

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministry of High Education and Scientific Research

جامعة محمد البشير الابراهيمي . برج بوعريريج

University of Mohamed el Bachir el Ibrahimi – BBA –

كلية الحقوق والعلوم السياسية

Faculty of Law and Political Sciences



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في الحقوق

تخصص: قانون أعمال

الموسومة بـ

مسؤولية الناقل البحري

تحت اشراف الأستاذ

■ ميهوب يزيد

من إعداد الطالبين:

- حمدان عبد الباسط

- لونيبي حمزة

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
عياش حمزة	أستاذ محاضر أ	رئيسا
ميهوب يزيد	أستاذ محاضر أ	مشرفا ومقررا
بوعافية رضا	أستاذ محاضر أ	ممتحنا

السنة الجامعية 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

۱۴۳۸

شكر و عرفان

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا في

انجاز هذا العمل

نتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد على انجاز

هذا العمل وفي تذليل ما وجهناه من صعوبات، كما نتقدم بالشكر

إلى جميع الأساتذة الذين رافقونا في المشوار الدراسي على رأسهم الأستاذ

المشرف ميهوب يزيد

إهداء

قال تعالى: "واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا"

الى أعز الناس وأقربهم الى قلبي و الذي كان عوناً و سنداً لي، و كان لدعائه المبارك أثر عظيم
لأصل الى ما أنا عليه الان الى والدي العزيز

إلى من بسمتها غاييتي و ما تحت أقدامها جنيتي، و من حملتني في بطنها و سقتني من صدرها و
أسكنتني قلبها فغمرتني بحبها، الى صديقتي الحميمة و الرحيمة حفصك الله و رعاك و جعل
الجنة مثواك الى أمي الحبيبة

الى رفاق دربي و سندي الذين يسرو لي الصعاب، و كانوا لي عوناً الى اخوتي الأفاضل

هاجر، شفاء، أمين، ادم

إلى أساتذتي و أهل الفضل علي الذين سهلو علي كل ما هو صعب ألف تقدير لكم

الى اخوتي و كل الأصدقاء و الأحبة الذين أعرفهم و لم يتسنى لي كتابة أسمائهم في مذكري و
. . . . لكن لم تنسهم ذاكرتي عصام، أسامة، داود، فرانكو، إيهاب سميرة

إلى كل هؤلاء جميعاً أهدي هذا العمل المتواضع

لونبسي حمزة

إهداء

أهدي ثمرة عملي المتواضع إلى أعز إنسانين يعجز القلم عن وصفهما إلى من لا يمكن
لل كلمات أن توفي حقهما إلى من لا يمكن للأرقام أن تحصي فضائلهما إلى اللذان شقا وتعبا
من أجل إسعادي وتعليمي وكانا سنداً لي طوال مشوار الدراسة وتحملاً مشاقها لأجلي
وكانا لي مثال الحب والتضحية إلى قرّتا عيني

"الأم الحنونة" و"الأب الفاضل" حفظهما الله وأطالا في عمرهما

إلى من ساندني من قريب أو بعيد

إلى كل الأصدقاء والأحبة الذين أعرفهم و لم يتسنى لي كتابة أسمائهم في مذكرتي و لكن

لم تنسهم ذاكرتي

و إلى زملائي و اخوتي رافقوني في مشواري الدراسة

إلى كل هؤلاء جميعاً أهدي هذا العمل المتواضع

حمدان عبد الباسط



مقدمة

مقدمة :

لا يخفى على أحد ان البحر له مكانة هامة بالنسبة للمجتمع الإنساني لما فيه من ثروات من أعماق تتحول الى مشاريع تجارية ضخمة، ومنه ظهرت الحاجة الى وضع قواعد وقوانين لتنظيم العلاقات الناشئة عن هذا النشاط البحري، و قد تعتمد التجارة البحرية على مؤهلات طبيعية أي توفر بيئة ملائمة و إمكانيات مادية تسهل المعاملات أهمها هو النقل بوجه عام، فالنقل البحري بوجه عام خصوصاً مع الانفتاح على العالم و اتساع حركة رؤوس الأموال هو عصب عملية التداول و وساطة تصريف السلع والتكنولوجيات.

و عملية النقل البحري للبضائع باعتباره وسيلة مادية ترتبط بتصريف قانوني المتمثل في عقد الناقل البحري للبضائع وله ميزة خاصة تختلف عن باقي العقود في وسيلة تنفيذها، ألا وهي السفينة التي تتعرض الى المخاطر في عمق البحار مما أدي الى اتفاقيات دولية الى الاهتمام بالنقل البحري وذلك من خلال التوفيق بين مصالح متلقى خدمة النقل والناقلين باعتباره الطرف الأساسي في عقد النقل البحري.

وهنا يستوقفنا الحديث عن عقد النقل البحري ، و المقصود به هو إلتزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل إلتزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة ، و يبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمه إلى المرسل إليه (المواد 738- 739 791) من القانون البحري الجزائري، فالأصل في إبرام عقد النقل البحري أن يكون دون وسيط بين الشاحن و الناقل ، و لكن إن شاء أن يكون عن طريق وسيط يكون الريان أو مندوب عن الناقل البحري أما الشاحن فقد ينوب عنه وكيل بالعمولة يتعاقد مع الناقل بإسمه الخاص و لحساب الشاحن .

و من خصائص هذا العقد انه عقد رضائي ينعقد بمجرد الإتفاق الإرادي للطرفين فمن ثمة يجب أن تتوافر فيه شروط الرضا، المحل والسبب ولذلك فالقانون خول للريان إذا وجد بضاعة غير مصرح بها أن يأمر بإنزالها أو أن يأخذ عنها أجرا مضاعف مع إحتفاظه بحقه في التعويض.

إن الحديث عن التجارة البحرية يلزما التوقف لمعرفة التطور الذي حصل فيها و الذي كان نتيجة نشأة الشركات العالمية التي احتكرت عقود النقل البحرية أين حولت هذه العقود من عقود رضائية إلى عقود إذعان و ذلك لأن الشروط التي يفرضها الناقل البحري لا يمكن للشاحن مناقشتها فهو مضطر إلى التعاقد معه في ظل ما يتمتع به الناقل البحري من إحتكار فعلي ، لكن القانون البحري قد تدخل لحماية الطرف الأضعف في هذه العلاقة وخاصة فيما يتعلق بشروط الناقل البحري و إعفاءه من المسؤولية و قد تحقق هذا من خلال معاهدة بروكسل 1924 التي وضعت شروط سندات الشحن التي تتضمن إلتزامات متقابلة لأطراف علاقة النقل البحري.

و بذلك يثبت عقد النقل البحري عن طريق الكتابة أي أن الشكلية ضرورية في مثل هذه العقود و يكون ذلك عن طريق وثيقة الشحن التي تصدر من الناقل البحري و يصرح فيها بالبضاعة المنقولة أي تميز الاتفاق بين كل من الناقل و الشاحن ، وبيان البضاعة المشحونة من حيث النوع و المقدار وكذلك يتضمن اسم المجهز و الشاحن و المرسل إليه و كذلك إسم الميناء الذي تم فيه الشحن وكذا ميناء و الوصل .

