها التي لا بد أن تكون قواعد امرة.

أما فيما يخص القانون الجزائري حددت المادة 138 " كل من تولى حراسة شيء وكانت ، له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء". ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة. حيث نظم المشرع الجزائري عن مسؤولية الضرر الناتج من خلال المادة 140 التي جاءت على النحو التالي "من كان

حائزاً بأي وجه لعقار أو جزء منه، أو منقولات حدث فيها حريق لا يكون مسؤولاً نحو الغير عن الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا أثبت أن الحريق بنسب إلى خطاه أو خطأ كل من هو مسؤول عنه". ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه ولو ارتبط بالمتضرر علاقة تعاقدية فكان هذا حسب المادة 140 مكرر من القانون المدني الجزائري¹.

¹ - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، دار الهدى، الجزائر، ج1، ط1، 1993، ص28،

المبحث الثاني: فض النزاعات الناتجة عن الاخلال بالتزامات الناقل البحري.

تعتبر الدعوى القضائية معيار لحماية حق اذا ما توافرت شروطها وبعد قبول الدعوى من الناحية الاجرائية يتعين على الطرف المدعى اثبات ما يدعيه لتقرير مسؤولية الناقل وفق ما يقتضيه القانون وسيتم التطرق له من خلال المطلب الاول المعنون بدعوى مسؤولية الناقل البحري و المطلب الثاني المعنون ب التحكيم كآلية لفض النزاعات

المطلب الاول: دعوى مسؤولية لناقل البحري.

يسمح للمضروور ممارسة حقه في الحصول على التعويض من جراء الضرر اللاحق به بسبب الخسائر والأضرار التي أصابت بضاعته يلجأ إلى استعمال حقه في المطالبة القضائية التي تكون بواسطة دعوى ترفع حسب الشروط والأوضاع المقررة قانونا

وهذا حسب تقنين الإجراءات المدنية الادارية تحديدا بموجب افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة 13 موجهها دعواه امام الجهة القضائية المختصة اقليميا و نوعيا هذا قبل سقوط الحق في الدعوى بالتقادم كما يتعين علي استقاء الشروط الشكلية المقررة قانونيا قبل اللجوء الى القضاء¹.

ومن جهة ثانية و طبقا لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة.

كما اوضحت المادة 739 على انه "يبدا عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه او الى ممثله القانوني.

و من خلال نص المادتين يلتزم الناقل وفقا لعقد النقل البحري يتحقق نتيجة معينة هي ايصال البضاعة و تسليمها الى المرسل اليه في الموعد المحدد كما سبق الاشارة.

¹ - قانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فيبرابر سنة 2008 , يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية.

وعليه اذا قامت المسؤولية للناقل البحري للبضائع يقوم الطرف المتضرر برفع دعوى على الشخص مسبب الضرر طبقا للقواعد الاجرائية المنصوص عليها في قانون الاجراءات المدنية وهو ما يسمى بالتقادم.

فرع الاول: اطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

تتميز الدعوى البحرية بخصوصيات تميزها عن باقي الدعاوي الاخرى نظرا لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه فاطراف عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري و الشاحن الا ان تنفيذ العقد لا يبقي العلاقة في هذا الاطار البسيط فكثيرا ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل اليه¹.

وبالتالي لابد من التطرق إلى أصحاب الحق في الدعوى وتحديد الطرف الذي ترفع ضده الدعوى والتي تترجم على النحو الآتي:

1- أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية:

الشخص الذي يقوم برفع الدعوى القضائية يسمى المدعي والذي له الصلة الايجابية وهو الشخص المقدم إلى القضاء مطالبا بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص اخر يدعى المدعي عليه، وتتحقق صفته بمجرد تقييد الدعوى في سجل امانة ضبط المحكمة أي بالمطالبة القضائية وتستمر هذه الصفة في الخصومة الى حين صدور الحكم فيها. وفي مجال دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع نجد أن لكل من الشاحن والمرسل إليه والمؤمن لهم الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري للبضائع من أجل طلب الحصول على التعويض.

- الشاحن: يقدم البضاعة إلى الناقل ليتولى إبرام عقد النقل البحري معه، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع إلى الناقل

¹ -بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، جامعة الاغواط، 2013، ص213.

الفصل الثاني

البحري بالمسؤولية ولاشك أن الرجوع يكون على اساس المسؤولية التعاقدية بان يقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق بالشاحن من جراء اخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة و في الميعاد المتفق عليه.

و يكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كامل الاحوال اي سواء كان من المقرر ان يستلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول او كان من المقرر ان يستلمها شخص اخر وبغض النظر عما اذا تم تعيينه او كان قابلا للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.

ولكن مراعاة ان هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل هو جواز رجوع المتعاقد لمصلحته على الناقل البحري بالمسؤولية، و إذا كان من حق الشاحن مطالبة الناقل بتنفيذ ما تعهده به اتجاه الغير إلا انه لا يسأل الناقل البحري عن ذلك الضرر مرتين.

- المرسل اليه:

عقد النقل البحري في غالب الاحوال يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن فالناقل يلتزم بنقل البضاعة التي تسلمها له الشاحن بهدف ايصالها الى مكان معين و قد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه كان ترسل احدى الشركات التجارية منتجاتها الى احد فروعها في الخارج غير انه في غالب الاحيان يحصل النقل لمصلحة شخص ثالث يعرف باسم المرسل اليه.

و يعني هذا ان عقد النقل البحري و ان كان بين طرفين هما الناقل و الشاحن فانه يرتب حقوقا لشخص ثالث ليس طرفا في العقد، و هو المرسل اليه حق يصبح من حق هذا الاخير ان يطالب الناقل بتسليمه البضاعة عند وصولها في الميناء، و يساله عن تسليم البضاعة وفقا لشروط العقد.

المؤمن: هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له، عن الاضرار التي تلحق بالشيء المؤمن نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري الا انه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر و الاضرار

اللاحقة بالبضاعة و ذلك بناء على عقد التامين المبرم بين المؤمن والمرسل اليه مؤمن له صاحب الحق في البضاعة.

و يكون ذلك في حالة حصول المؤمن وهو المرسل الهي على مبالغ التعويض من طرف المؤمن و هو شركة التامين ففي هذه الحالة تنتفي صفته في الحصول على التعويض من الناقل البحري للبضائع ويحل محله في هذه الحالة شركة التامين بموجب الحلول اذ يحل بموجبه مكان المؤمن له (المرسل اليه) من اجل المطالبة بالتعويضات الناجمة عن الخسائر والاضرار التي حدثت للبضائع و ذلك بمقاضاة الناقل البحري للبضائع وملك في حدود التعويض الذي قام بدفعه للمؤمن له(المرسل إليه).

ويجب احترام تجال 3 اشهر من اجل رفع الدعوى ضد الناقل البحري للبضائع من قبل شركة التامين ابتداء من تاريخ تسديد المبلغ المستحق للمرسل اليه طبقا لنص المادة 744 من القانون البحري و التي تنص على " يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على الا تتعدى ثلاث اشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع الدعوى الرجوع المبلغ المطالب به، او يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى¹.

2 - الطرف الذي ترفع ضده الدعوى المسؤولية:

بطبيعة الحال فان الدعوى القائمة تتكون من ركنين اساسين اذ يقف في الركن الاول ويسمى المدعي و يقف في الركن الثاني الشخص الاخر يسمى المدعى عليه، و تبعا لذلك يجب ان ترفع الدعوى من صاحب الد المعتدى عليه في مواجهة الشخص المتعدي ويعتبر في هذه الحالة ذي صفة على صفة².

¹ - بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 214.

² - بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 215.

فرع الثاني: اجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

نص المشرع على إجراءات معينة يستوجب على الناقل اتباعها واتخاذها خلال مواعيد محددة. والهدف الذي يقصده المشرع هو وضع حد للمنازعات التي تنشأ عن عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة.

وتتمثل هذه الإجراءات التي نص عليها القانون البحري لقبول سماع دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خطية إليه في مواعيد قصيرة ابتداء من التسليم، وذلك حتى يتسنى له التحقق من الضرر المدعى به في الوقت

المناسب، فما هي هذه التحفظات، ومن يتحمل عبء الإثبات، وكيف يثبت.

- الاخطار:

إنه من المنطقي أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض بإخطار الناقل البحري بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر ثم يتخذ قراراً فيه، ويعتبر الاخطار اجراء سابق لرفع الدعوى ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظات أو اجراء الاخطار ليس له علاقة بقبول أو عدم قبول الدعوى، انما لإثبات وجود أو عدم وجود خسائر واضرار اثناء التسليم¹.

فقد أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل بالأخطار والأضرار الحاصلة للبضاعة، تضمنته المادة 790، من القانون البحري "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من بمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك فتعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري السفينة، مكتبة الاشعاع، مصر، ج1، ط1993، ص337.