إن الإلتزامات المتقابلة لكل طرف في علاقة النقل تدفعنا إلى التساؤل عن تأثيرها على العقد ، و بما أن معاهدة بروكسل وضعت شروط عقد النقل للحد من الاحتكار الفعلي للناقل البحري و تعسفه في شروط عقد النقل، كما ظهرت عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية أخرى، إضافة الى اتفاقية بروكسل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري

للبضائع 1978 ، كما نظمتها أيضا التشريعات الوطنية من خلال قوانينها الداخلية النقل بموجب سند الشحن ، خاصة فيما يتعلق ببند مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، هذا الأخير الذي يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها، حيث أن الناقل البحري يلتزم بموجب عقد النقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر ، فقد يحدث وأن تتعرض هذه البضاعة للتلف أو الهلاك نتيجة خطئه ، الأمر الذي يستوجب مسألته عليه.

أهمية الدراسة

تتجلى أهمية موضوع الدراسة في كونه يعالج قطاعا حساسا واستراتيجيا له علاقة وطيدة بالاقتصاد الوطني ، ألا وهو النقل البحري للبضائع ، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع الأكثر أهمية وجدلا بمناسبة هذا العقد ، والمثيرة لأغلب النزاعات الناشئة عن عقد النقل ، فهي من المواضيع الحيوية في القانون البحري ، باعتبار الناقل البحري الطرف الاقتصادي الضاغط ، الذي ورغم هلاك البضاعة التي يعهد إليه بنقلها ، قد يعفى من المسؤولية عن ذلك مما يسبب خسائر للشاحنين .

أسباب اختيار الموضوع

إن سبب اختيارنا للموضوع هو رغبتنا الذاتية في الإطلاع أكثر حول كل ما يخص مسؤولية الناقل البحري ، أما بالنسبة للأسباب الموضوعية أن مسؤولية الناقل البحري تعد من أكثر المواضيع الحيوية التي اهتمت التشريعات بتنظيمها وكذا الاتفاقيات الدولية ، ونظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري ، واعتبار مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المثيرة للجدل ، مما دفعنا للبحث في مختلف الجوانب التي تثار بمناسبةها .

أهداف الدراسة

تهدف الدراسة الى تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري، وكذلك ما جاءت به التشريعات المقارنة ، وما تضمنته الاتفاقيات الدولية فيما يخص مسؤولية الناقل البحري.

إشكالية الدراسة

وتتطرق هذه الدراسة لإشكالية تتمثل في البحث عن ماهية مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؟ وما هي الآثار الناجمة عن هذه المسؤولية ؟
وتتفرع عن الإشكالية الرئيسية الإشكالات الفرعية الآتية :

1. ما هي طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري ؟
2. وما هي أركان هذه المسؤولية ؟
3. و كيف يمكن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري ؟
4. ما هي وسائل فض المنازعات الناشئة عن هذه المسؤولية ؟

المنهج المتبع

للإلمام بالموضوع ، وفي سبيل الإجابة عن الإشكالية ، فقد اعتمدنا المنهج التحليلي الوصفي، وذلك لقيامنا بدراسة مسؤولية الناقل البحري من خلال التقنين البحري وكذا الاتفاقيات الدولية المنظمة لها .

تقسيم الدراسة :

لقد قمنا بتقسيم دراستنا إلى فصلين، حيث ستتطرق في الفصل الأول إلى الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري، والذي من خلاله نتعرض إلى مبحثين، في المبحث

الأول نتناول مفهوم مسؤولية الناقل البحري وفي المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

أما بالنسبة للفصل الثاني سنتطرق إلى الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري والذي بدوره قسمناه إلى مبحثين، حيث تناولنا في المبحث الأول اثار مسؤولية الناقل البحري وفي المبحث الثاني اثار دعوى مسؤولية الناقل البحري.



الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري

تمهيد

باعتبار مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري من هذا يجب تسليط الضوء على أحكام مسؤوليات الناقل البحري وقيامها.

يتمثل عمل الناقل البحري في إيصال البضائع أي نقلها من مكان إلى آخر، وحيثما كان العمل كان هناك احتمال وقوع خطأ، فلا عصمة للبشر منه، والناقل البحري هو واحد من هؤلاء البشر فالخطأ يمكن أن يقع منه أثناء ممارسته لعملية النقل، وذلك نتيجة إخلاله لالتزاماته أو واجباته اتجاه البضائع محل النقل، وبالتالي ترتب مسؤوليته، فما هو مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

لا يطلق لفظ المسؤول على أي شخص إلا في حالة ارتكابه خطأ، وبالتالي لا يمكن أن يعتبر الناقل البحري قد أخطأ أثناء ممارسته لعمله، إلا إذا أخل بالالتزامات الخاصة به مما يؤدي بنا إلى البحث في نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار التشريع الجزائري¹.

¹ لمخوخ حليم، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات، مذكرة ماجستير، عين مليلة، السنة الجامعية

2017-2018، ص 65.

المبحث الأول مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يحظى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل، ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، لذا فإن تحديد تعريف مهم جدا كخطوة أولى (الفرع الأول) في المرحلة ما قبل التعديل وما بعد التعديل ومن ثم الوصول إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الأول تعريف مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددًا إلا أنه يمكن استنباطه اعتمادًا على نص المادتين 738 و754 من القانون البحري، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة عن طريق البحر، وفي أغلب الأحيان يكون المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة. أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه وقد عرفته المادة 748 من القانون البحري الجزائري بقولها هو ذلك الطرف الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو من يمثله مقابل وثيقة شحن¹. ويمكن في حالة عدم ذكر الناقل أن يعتبر المجهز هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكاها أو بأية صفة أخرى تحوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572 من القانون البحري.

¹ بوحيدي نظيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجيستر، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002، ص83.

وتم تعديل المادة 571 من ق.ب.ج من خلال القانون 98-05 الذي كان ترجمة لتوجيه جديد فرضته الضرورات الاقتصادية، حيث أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية إذ يمكن التفرقة بين مرحلة ما قبل التعديل وما بعدها.

أولا تعريف الناقل البحري للبضائع طبقا للتشريع الجزائري

وهو الشخص الذي يعهد إليه المتعاقد تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة على عكس التشريعات الأخرى إلا في حالة واحدة وهي توقف الرحلة لسبب ما، وألزم الناقل بعمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها إلى ميناء الوصول تحت طائلة التعويض.

أ مرحلة ما قبل تعديل 1998.

نصت المادة 571 من ق.ب.ج على أنه:

" ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري.¹ إذ لم يكن الحق للأشخاص خلال الفترة الممتدة من سنة 1963 إلى غاية تعديلات سنة 1998 ممارسة نشاط النقل البحري وحتى النشاطات المرتبطة بها (كالشحن، التفريغ) إذ كانت الدولة تحتكر هذه النشاطات بصفة مطلقة عن طريق مؤسسات تابعة لها تقوم بذلك².

وفي سنة 1963 تم انشاء أول شركة جزائرية للنقل البحري خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تتكفل بالنقل آنذاك وقد فرضت هذه الشركة نفسها في مجال النقل الدولي كناقل نظرا للكلم الهائل من المواد البلاستيكية أو التجهيزات البترولية التي كانت تنقل، ولهذا السبب ظهرت بعد ذلك فكرة التخصص في النقل من أجل تخفيف الضغط على هذه الشركة تم

¹ أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو 1998، جريدة رقم 47.

² تنص المادة 572 من ق.ن.ب.ج على أنه يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

انشاء شركة لنقل المحروقات سنة 1982، ثم شركة أخرى لنقل المسافرين وبقيت مهمة نقل البضائع مسندة للشركات الجزائرية للنقل البحري منذ 1987 بدون أن يكون لها منافس¹.

ب مرحلة ما بعد تعديل 1998.

تم تعديل المادة 571 السابقة الذكر بموجب القانون رقم 98-05 والتي تم إعادة صياغتها على النحو التالي:

" النقل البحري ملكية عامة يمكن أن يكون موضوع امتياز " كما تضيف المادة 571 في فقرتها الأولى والثانية على أنه:

يشغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن، ويوجد المركز الرئيس لنشاطهم في القطر الجزائري يمنح الامتياز على أساس دفتر شروط وفق الشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، يضيف الامتياز في جميع الحالات على دفع حقوق².

يتجلى من خلال المادة السالفة الذكر أن الدولة الجزائرية مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، قد فتحت المجال لاستغلاله وفق آلية قانونية كثيرا ما لجأت إليها وهي نظام التعاقد عن طريق منح الإمتياز لأشخاص محددين وفق شروط يحكمها تنظيم خاص والمجسد في المرسوم التنفيذي رقم 08-57³.

ج الأشخاص المؤهلون لاستغلال النشاط

¹ أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، جريدة رقم 47.

² شتوان حياة، عقد الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل سنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 32.

³ مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مؤرخ في 13 فبراير 2008، المتضمن شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، جريدة رسمية رقم 09.

إستنادا إلى 571/1 من ق.ب.ج فإن الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط مع الأشخاص الطبيعيين بشرط ان يحملوا الجنسية الجزائرية.

المؤسسات العمومية الجزائرية، لكن هل هي المؤسسات التي تمارس النشاط فقط أو بفتح مجال لمؤسسات أخرى؟

الأشخاص الاعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري، وقد حددتهم المادة 50 من القانون المدني الجزائري "بأنهم الأشخاص الذين لهم مركز رئيسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر، يعتبرون مركزهم في نظر القانون في الجزائر.

لم يكن من الضروري اشتراط أن يكون لهم مركز رئيسي بالجزائر لأنه يكفي أن يكون لهم نشاط بها، ويشترط أيضا لهذه الفئة أن تكون لها صفة مجهزي سفن، أي بعبارة أخرى أن يكون لهم نشاط اعتيادي مسبق في هذا المجال والمقصود بهم هم الأجانب.

1- كيفية منح الامتياز

صدر بهذا الصدد مرسوم تنفيذي رقم 08-57 تطبيقا للمادة 571 السالف ذكرها، والذي فرض مجموعة من الشروط والاجراءات لمنح الامتياز، كما حصر حالات تعليق أو إلغاء هذا الامتياز.

حددت شروط منح هذا الامتياز المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والتي تجسّد فيما يلي:

- أن يكون المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري.
- يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها.
- يستوفي الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.

- يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد حصل على أماكن الرسو¹.

- يتوفر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفته مالك أو بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها، ويجب أن تكون هذه السفن في حالة ملاحه جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث الناجم عن السفر طبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية المعمول بها وأن يقل عن خمسة عشر عاما².

- أن تشغل طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عند استغلال صاحب امتياز سفينة تحمل العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار بنسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم وفي حالة استغلال سفينة تحمل علما أجنبيا، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين، ضمن تشكيلة الطاقم ونذكر هذه النسبة في إتفاقية الإمتياز³.

- يقدم طلب منح الامتياز إلى الوزير المكلف بالتجارة البحرية وبحالة قبوله بصدور قرار منحه بموجب مرسوم تنفيذي يتخذ في مجلس الحكومة بعد التوقيع على إتفاقية الإمتياز ودفتر الشروطيين الطرفين ويكون الإمتياز الممنوح عاما، إذ يشمل كل الخدمات المرتبطة مع النقل البحري أو خاصا إذ ينصب على تقديم خدمة معينة⁴.

- يمنح الإمتياز لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد بموجب طلب يقدم ستة أشهر قبل نهاية مدة الإمتياز وقد يرفض الطلب ويعلل الوزير قرار الرفض إذا توفر سبب من الاسباب التي جاءت بالمادة 15 من المرسوم التنفيذي 08-57.

¹ انظر المادة 50 من أمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني.

² شتوان حياة، مرجع سابق، ص33.

³ انظر المادة 04 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق.

⁴ أنظر المادتين 05 و12 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع نفسه.

- يقوم الوزير بإبلاغ المعني بأمر قرار الرفض والذي يثبت له الحق في الطعن، إلا أن الغريب والمثير هذا الطعن أنه لم يذكر أي جهة مخول لها صلاحية النظر في الطعن إلا أمام مصدر قرار الرفض.

2- إجراءات تعليق الامتياز أو إلغائه

يمكن التعليق المؤقت للامتياز في حالة الإخلال الخطير بالالتزامات المقررة في دفتر الشروط بصفة خطيرة أو متكررة، وتقدير الخطورة يرجع للوزير وهذا بعد إعدار واحد¹.

- إذا لم يضع الامتياز حيز التنفيذ خلال ستة أشهر من متعة أو لو يستغله كليا أو جزئيا أو تخلى عنه (المواد 30 إلى 32 من مرسوم تنفيذي 08-57).

- في حالة التخلي عن الامتياز أو إفلاس صاحب خدمات النقل البحري وبما في ذلك الحل المسبق للشخص المعنوي صاحب الامتياز.

- في حالة عدم احترام أحكام المادة 11 من مرسوم تنفيذي 08-57 تجدر الإشارة أن الحالات السالفة الذكر صنفها المشرع من بين الحالات التي يتم إلغاء الامتياز دون تعويض، أو بمفهوم المخالفة يستخلص أنه هناك حالات يتم فيها إلغاء الامتياز بتعويض إلا أن المشرع لم يتطرق إليها.

ثانيا تعريف الناقل البحري في إطار المعاهدات الدولية

اعتبرت اتفاقية بروكسل، الناقل بأنه مالك السفينة ولم تكتفي معاهدة بروكسل بإعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات بل ذهبت إلى أبعد من ذلك حيث قررت الحد الأدنى للتعويض سواء باتفاق الأطراف على ذلك في البنود العقدية بتحديدهم مبلغ التعويض² أو من خلال نص المعاهدة في حالة غياب الاتفاق¹.

¹ أنظر المادة 33 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق.

² المادة 05/04 إتفاقية بروكسل، المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 57/08، المؤرخ في

13 فبراير 2008.