كما أنه لم يعرف القانون البحري ولا المعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل 1924 او معاهدة هامبورج 1978 معنى الاخطار.

فمن المادة 790 من القانون البحري المذكورة سابقا يمكن أن نستنتج الحالات التي يتم فيها إجراء الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاملة للبضائع وإذا كان التبليغ يمكن أن يتم في حالة، فيمكن أن تكون الخسائر قرينة أو علي الخسائر الجزئية لا مكان استلام البضاعة في الجزء السليم منها.

فإنه لا يمكن إجراء هذا التبليغ في حالة الخسائر الكلية لعدم إمكانية استلام البضاعة.

وحددت أيضا المادة 790 من فقرة 01 والمادة 03 من معاهدة، بروكسل الأشخاص المعنية بالإخطار وهم المرسم إليه أو ممثلة القانوني من جهة وبما أن لإخطار إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو ممثلة فإن يوجه بالضرورة إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ حيث تنتقل البضاعة من حوزة الناقل إلى حوزة

الناقل المرسل إليه ، كما عرفت المادة 790، بين الخسائر والأضرار الظاهرة وغير الظاهرة ،إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيجب أن تبلغ هذه التحفظات إلى الناقل خلال ثلاث أيام عمل من استلام البضائع أذان معاهدة هامبورج فنصت على أنه في حالة العيب الغير ظاهر للبضاعة يتعين على المرسل إليه توجيه الأخطار إلى الناقل خلال 15 يوما التالية لتسليم البضاعة فتاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه هو التاريخ الذي يبدأ منه احتساب أجل الإجراءات المدنية للضرر وليس تاريخ التفريغ أو تاريخ وصول السفينة للميناء.

- تقادم الدعوى:

تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية أحكاما خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في مادة النقل البحري فاتفاقية بروكسل 1924 و بموجب بروتوكول 1968 المعدل للمعاهدة الذي نص على الغاء البند الرابع من الفقرة 06 من المادة 03 بالتقادم الذي قار في جميع الاحوال انه يعفى الناقل من المسؤولية أيا كانت فيما يتعلق بنقل البضائع

وجاء المشرع في المادة 744 على انه "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابعة على الا تتعدى ثلاثة اشهر¹.

المطلب الثاني: التحكيم الكلي لفض نزاعات النقل البحري.

ازدادت أهمية التحكيم كوسيلة لحل المنازعات المرتبطة بعملية النقل البحري ما لحسم الخلافات. و يعرف التحكيم أنه "تقنية المراد منها وضحت لنزاع يمس طرفين أو أكثر وهذا بواسطة أشخاص-محكم أو محكمين- الذين يستمدون سلطتهم من إتفاق خاص دون أن تسند إليهم هذه المهمة من طرف الدولة.

وبانتشار التحكيم في مجا التجارة الدولية، وجدت مراكز ومؤسسات متخصصة بالتحكيم احتلت مكانة دولية ونشاطا واسعا في تسوية العديد من القضايا المعروضة للتحكيم سنويا، مما جعل للتحكيم تنظيما خاصا يثير مسائل هامة يقتضي تحليلها.

فرع الاول: اتفاقية التحكيم وسيلة للجوء الى التحكيم.

عندما يكون الات اق على التحكيم منصوص عليه في العقد فهو يسمى شرط التحكيم أما إذا تم الات اق على التحكيم بعد قيام النزاع فهو يسمى في هذه الحالة عقد التحكيم وهو يكون دائما في صورة إتفاق مستقل عن عقد النقل، وبعد الاتفاق على التحكيم فإنه لا بد لهذا النزاع أن يخضع لقانون معين.

¹ - حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة العربي بن لهيادي، ام البواقي، 2013، ص 57.

1- اتفاق التحكيم:

عرف المشرع الجزائري التحكيم في المادة 1006 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية على غرار

ما فعل القانون النموذجي التي وضعته لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية على أنه يقصد به على حد سواء النزاعات المستقبلية وهنا شرط التحكيم هو المقصود التي نشأت فعلا والمقصود بهذا عقد التحكيم أو ما يسمى بمشارطة التحكيم.

- مبدأ استقلالية إتفاق التحكيم:

يقصد باستقلال إتفاق التحكيم: إستقلا إتفاق التحكيم المبرم في صورة شرط التحكيم المدرج ضمن نصوص العقد الأصلي عن هذا العقد، وعن المؤتمرات التي قد تؤثر في عدم صحته. حيث لا تثار مسألة استقلال اتفاق التحكيم بالنسبة لاتفاق التحكيم المبرم في صورة مشارطة التحكيم¹.