والأصل أن يسري الحد الأقصى للتعويض في جميع الحالات التي يعتبر فيها الناقل مسؤول

عن الضرر، غير أن هذا التجديد لا يسري في حالتين:

- في حالة ارتكاب الناقل البحري غشا أو فعلا مشينا.

- بيان قيمة البضاعة قبل شحنها بموجب سند الشحن.

وبالتالي فإن درء المسؤولية عن الناقل تتوقف على تقديمه دليلا على:

1- إما أن الضرر كان ناجما عن إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في المعاهدة.

2- أو إثبات أنه سلم البضاعة في حالة جيدة أو كما استلمها من الشاحن للحامل الشرعي

لسند الشحن.

أما التنظيم القانوني لمسؤولية النقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ باتفاقية بروكسل

تعرضت للنقد ونتيجة له بعد قضية " Munumcaster Castele " ² ثم بعد يليها بموجب

بروتوكول 1928 الذي عرف بقواعد فيسبي "Visby Rules" وبروتوكول 1979.

الفرع الأول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل بالتزام أساسي هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليها

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى معرفة الطبيعة القانونية للمسؤولية الناقل البحري ونحاول

معرفة هل هي عقدية أم غير عقدية؟

تعد مسؤولية الناقل البحري مسؤولية ذات طبيعة تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدية للناقل

البحري بتحقيق نتيجة في إطار نقل البضائع إلى ميناء مقصود³، بمعنى أن مسؤولية الناقل

البحري هي تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، وبالتالي تكون

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، جامعة الإسكندرية، بيروت، 2006، ص 519.

² قضية " ريفرشون ضد سفينة lanshir " عن مجلس اللوردات 807، سنة 1961، أنجليزي عبد الرحمان.

³ وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2011، ص 201.

على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل¹، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما ارتباط الناقل بالشاحين يكون بموجب عقد نقل يثبت سند الشحن، وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل².

بهذا تقوم مسؤولية الناقل البحري في حالة قيامه بنقل البضاعة أو تضررها أثناء النقل بخطأ منه على المسؤولية العقدية.

فبمجرد عدم تحقق النتيجة ألا وهي وصولها البضاعة سليمة، يعتبر في ذاته خطأ موجبا للمسؤولية الناقل التي لا يدرأها عنه إلا نفي علاقة السببية بين هذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحنة، ولا سبيل أمام الناقل أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثباته أن سبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب في البضاعة³.

وبالتالي لا يمكن إخضاع الناقل البحري لأحكام المسؤولية التقصيرية في أي حال من الأحوال حتى لو نشأ الضرر بغش من الناقل أو بخطئه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسألة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل استنادا لعقد النقل⁴.

ولم يحدد المشرع الجزائري ينص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية. غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من ق.ب. ج والقائلة: يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ

¹ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجيستر، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص14.

² لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان 2000، ص 201.

³ وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 15.

⁴ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 16.

تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني¹، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. وهذا ما عمل به القضاء الجزائري في جملة من القرارات التي أصدرها، حيث أعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما تجسد في القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 1995/05/16 من الغرفة التجارية البحرية².

الفرع الثاني أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري تحتل مركز الصدارة من مسائل النقل البحري فإن أساس المسؤولية هو المحور الذي تدور حوله أحكام المسؤولية وهو الجوهر الذي يحتوي فلسفة المشرع وأهدافه العليا.

وفي واقع الأمر فإن المواد 5، 6، 8 من اتفاقية هامبورج وهي المتعلقة بأساس وحدود المسؤولية تقع بمثابة القلب في الجسد وتتميز بأهمية قصوى لأثرها المباشر على التجارة البحرية واقتصاديات النقل البحري للدول المختلفة. ونظرا لحساسية هذه المواد وخطورة أحكامها فقد ثار بشأنها جدل واسع النطاق وهو يعكس في حقيقة الأمر واقع صراع المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري.

- مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها.
- مصلحة الشاحنين في الحصول في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها.

¹ أمر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396، الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 وبالقانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010.

² الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 17.

وهو الصراع الذي أمكن حسمه من خلال حزمة الاتفاق "Package deal"، ولعل أهم ما قدمته اتفاقية هامبورج وتتميز به على معاهدة بروكسل هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسؤولية الناقل البحري حيث ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من المادة الخامسة بالاتفاقية والتي نصت على أن (الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته) وهي بذلك رتبت جميع وبوضوح مسؤولية الناقل عن كل حادث (occurrence) يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إذا وقع هذا الحادث أثناء وجود البضاعة في حراسته على الوجه المقرر بالمادة الرابعة من الاتفاقية وذلك ما لم يثبت النقل أنه هو ووكلائه وتابعيه اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث واتقاء نتائجه فألفت بذلك اتفاقية هامبورج على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة البضائع وموعد وصولها فإن أخل به افترض وقوع الخطأ في جانبه وانعقدت مسؤوليته ومفاد ذلك أن المسؤولية في كنف اتفاقية هامبورج ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر وإنما تقوم على فكرة الخطأ المفترض ومن ثم فليس على المدعى

سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل وعلاقته السببية

بين هذا الخطأ المفترض وذلك الضرر¹.

وبالتدقيق في صياغة هذه الفقرة نجد أن قواعد هامبورج أسست مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه عن هلاك أو تلفها أو عن التأخير في وصولها² أي افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه المدين (الناقل) والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم

¹ المدة الخامسة من اتفاقية هامبورج.

² محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، ط 1، دار الثقافة، عمان 2015، ص 142.

يرتكب هذا الخطأ حتى يعفي من المسؤولية، واعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه الناقل البضاعة من الشاحن وحي الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه يعتبر مسؤولاً عن البضاعة التي بعهدته¹.

فالخطأ المفترض هو ذلك الخطأ الذي يتسبب في الإضرار بالبضاعة التي تكون بحوزة الناقل، أي يكون هذا الأخير في في هذه الحالة بوصفه حارساً لها، ومن هنا تتأسس مسؤوليته وما على الناقل إلا نفي قرينة الخطأ عنه.

إضافة إلى الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري يوجد أساس آخر وهو أساس المسؤولية المفترضة التي يقع عبء الثبات فيها على عاتق المدعي عليه المدين (الناقل)، ولكن مضمون هذا الإثبات يختلف في هذه الحالة، إذ لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل ينبغي عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر الذي لا يد له فيه أو أحد تابعيه كالقوة القاهرة، أو السبب الأجنبي حتى يعفي من المسؤولية².

تقوم المسؤولية المفترضة على الناقل أو أحد تابعيه في حال لم يتخذ الاحتياطات اللازمة لتجنب الإضرار أو التلف الذي لحق بالبضاعة التي بعهدته، حيث يقع على عاتق الناقل وتابعيه عبء إثبات ما أصاب البضاعة كان سبب خارج عن إرادتهم ولا يد لهم فيه كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي، ففي حالة المسؤولية المفترضة لا يتوقف على الناقل إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة خارج عن إرادته بل عليه كذلك عليه أن يثبت السبب الحقيقي الذي أدى إلى حدوث الضرر.