إذ المشارطة هي بالضرورة عقد منصل يبرم إستقلا عن العقد الأصلي لحل المنازعات التي نشأت عنه وعن تنفيذه، و أكدت المادة 458 مكرر في الفقرة 04 على مبدأ استقلالية التحكيم على خلاف المشرع الرئيسي الذي لم يتناول في مرسوم

1981/05/12 المتعلق بالتحكيم الدولي هذه المسألة وإنما تطرق لها القضاء و لكن ما تجدر الاشارة إليه، هو أن المشرع الجزائري إستبعد أن يكون إتفاق التحكيم مستقلا عن القوانين الوطنية على النحو المبين في قرار محكمة النقض الفرنسية لسنة 1993 في قضية داليكو ضد بلدية خمس الليبية، والذي إعتبر إتفاق التحكيم ليس مستقلا عن عقد الأساس فحسب، وإنما كذلك عن القوانين الوطنية وهذا يظهر من خلا القانون الواجب التطبيق على الشروط الموضوعية التي تطابها المشرع الجزائري لصحة إتفاق التحكيم.

¹ - سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الاعمال، جامعة وهران - السبينا، 2006-2007، ص115.

2- إنعقاد التحكيم.

لا يخرج إتفاق التحكيم عن كونه تعبيراً عن إرادتين اتفقت على اختيار التحكيم وسيلة لتسوية منازعات ثارت أو قد تثور ولهذا يجب توافر فيه الشروط الموضوعية والشكلية التي يتطلبها القانون لصحة هذا الاتفاق.

أ- الشروط الموضوعية:

تتمثل الشروط الموضوعية في ضرورة توافر التراضي الصحيح بمعنى تطابق إرادتين وإتجاههما إلى ترتيب أثار قانونية تبعاً لمضمون ما أتفق عليه، ومن فم الضروري من إيجاب وقبو يتلاقيان على إختيار التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات التي تدور بشأن العلاقة الأصلية وإذا ما تعلق الأمر بشرط التحكيم فم الضروري التحقق من تطابق إرادة الأطراف بشأن شرط التحكيم كشرط موجود في العقد كما أنه من الضروري توافر الأهلية لدى أطراف العملية التحكيمية والمقصود هنا أهلية التصرف بالإضافة إلى مشروعية السبب وتتصور حالة عدم مشروعية السبب إذا كان القصد من اللجوء إلى التحكيم هو التهرب من القانون الذي كان سيطبق لو طرح النزاع أمام القضاء، على أساس ما يتضمنه هذا القانون من قيود والتزامات¹ يراد التخلص منها حيث تنص المادة 458 مكرر على أنه " يكون الاتفاق على التحكيم صحيحاً من حيث الموضوع إذا إستجاب للشروط التي يتطلبها إما القانون الذي إختارها لأطراف، وإما القانون الذي ينظم موضوع النزاع لا سيما القانون المطبق على العقد الأساسي، وإما القانون الجزائري.

و بهذا يكون مشرعنا قد أخذ حرفياً بالقانون السويسري في مادته 2/178

وبالمنهج لتنازعي، وتخلي عن منهج القواعد المادية الذي أخذ به القضاء الفرنسي الحديث في غياب نص مكتوب من خلا ما يعرف اليوم في الفقه الفرنسي بمبدأ إستقلالية إتفاق التحكيم عن القوانين الوطنية. ورغم هذا فإن المشرع الجزائري على غرار نظيره

¹ - سحولي صلاح الدين، المرجع السابق ، ص ص 115، 116.

السويسري لم يح على قانون واحد وإنما عدد المصادر القانونية التي يستمد منها إتفاق التحكيم شرعيته لضمان صحة أكبر عدد ممكن من إتفاقات التحكيم.

بمشاركة الايجار المحا إليها، أو بأن يرفق نص المشاركة بسند الشحن، أو بأن يتم إبلاغ هذا الحام بنص مشاركة الايجار المذكورة بطريقة ثابتة ومؤكدة لا تدع مجالاً للشك في أن هذا الحامل قد علم بشرط التحكيم الوارد بالمشاركة.