والفرق بين الخطأ المفترض والمسؤولية المفترضة، أن الخطأ المفترض هو الالتزام بتحقيق غاية وأن المضرور يثبت الضرر باعتباره واقعة مادية، في حين أن المسؤولية المفترضة

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2006، ص 326.

² عاطف محمد الفقهي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص 334.

تقوم على أساس الضرر، والمتضرر يثبت هذا الأخير فقط، وأنه وقع من قبل الناقل في فترة وجود البضاعة في حوزته¹.

أما بالنسبة للكيفية التي يجوز بها للناقل دفع المسؤولية، ففي قرينه المسؤولية لا يجوز دفع مسؤوليته إلا إثبات السبب الأجنبي وبالتالي لا يكفي إثبات أن الناقل وتابعيه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع الضرر، وفي قرينه الخطأ يكون على الناقل إثبات أنه لم يكن هو أو أحد تابعيه المسؤولين عن الخطأ، وذلك بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر².

إن قيام مسؤولية الناقل على أساس قرينة المسؤولية أشد قسوة للناقل من تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ.

المطلب الثاني أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل على المرتكزات الثلاث التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عامة :
الخطأ، الضرر و العلاقة السببية بينهما.

كما سبق الذكر أن الناقل يبذل جهد للعناية التامة بالبضائع ما دامت تحت عهده فالخطأ يكون بمجرد هلاك البضاعة سواء كان هذا الخطأ كلي أو جزئي - أو تلفها أي ظهور عيب فيها أو التأخير عن الوقت المحدد للتسليم.

و الناقل البحري مسؤول عن خطئه الشخصي و عن تابعيه الذين يعملون تحت أوامره و منهم المقاول البحري أو البري الذين سبق الحديث عنهم.

و كذلك الريان الذي يرص البضاعة إذا أخطأ في العمليات المعهودة إليه و هذا ما ذهبت إليه التشريعات اللاتكسية لكن على خلاف ذلك نلاحظ أن التشريعات الأنجلوسكسونية سعت

¹ دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائريين مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإقتصادية، جامعة ورقلة، 2006، ص 54 وما يليها.

² دمانة محمد، مرجع نفسه، ص 55.

إلى الفصل بين نوع المسؤوليات المخولة للناقل البحري فهناك مسؤولية عامة التي تتجه إلى الخطأ التقصيري الواجب إثباته.

الفرع الأول ركن الخطأ

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ؛ كما أشرنا سابقا فمتى صدر الخطأ من الناقل خلال قيامه بالتزاماته أثناء الرحلة الخاصة بالبضائع تقوم مساءلته؛ فما هي الأخطاء التي يسأل عنها الناقل، وما هي الكيفية التي تثبت بها هذه الأخطاء؟.

أولا الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري للبضائع

يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم أضرار بسبب خطأ الناقل البحري، فيسأل هذا الأخير عن الضرر طبقا للقواعد العامة التي تقضي بمسائلة الشخص عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد معين من التابعين، وقد يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه ومنه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصيا كما قد تصدر من تابعيه¹.

أ- أخطاء الناقل الشخصية قد يتسبب الناقل البحري في أخطاء تلحق أضرارا بالشاحنين والمرسل إليهم، ومن أبرز هذه الأخطاء، عدم صلاحية السفينة للملاحة، كأن يكون هيكلها غير قادر على مواجهة أخطار البحر، أو تكون السفينة غير مزودة بأجهزة حفظ البضاعة من الحرارة أو يكون الريان غير مؤهل لهذا العمل، أو أن يقوم الناقل بتوجيه أوامر للريان يطلب منه الانحراف عن المسار المعتاد أو التوقف، وينتج عن هذه الأوامر ضررا، ففي مثل هذه الحالات تكون أمام خطأ شخصي للناقل².

¹ لطيف جبر الكوماني، مرجع سابق، ص 53.

² المرجع نفسه، ص 54.

ب- أخطاء تابعي الناقل يدخل ضمن الأشخاص التابعين للناقل كل الأشخاص اللذين يستعملهم الناقل في تنفيذ التزامه العقدي، فقد يخطأ هؤلاء في رص أو تستيف البضاعة، أو إهمالها من طرف الملاحين، وأحيانا يقومون بسرقتها. كما قد يكون الضرر ناتج عن مناورة خاطئة قام بها الريان، فكل تلك الأخطاء تقود إلى ضرورة تحديد الأشخاص اللذين يسأل عن أخطائهم الناقل¹.

ولقد أثار أساس مسؤولية الناقل العقدية عن أخطاء تابعيه خلافا بين الفقهاء، فمنهم من يرى في توسيع النيابة أساسا لهذه المسؤولية، بحيث لا تقتصر النيابة على الأعمال القانونية وإنما تشمل حتى الأعمال المادية، فيصبح الشخص الذي يستخدمه المدين في تنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقه يتصف وكأنه نائبا عنه².

ويرى البعض الآخر بأن التابع وهو يقوم بتنفيذ الالتزامات التي هي على عاتق المدين يكون كالأداة في يد الأخير، وعليه يسأل المدين مباشرة على أخطاء تابعيه، وكأنها وقعت منه شخصيا. في حين يرى آخرون في تحمل التبعة الأساس لمساءلة المدين، إذ أنه مادام يجني الفائدة من أعمال التابع، فعليه أن يتحمل ما ينتج من أضرار سببها أخطاء التابع له، وهناك من يرى بأن أساس مسؤولية المدين عن أخطاء مصدرها القانون.

والأرجح هو الرأي الذي يذهب إلى أن مبني المسؤولية عن أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية هو ضمان الناقل لما يصدر عن هؤلاء الأشخاص من أخطاء تسبب ضررا للغير، فعلى الناقل الذي استعان بغيره لتنفيذ ما ألقاه على عاتقه عقد النقل من التزامات، أن يضمن ما يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم من أضرار كان سببها أخطاء التابعين له³.

¹ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 29.

² لطيف جبر الكوماني، مرجع سابق، ص 54.

³ الواحد رشيد، مرجع نفسه، ص 30.

والقول بوجود ضمان قانوني، انطلاقاً من الرأي الذي يقول بأن القانون هو الذي فرض مسؤولية المدين عن أخطاء تابعيه بنصوص صريحة، بحيث أن النص في التشريعات على أحكام المسؤولية لا يعني أنها أصبحت قانونية، إنما يجب أن تقوم على أساس آخر وما وظيفة القانون إلا تنظيم أحكامها وإضفاء القوة الملزمة عليها، في حين أن أساسها يكمن خارج النصوص القانونية، وبالذات في الإخلال بتنفيذ الالتزامات العقدية فيما يتعلق بالمسؤولية¹.

ثانياً إثبات الخطأ

القاعدة الفقهية تقضي بأن " البينة على من ادعى..... ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه، وذلك بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية تنشأ نتيجة الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن الشاحن أو من المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده، وعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه، بما فيه نشاط الترقية العقارية، آخذاً بعين الاعتبار المرحلة الاقتصادية الشاملة الناتجة عن الإصلاحات الاقتصادية المعتمدة خلال سنوات الأخيرة.