ب- الشروط الشكلية:

أما فيما يخص الشروط الشكلية، في الوقت الذي يلتزم المشرع الفرنسي الصمت مما يفتح المجال أمام القضاء للأخذ بمعاهدة نيويورك حتى تعديها بقبول كل

أشكال الكتابة وكافة طرق الاثبات البينة والقرائن فإن المشرع الجزائري هذا حذو المشرع السويسري فإعتبر بأن إتفاق التحكيم ينعقد طبقاً لقاعدة مادية بالكتابة تحت طائلة البطلان في المادة 458.

وتعتبر الكتابة في الدول الانجلوسكسونية شرطاً للاثبات وليس للانعقاد حيث لم ترتب البطلان على تخلف الشك المكتوب. كما أن إتفاقية هامبورغ قررت في مادتها الثانية والعشرين على أنه "يجوز للطرفين النص بإتفاق مثبت كتابة على أن يحال الى التحكيم اي نزاع قد ينشا فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية" فالنص واضح و صريح على الكتابة اللازمة للاتفاق التحكيم البحري هي للاثبات¹.

1- سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص117.

فرع الثاني: التنظيم الاجرائي للتحكيم.

تجدر الاشارة بداءة أن التحكيم البحري قد يكون مؤسسياً أو حرًا. حيث يقصد بالأول الاتفاق على إحالة النزاعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل الى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة والتي تتولى بدورها تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار حكم التحكيم وذلك عن طريق الأجهزة الادارية التابعة للمؤسسة التحكيمية وعلى ضوء لائحتها التحكيمية. أما التحكيم البحري الحر فهو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال إتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم بأن سهم وبعيدا عن مؤسسات التحكيم البحرية، وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم، والاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الاجراءات¹.

ويخضع التنظيم الاجرائي للمعايير التالية:

- طلب التحكيم:

بعد تشكيل هيئة التحكيم البحري بإختيار أعضائها بواسطة أطراف النزاع أو بواسطة الغير وفقاً لشروط لا بدّ من توافرها في المحكم كتخصّصه وإستقلاله وحيديته. بعد ذلك تبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب تحكيم بواسطة طالب التحكيم الذي يقوم بدور المدعي وتختلف إجراءات تقديم هذا الطلب تبعاً لنوع التحكيم ما إذا كان التحكيم مؤسسياً أو حرّاً. عادة يتضمّن الطلب بيانات تتعلّق بتحديد موضوع النزاع، وتعيين المدعي عليه والمستندات التي توضح سبب تقديم الطلب، وطلبات المدعي. وينظّم على عدد مساوٍ لعدد أطراف النزاع ويجب أن يقدّم الطلب في الميعاد المقرّر قانوناً أو إتفاقاً حتى لا يتعرّض حقّ المدعي في تقديم الطلب للإيقضاء بمضيّ المدة أو التقادم.

¹- سحولي صلاح الدين، المرجع السابق ، ص109.

- مكان التحكيم:

أي المكان الذي يجب أن يصدر فيه حكم التحكيم البحري وهو عادة مكان إتخاذ الإجراءات التحكيمية. وإذا تمّ التحكيم في أماكن متعدّدة، فإنه يجب إختيار مكان واحد للتحكيم قانوناً ولذلك أهمية بالغة من عدة نواحي منها ما يمكن أن يشكّله هذا المكان كعامل حاسم في تحديد جنسية حكم التحكيم وما يتبع ذلك من نتائج قد تمسّ عملية تنفيذ الحكم. كما يشكّل عاملاً مهماً في تحديد القانون الواجب التطبيق على عدد من المسائل الهامة التي يثيرها التحكيم. إذ لقانون مكان التحكيم الفصل في صحة إتفاق التحكيم، وكيفية تشكيل هيئة التحكيم، وإدارته. كما يشكّل مكان التحكيم عاملاً هاماً في تقدير حجم العلاقة بين المحاكم الوطنية والتحكيم ومدى تدخّل هذه المحاكم في إجراءات التحكيم سواء بالمساعدة في إتخاذ الإجراءات التحفظية أو بالفصل في صحة العقد الأصلي.

وفي أغلب الحالات يتمّ تحديد المكان بواسطة الأطراف مباشرة، أو بإيلاء التحكيم إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي يجري التحكيم في مقره، أو بموجب لائحة تحكيم مركز تحكيم بحري تحدّد هذا المكان بإرادة الأطراف المشتركة هي العامل الأساسي في تحديد مكان التحكيم.