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ، تبعاً لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضائع، فإذا كان التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل بتحقيقها، يعني ثبوت الضرر، ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ في جانبه، أما إذا كان

¹ لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص56.

مضمون التزام الناقل هو بذل عناية، فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في العناية المطلوبة منه¹.

الفرع الثاني ركن الضرر

لا يكفي أن يقع الخطأ لمساءلة الناقل سواء وقع منه شخصيا أو من أحد تابعيه الذين يسأل عن أخطائهم، وإنما يجب أن يفتتن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو للمرسل إليه. ويمكن تعريف الضرر على أنه: (الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه) ويشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا، وذلك طبقا لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، والتوقع هنا يقاس بمعيار موضوعي، وهو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، ويتحقق الضرر الذي يمكن أن يمس الشاحنين أو المرسل إليهم في حالات ثلاثة هي:

- إذا لم تصل البضاعة الثابتة في سند الشحن كليا أو جزئيا، ويقصد بذلك هلاك البضاعة أو زوالها أو تلاشيها، مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك هو الحالة المثلى لتحقق الضرر، حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله، فيما يكون أوفر حظا عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف والتأخير، ففي حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضاعة لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه العقد، ويمكن أن يكون الهلاك كليا كحالة فقدان البضاعة كاملة، أو يكون الهلاك جزئيا كما لو فقد جزء من البضاعة، كما قد يكون ماديا كحالة احتراق البضاعة، أو حكما كسرقة البضاعة مثلا².

- إذا تعرضت البضاعة إلى التلف ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، 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 صالحا للاستخدام الذي أعد

¹ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 31.

² المرجع نفسه، ص 33.

له، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف¹)). فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة، أي في حالة غير التي وجدت عليها قبل النقل. ويقع عبئ إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائنا بالبضائع، ولأن التلف صورة من صور الضرر، ولسند الشحن أهمية بالغة في عملية الإثبات، فحيث يكون سند الشحن نظيفا فإن إثبات التلف يكون أيسر، لأن الناقل ملزما بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن، فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف ذلك فإن على المستلم أن يدون تحفظاته على البضاعة على وصل التسليم أو على سند الشحن ذاته وذلك ببيان ما أصابها من النقص أو التلف بشكل محدد.

- إذا تأخر الناقل في تسليم البضاعة، ويقصد بالتأخير في وصول البضاعة، تسليمها في وقت يلي وقت التسليم المحدد في سند الشحن أو الوقت الذي يفترض فيه التسليم .. وقد نصت المادة 775 على وجوب وصول البضاعة في الوقت المتفق عليه وذلك بنقلها عبر طريق يتفق عليه الطرفين، وإذا لم يتفقا فتتقل عبر الطريق العادي. غير أنه يمكن أن يعني الناقل من تحمل المسؤولية عن التأخير إذا كان سببه راجع لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، وبما أن التأخير يعتبر ضررا بالنسبة للمرسل إليه حتى ولو وصلت البضاعة سالمة على عكس الهلاك والتلف، فالتأخير ليس ضررا بذاته وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه، وهذا الضرر قد يقع على البضاعة ذاتها كما لو تعرضت للفساد، ويسأل الناقل عن مثل هذا الضرر بوصفه تلفا، وقد يقع الضرر على الشاحن أو على منشأته كما لو فوت عليه التأخير فرصة تتمثل في صفقة رابحة أبرمها المرسل إليه، أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر الوسائل المطلوبة.

¹ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري-مصادر الإلتزام، الواقعة القانونية-الجزء الثاني، الطبعة الثانية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الجزائر، 2004، ص75.

وتخضع المسؤولية عن التأخير للقواعد العامة في المسؤولية، وتقضي هذه القواعد بالتزام الناقل بنقل البضائع في الميعاد، وهو الالتزام بتحقيق نتيجة فلا يجوز دفع المسؤولية إلا بقيام الناقل البحري بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التأخير¹.

الفرع الثالث العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تمثل علاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد يوجد ركن الضرر مع عدم وجود ركن الخطأ كما لو ترتب الضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية²، وعندما يكون الخطأ مفترضا يبرز ركن السببية بوضوح، لأن الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في نفس الوقت إثباتا لرابطة السببية.

هذا ولا تكون رابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة، عندما يكون التزام المدين بالتزام بتحقيق نتيجة، لاندماج ركني الضرر والخطأ، الشيء الذي يؤدي إلى صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر، وخاصة الأضرار في حالة التأخير في تسليم البضاعة، فيكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية، وذلك 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 السبب هنا ركن من الخطأ.

والمثال الذي يساق في هذا المجال، لو أن الناقل تأخر في تسليم البضائع عن الوقت المحدد في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم التحديد، فيمثل عدم التسليم خطأ ارتكب من قبل الناقل، ولكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق بالمرسل إليه لا يعود إلى خطئه، وإنما إلى سبب آخر فتقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر، فلو أن

¹ هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، 2002، ص276.

² محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص93.

المرسل إليه أدعى بضرر لحقه من فوات صفقة عرضت عليه لبيع البضاعة ولكن تأخر الناقل في إيصال البضاعة، عدل المشتري وألغى عرضه، فهنا يمكن للناقل أن يثبت أن عدول المشتري ليس بسبب تأخر البضاعة، وإنما راجع لتعنت البائع وهو المرسل إليه مثلاً¹ وتوافر ركن السببية أحد الأركان التي تقوم عليها المسؤولية، والدائن الذي يدعي مسؤولية الناقل يقع عليه عبء إثبات أركانها بما فيها رابطة السببية، ويرى البعض أن ركن السببية مفترض كما يفترض الخطأ، بمجرد وقوع الضرر.

بينما البعض الآخر يرى أن ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته وإن كان لا يطلب منه أن على وجه قاطع بأن خطأ المدين هو الذي أدى إلى حصول الضرر فإثبات الضرر وكونه بسبب عدم التنفيذ يشكلان قرينة على وجود رابطة السببية بينهما فينقل عبء الإثبات بعد ذلك إلى المدين الذي يقع على عاتقه إثبات إنقطاع الرابطة بين خطئه والضرر.²

يقترّب الرأي الراجح من افتراض السببية، فإذا كان أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على الخطأ المفترض، بمعنى أن الشاحن أو المرسل إليه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل، بل يكفي حدوث الضرر حتى تتحقق مسؤولية الناقل البحري، وبهذا تكون رابطة السببية كذلك مفترضة، بمعنى لا يكلف المضرور بإثبات الضرر.³

¹ لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 96-97.

² المرجع نفسه، ص 98.

³ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 35.

المبحث الثاني التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

يعني التحديد القانوني للمسؤولية تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته¹ وبذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد 190 أو وحدة الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعويض، فإن أثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق² كما أنه ليس هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية، المعروفة في التأمين البحري وإجراء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله، وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية في الحالة التي تتجاوز فيها القيمة الحقيقية للطرد الحد القانوني، فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن إلا أنه يبرأ إذا دفع ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن إذا كان الضرر يزيد عن ذلك

المطلب الأول التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع البحري الجزائري

تنص المادة 805 ق.ب على ما يلي : « إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو

¹ عبد الغني عقون، التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في

الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2008-2009، ص7.