- مهمة المحكم البحري وإختصاصه:

ينبغي على هيئة التحكيم وقبل أن تنظر في النزاع أن تحدّد مهمتها وإختصاصها وصحته ونطاقه من حيث الأشخاص والموضوع بالإتفاق مع مركز التحكيم المؤسسي أو مع الأطراف ومستشاريهم ومن خلال الوثائق والمستندات المقدّمة فإن تمّ الإتفاق تمّت المتابعة بإجراءات التحكيم حتى صدور حكم التحكيم. فإذا لم يتمّ الإتفاق فإن هيئة التحكيم أمام عقبات تهدّد إختصاصها لسببين:¹

¹ - ملزي عبد الرحمن، مرجع سبق ذكره، ص66.

- الأول: وهو المنازعة في وجود أو صحة العقد الأصلي الذي يحوي شرط التحكيم بين بنوده. والادعاء بتأثير عدم وجود صحة العقد الأصلي على شرط التحكيم المعتبر بنداً من بنوده لارتباط مصيره بمصير العقد الأصلي.

وهذه العقبة يتم تداركها عن طريق الاعتراف باستقلالية شرط التحكيم البحري عن العقد الأصلي. وقد أخذت معظم لوائح وأحكام التحكيم البحري بهذا المبدأ.

- الثاني: يتمثل بالمنازعة في عدم وجود أو عدم صحة إتفاق التحكيم ذاته الذي يستمد منه المحكم البحري ولايته وإختصاصه. أو المنازعة في تجاوز المحكم لإختصاصه لعدم شمول إتفاق التحكيم للمنازعة المنظورة.

- مبادئ إجراءات التحكيم البحري:

1. حرية الأطراف في الإتفاق على القواعد التي تحكم سير إجراءات التحكيم أكان مؤسساً أو حرّاً.

2. حرية هيئة التحكيم في تسيير هذه الإجراءات عند عدم إتفاق الأطراف حيث لا تتقيّد أساساً بالإجراءات المعمول بها في المحاكم الوطنية لأن مصدر سلطات المحاكم الوطنية هو القانون بينما يجد المحكم مصدر سلطاته في إتفاق الأطراف.

3. قيام علاقة تعاون بين هيئة التحكيم والمحاكم الوطنية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه من إتخاذ إجراءات وقتية أو تحفظية.

- القانون الواجب التطبيق:

لأطراف المنازعات البحرية حرية كاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وهذا الأمر هو تطبيق للمبادئ المقررة في معظم التشريعات¹ والتي تقرّر الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية طالما أن هذا الإختيار لا ينطوي على

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003، ص 421.

مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية أو أن يكون هذا الاختيار مشوباً بالغشّ تجاه القانون الذي كان من المفروض تطبيقه على موضوع النزاع.

وهكذا على هيئة التحكيم البحري تطبيق القانون الذي اتفق الأطراف صراحة على تطبيقه في إتفاق التحكيم وإلاّ جاز لهذه الهيئة أن تبحث عن الإرادة الضمنية لهؤلاء الأطراف.

وتنتقل الحرية من الأطراف إلى هيئة التحكيم في حال لم يحدّد أطراف العلاقة القانون الواجب التطبيق صراحة أو ضمناً. ويصبح للهيئة حرية تحديد هذا القانون طبقاً لما تراه مناسباً للفصل في موضوع النزاع وهذه الحرية¹ مقيدة بواسطة معاهدة هامبورغ لعام 1978 المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع بسند شحن وفي المجالات الأخرى تبقى الحرية للمحكم البحري في تحديد القانون الواجب التطبيق.

وهذه المسألة لا تثير مشاكل كبرى للأسباب الآتية:

1. المجال البحري غنيّ بالمعاهدات الدولية والتي جاءت موحّدة لكثير من القواعد البحرية بين الدول المختلفة، وتلبي حاجات أطراف النزاع البحري باعتبارها تشريعات دولية.

2. المجال البحري مجال مهني متخصص يميّز بنوع النشاط الذي يدور له خصوصيته واستقلاله اللذين يفرقانه عن غيره من المجالات وهذه الخصوصية أدت إلى تذليل الصعوبات الناشئة عن الملاحة البحرية بتجميع القواعد الواجب مراعاتها في جميع فروع النشاط البحري.

3. أن المجتمع البحري مجتمع مغلق ساعدت الظروف التاريخية على سيطرة بعض المراكز التي يتركز فيها هذا النوع من النشاط واتّخاذها عنواناً لأعمال التحكيم البحري كلندن ونيويورك وباريس.

¹ - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 67.

- حكم التحكيم البحري:

بعد إقفال باب المرافعة تقوم هيئة التحكيم بمفردها أو بالتعاون مع مركز التحكيم البحري المؤسسي بإجراء المداولات والمناقشات السريّة لإعداد الحكم وإعادة صياغته شكلاً وموضوعاً في الميعاد المقرّر إتفاقاً.

ويتمثّل موضوع حكم التحكيم البحري الدولي في النزاع البحري المعهود به إلى المحكمة بموجب إتفاق التحكيم وقد جرت العادة أن يفصل المحكمون في نفس الحكم في نفقات وتكاليف عملية التحكيم.

ويترتّب على إصدار حكم التحكيم البحري أن يستنفذ المحكمون ولايتهم في الفصل فيما فصل فيه الحكم الذي يكتسب حجّية الأمر المقضي ويلقي على عاتق الأطراف إلتماً بتففيذه بعد صيرورته نهائياً¹.

وعلى الرغم من أن حكم التحكيم ليس له صفة تنفيذية فإن مسألة تنفيذ الأحكام الصادرة عن محاكم التحكيم الدولي تتوقّف على إرادة الدولة التي صدر ضدها حكم التحكيم أي أنها مسألة إرادة متروكة لحسن نية الأطراف إلّا أن هناك خاصيتين تتميز بها أحكام التحكيم أولها أنه حكم ملزم وثانيها أنه حكم نهائي.

¹ - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 68.

الخاتمة

خاتمة

الخاتمة

نخلص في الأخير الى ان مسؤولية الناقل البحري في التسليم البضائع المنقولة بحرا تعد حجر الزاوية ، إذ أضحي تسليم البضائع من طرف الناقل او ممثله في الميعاد المعقول للمرسل اليه التزام جوهري نظرا للأهمية التي يكتسيها تسليم البضائع في مواعيدها بالنسبة للتجارة الدولية ، و بالتالي فان تأخر الناقل في تسليم بدون شك سيعطل تنفيذ عقد البيع الدولي للبضائع ، فقد اختلفت التشريعات و الاتفاقيات على تقرير مسؤولية الناقل عن التأخير من عدمها، فنجد ان المشرع الجزائري في القانون البحري ينص صراحة على مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم واكتتفه نوعا من الغموض بحيث نجده يعرف لنا ما هو المقصود بالضرر الناجم عن التأخير.

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث أركانها عن المسؤولية بوجه عام، فهي مسؤولية مدنية لا تقوم إلا إذا توافرت أركان ثلاث وهي الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما

فمسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام ناتجة عن عقد النقل البحري، كما تقوم على أساس الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، كون هذا الأخير ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول، فإن حدث ووصلت البضاعة غير سليمة هنا يستطيع الطرف المتضرر رفع دعوى المسؤولية على الناقل من أجل الحصول على التعويض

تظهر الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في لقانون الداخلي حين نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري اما في القانون الدولي فنصت اتفاقية بروكسل على عقد النقل البحري حيث ابرمت في 25 اوت 1924 فكانت اول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته اتجاه الشاحن واتفاقية هامبورج التي ابرمت في 31 مارس 1978 و اهم ما استحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة او تلفها او تأخر في تسليمها.

فكما سبق الذكر ان النقل البحري عاملا مؤثرا في التنمية الاقتصادية فعند حدوث الضرر يؤدي الى اثاره النزاع بين الشاحن والناقلين فيكون اللجوء الى القضاء فإجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإجراءات العامة لرفع الدعوى والأخطار وتقادم الدعوى فهي إجراءات خاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

وفي الأخير من خلال دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع تم التوصل الى انه:

-انها مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن والذي يتعهد فيه الناقل بإيصال بضاعة معينة اذ يلزم الناقل بتحقيق نتيجة ومن ثم يكفي للمرسل اليه اثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.

-تقوم مسؤولية الناقل البحري عند وجود خطأ مفترض، وهو الشرط الاساس عند قيام هاته المسؤولية .

- يمكن القول ان المشرع الجزائري اقر وفق المراسيم والقوانين بضرورة حماية الناقل البحري من اجل وضع التوازن بين اطراف العقد وذلك من خلال اعفاء الناقل في الكثير من الحالات التي سبق التطرق اليها في الفصل الثاني.

وفي ختام هذه المذكرة وبالاطلاع على القوانين والمراسيم التي نص عليها المشرع الجزائري فإننا نوصي بإعادة النظر في مضمون المادة 790 من القانون البحري المتعلق بمدة تقديم الاخطار بحيث يوسع المشرع في مدة تقديمه و ذلك تماشيا لما جاء في اتفاقية هامبورغ .