² المرجع نفسه، ص7.

30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري و في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم».

بناء على نص المادة 805 ق.ب.ج فإن المشرع وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، وهذا التحديد يختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها إلى حالة التأخير في التسليم، كما يختلف في حالة استخدام الحاوية¹.

الفرع الأول شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

وضع المشرع البحري الجزائري شروط محددة حتى يستفيد الناقل البحري، من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة ، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولاً

¹ هادف محمد الصالح، إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل2010، ص ص63 و176.

عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، في حالة حدوث أضرار للبضاعة محل النقل وتوفر الشروط السالفة الذكر.

فالناقل البحري ومهما كانت قيمة البضائع الهالكة لا يتجاوز المبلغ المحدد في المادة 805 في حالة التعويض، وذلك بتوفر الشروط المنصوص عليها، حيث أن المشرع الجزائري لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية بصورة مطلقة، بل وضع ضوابط وشروط معينة في حالة تحققها نكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني للمسؤولية.

الفرع الثاني الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 30 198 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

الفرع الثالث الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

الفرع الرابع الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار

التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى¹.

يقصد بالوحدة الحسابية، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.

لتحديد التعويض من الناحية العملية طبقا لنص المادة 805 ق.ب.ج وعدم تجاوز الحد الأعلى للمسؤولية، تتم هذه العمليات الحسابية وتحديدها من قبل مختصين وهم 199.

المطلب الثاني الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية

نتعرض في هذا الصدد إلى الحد الأعلى للمسؤولية في كل من معاهدة بروكسل، واتفاقية هامبورغ.

الفرع الأول الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل

نصت المادة 4 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على أنه:

« لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي 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 وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن.

¹ العبارة الصحيحة هي الحد الأعلى المطبق وليس الحد الأدنى وهذا ما يتأكد من خلال النص باللغة الفرنسية، وما يوافق نهج الاتفاقيات الدولية التي أخذت منها الجزائر قانونها، أنظر في هذا: عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 56.

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة، يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها .

ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط الا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن¹.

يقصد طبقاً للمادة التاسعة من المعاهدة بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية، ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي²، ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين، بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً لسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

ولاحظ طابع معاهدة سندات الشحن كاتفاقية دولية مآلها التطبيق في دول متعددة في كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض. فقد أخذت بالقيمة الذهبية الأكثر العملات قوة في ذلك الوقت ألا وهي الجنيه الإسترليني، وعينت الحد الأقصى للتعويض بمائة جنيه عن كل طرد أو وحدة. ولكنها لا تلزم الدول بأداء التعويض ذهباً نظراً لفرض الدول السعر الإلزامي لعملاتها الوطنية. فما الجنيه الإسترليني الذهب سوى وحدة قياس للتعويض و ليس بعملة الوفاء بالالتزام بالتعويض.

وعلى ذلك يتعين على القاضي من ترجمة قيمة التعويض، متقوماً بالجنيه الإسترليني الذهب، إلى عدد من وحدات العملة الوطنية وإلزام الناقل بأداء التعويض بهذه العملة.

¹ بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، عقود النقل، مسؤولية الناقل، دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2006، ص 177.

² هاني دويدار و علي البارودي، النقل البحري، مرجع سابق، ص 285.

تكون العبارة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ويفترض ذلك وصول السفينة بالفعل إلى الميناء، أما في الغرض العكسي أي إذا لم تصل السفينة لميناء التفريغ بسبب غرقها مثلاً فتكون العبارة بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى ميناء التفريغ.

جاء بروتوكول 1968 الذي عدل من الأحكام المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض، بحيث أصبح الحد الأقصى عشرة آلاف فرنك ذهب عن كل طرد أو ثلاثين فرنك ذهب عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة.

يتضح من ذلك أن المعاهدة الدولية، تركت وحدة حساب الحد الأقصى للتعويض بالجنيه الإسترليني الذهب إلى الفرنك الذهب وهو الفرنك بوانكاريه، وتحدد قيمة الفرنك بوانكاريه على أساس خمسة وستين مليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف.

يتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض، مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر من بينهما، وبالتالي لم تعد العبارة في تحويل القيمة الذهب إلى العملة الوطنية، بتاريخ وصول السفينة ميناء التفريغ، وإنما يحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية¹.

الفرع الثاني الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ

يسري تحديد المسؤولية على أي دعوى تقام على الناقل البحري فيما يتعلق بالهلاك أو التلف أو التأخير، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية، أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

¹ عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 341.

ومناطق سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل أن يكون الضرر قد حصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته، الذي يخضع فيه للأحكام التي قررتها الإتفاقية، وهو المدة بين تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشحن وتسليمه لها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، أما المرحلة التي تسبق استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، أو تلك التي تلي تسليمه لها في ميناء التفريغ، فإننا نكون خارج نطاق المسؤولية التي نظمت الاتفاقية أحكامها، ومن ثم تعود للأطراف الحرة التعاقدية في شأن الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها على أي نحو¹.

مسؤولية الناقل البحري يصح أن تكون محلاً للتحديد القانوني هي مسؤوليته قبل الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة وذلك دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد، ونعرض في هذا الصدد لبيان الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها، وفي حالة النقل بالحاويات، وفي حالة التأخير في التسليم والحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع والتأخير في التسليم.

أ- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها:

نص البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ على أنه « تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر ». وتتص الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه :

« يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26 » وتتص المادة 26/1 من الاتفاقية على أن: « الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي... »

¹ كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأ المعارف، الإسكندرية

تأخذ الاتفاقية بحقوق السحب الخاصة أسلوباً للوفاء، وهو لا شك أسلوب أفضل بكثير من الجنيه الإنجليزي والفرنك الذهب (البوانكاريه)، لتعرضها لتقلبات اقتصادية عديدة 215. والقاعدة التي توردها المادة 26/1 من الاتفاقية، هي إجراء التحويل وفقاً لقيمة العملة الوطنية في تاريخ الحكم بالتعويض، أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف المعنية.

وإذا كان ثمة دول أعضاء في صندوق النقد الدولي، ودول غير أعضاء في الصندوق المذكور بعضها يجيز نظامها النقدي حساب عملتها الوطنية، بالقياس إلى حق السحب الخاص وبعضها لا يجيز نظامها النقدي ذلك، فقد عنيت المادة 26 عن الاتفاقية ببيان كيفية التحويل بالنسبة لكل طائفة من هذه الدول وذلك على النحو التالي

- الطائفة الأولى

الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق وتكون سارية في اليوم الذي يتم به التحويل، وهذه تعرف من النشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي¹.