قائمة المصادر والمراجع

📌 قائمة المصادر والمراجع:

📖 الكتب

- أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 1990
- ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري السفينة، مكتبة الاشعاع، مصر، ج1، 1993 .
- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية ، ديوان المطبوعات الجامعية، 137 الجزائر، 1988 .
- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
- يحيى سعيد ، مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع لعام 1978 : قواعد هامبورغ ، منشأة المعارف ، مصر .
- محمد بهجت عبد الله امين فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مصر، 2005 .
- محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2003 .
- محمد فريد لعربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005 .
- محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة لالتزامات، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993 .
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد. نظرية الالتزام بوجه عام. المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان.
- علي حسن يونس، اصول القانون البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1966 .

📖 مذكرات واطروحات

- اكرام فانة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم حقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2019 .

- حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة العربي بن لمهيدي،ام البواقي،2013 .
- محمد بوزامر ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين احكام القانون البحري الجزائري و اتفاقية هامبورغ ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابن خلدون .تيارت .
- مراد يسعد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون بحري الجزائر والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012.
- نوهة خوفاش ، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2016 .
- سعدية بن دومية ،مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون البحري و الانشطة المينائية، جامعة وهران، 2013 .
- عبد الرحمن ملزي، "نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري"، أطروحة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2، الجزائر ، 2008.
- صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الاعمال، جامعة وهران -السينيا،2006-2007.
- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تخصص قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013.

المجلات والمقالات البحثية

- احمد عبد الله ال مقران، أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقہ الإسلامي، مجلة الجامعة الطبية، العدد 24، المملكة العربية السعودية، 1442.
- امينة بورطال، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 01، جامعة ابي بكر بلقايد-تلمسان، الجزائر ، 2018.

- محمد ياسين بوزوينة ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 8، جامعة الاغواط، الجزائر ، 2013 .
 - حلو عبد الرحمن حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة المنارة، المجلد، 13، العدد 8، المملكة العربية السعودية، 2008.
 - عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات اغفاء الناقل البحري من المسؤولية، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 07، جامعة قسنطينة، الجزائر .
النصوص القانونية :
- 1/ الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر :
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 اوت 1924 ، معاهدة بروكسل ، و انضمت اليها الجزائر بموجب : مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964 .
- 2/ النصوص التشريعية :
- الامر رقم 58/75 المؤرخ في رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 الجريدة الرسمية رقم 31 المؤرخة في 13 ماي 2007 يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم بموجب القانون 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 .
 - قانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فيفري 2008 ،المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية
 - الامر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 اكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 و بالقانون رقم 10/04 المؤرخ في 15 اوت 2010.

فهرس

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات	
/	ملخص الدراسة
/	شكر وعرفان
/	اهداء
10	المقدمة
الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري	
14	تمهيد
15	المبحث الأول: نظام مسؤولية الناقل البحري
15	المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري
15	الفرع الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري
16	الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري
17	الفرع الثالث: أساس مسؤولية الناقل البحري
18	المطلب الثاني: اركان مسؤولية الناقل البحري
18	الفرع الأول: ركن الخطأ
21	الفرع الثاني: ركن الضرر
23	الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطء والضرر
25	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
25	المطلب الأول: طبيعة المسؤولية العقدية لمسؤولية الناقل البحري
25	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي
27	الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية دولية
31	المطلب الثاني: طبيعة المسؤولية التقصيرية
31	الفرع الأول: تعريف المسؤولية التقصيرية
31	الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري
33	خلاصة
الفصل الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري بعد الاخلال بالالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري	

36	المبحث الأول: خصوصية احكام مسؤولية الناقل البحري
36	المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري
36	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
38	الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري
41	الفرع الثالث: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري
44	المطلب الثاني: اعفاء وتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
44	الفرع الأول: اعداد الناقل البحري من المسؤولية
48	الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري
51	المبحث الثاني: فض النزاعات الناتجة عن الاخلال بأزمات الناقل البحري
51	المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري
52	الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
55	الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري
57	المطلب الثاني: التحكيم كآلية فعالة لفض نزاعات النقل البحري
57	الفرع الأول: اتفاقية التحكيم وسيلة للجوء التحكيم
61	الفرع الثاني: التنظيم الاجرائي للتحكيم
63	خلاصة
66	خاتمة الدراسة
69	قائمة المصادر والمراجع