- الطائفة الثانية

تجيز أنظمتها النقدية للدول الغير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحسب العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها كل دولة منها، بشرط أن يكون من شأن هذه الطريقة أن يبلغ التقدير بقدر المستطاع، نفس المبالغ المعبر عنها بالوحدات الحسابية.

- الطائفة الثالثة

لا تجيز أنظمة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، ويحسب الحد الأعلى للتعويض في حالة التقدير، على

¹محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1998، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الاسكندرية، 1995، ص 181.

أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل 12500 وحدة نقدية، وفي حالة التقدير على أساس الوزن، يحسب الحد الأعلى للتعويض بمبلغ يعادل 375 وحدة نقدية من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت. والوحدة النقدية تعادل 565 مليجرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من الألف¹.

تحول هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لكل دولة، وفقا لأحكام قانونها الداخلي بشرط أن يبلغ التقدير نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية.

احتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، يكون بالنظر إلى عدد طرود أو وحدات الشحن التي هلكت أو تلفت، وهو 835 حق سحب خاص عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن الواحدة، ثم بالنظر إلى وزن تلك البضاعة التي أضررت وهو 25 حق سحب خاص عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي لها، وتأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين ويكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية.

ب - الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات:

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الطرود أو وحدات الشحن، صعوبة في الغرض الذي تجمع فيه الطرود أو وحدات الشحن في حاويات، هل تعتبر الحاوية التي قد يبلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا ومليئة بالطرود أو وحدات الشحن، مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا لا يجاوز الحد الأعلى للتعويض المقرر للطرد أو وحدة الشحن؟

عالجت الفقرة الثانية من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ هذه المسألة فنصت على أنه:

"حساب أي المبلغين أكبر للفقرة (أ) من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

¹ JEUN-PATRICK Marcq, Risques et assurances transports; argus édition; paris2003,p51.

أ- في حالة استخدام حاوية أو منصة ناقلة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه، تسحب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكور وحدة شحن واحدة .

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

اعتبر النص السالف الذكر أن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية، يعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن، وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها وحدة شحن واحدة، وأن الحاوية ذاتها تعتبر وحدة مستقلة إذا هلكت أو تلفت بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

يتعين إذا الاعتداد بما تسلمه الناقل فعلا، فإذا كانت الحاوية (أو المنصة الناقلة أو أداة نقل مماثلة) تحتوي على عدد 30 طرد، فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود (وفق لما هو ثابت ببيانات سند الشحن)، فإنه يلتزم إذا ما هلكت الحاوية أو تلفت، وكانت الحاوية مملوكة للشاحن أو مقدمة منه، بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد الواحد، إذ يضاف إلى عدد الطرود التي داخل الحاوية والتي تبلغ 30 طردا الحاوية ذاتها باعتبارها طردا، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تقف عند حد التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد اعتبار أن ثمة هلاك أو تلف لطرده واحد هو الحاوية، والعبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بواسطة الناقل أو الشاحن، وإنما بما يتضمنه سند ذاته تحديدا لعدد الطرود وتعيينها لها².

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999، ص151.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص301.

ج - الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم:

نص البند "ب" من الفقرة الأولى من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على أنه تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع «

لم تعد الإتفاقية في خصوص تعيين الحد الأعلى للتعويض، في حالة التأخير في تسليم البضائع على ضابط الطرد ووحدة الشحن أو ضابط الوزن، وإنما على ضابط أجره النقل. يوضح المثال التالي كيفية احتساب الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضائع، بضاعة مكونة من مائة صندوق من التفاح من نفس الحجم والوزن، وأجره النقل المذكورة في سند الشحن 1000 جنيه أي بواقع عشرة جنيهات عن كل صندوق، وتأخر تسليم ثلاثين صندوقا منها، هذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $10 \times 30 = 300$ جنيه فيكون الحد الأقصى للتعويض $25 \times 300 = 750$ جنيه، وإذا فرضنا أن عدد الصناديق التي تأخر تسليمها هو سبعون صندوقا، فهذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $10 \times 70 = 700$ جنيه، فوفقا للشطر الأول من القاعدة، كان يمكن أن يصل التعويض 1750، ولكن الشطر الثاني من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجره النقل، وهي في مثالنا 1000 جنيه، فيتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ¹.

د- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها والتأخير في تسليمها:

تعرض البند "ج" من الفقرة الأولى من المادة 6 من الاتفاقية للحالة التي يجتمع فيها ضرران، هلاك البضائع أو تلفها وتأخير تسليمها، فنص على أنه :

¹ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 114.

" لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) ، (ب) من هذه الفقرة معا، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع التي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه"¹، يعرض النص للحالة التي يصاحب فيها الهلاك الجزئي أو التلف تأخير في التسليم، إذ الهلاك الكلي لا يرد بخصوصه تسليم.

مثال: شحنة من الموز معبأة في ألف صندوق تأخر تسليمها فتلف نصفها، وترتب على التأخير ضياع فرصة سانحة لبيعها بسعر مرتفع، فيكون على القاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضا عن التأخير يراعي فيه بدوره، ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التأخير، وألا يجاوز مجموع التعويض الحد الأعلى للتعويض لو هلكت البضاعة بأجلها، ومن ثم يكون الحد في هذا المثال على أساس الطرد بافتراض أنه أعلى من التقدير على أساس الوزن هو 1000 طرد × 835 وحدة حسابية (حق سحب خاص) = 835000 وحدة حسابية.

نستخلص من هذه المقارنة أن كل من التشريع البحري الجزائري والمصري وكذا الاتفاقيات الدولية، قد وضعوا حدا أعلى لمسؤولية الناقل البحري وهذا حفاظا على الحركة الاقتصادية، وعدم إقبال كاهن الناقل البحري في التعويضات، التي إن لم تحدد تكون عبارة عن مبالغ جد مرتفعة لا يستطيع هذا الأخير دفعها مما يؤدي به إلى حالة الإفلاس، غير أن كل هذه التشريعات وللوصول إلى وضع حد أعلى للمسؤولية أوجبت توفر شروط معينة لقيام التحديد القانوني، وبالتالي وضع حد أعلى للمسؤولية، كما أن كل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ قد أعطت عناية خاصة فيما يخص وضع حد أعلى لمسؤولية الناقل، وهذا تبعا لما

¹ جلاء وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص87.

رأيناه في تفصيلهما لهذا الموضوع، غير أن وضع حد أعلى لمسؤولية الناقل البحري لا يؤخذ على عمومته، فهناك حالات يسقط فيها الحق في التحديد القانوني.

خلاصة الفصل

نستنتج مما سبق مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية نتيجة لإخلاله بالإلتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل، وتحقق المسؤولية بتحقق أركانها وهي الخطأ و الضرر والعلاقة السببية بينهما، و يحمل الناقل البحري المسؤولية في حالة ما إذا لم يتم بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، أو في حالة هلاك و تلف البضاعة و هي بحوزته وتم إثبات أن الهلاك و التلف كان نتيجة لخطئه، أو قد يتأخر في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، لكن التقنين البحري و كذلك الإتفاقيات الدولية نصت على حالات تعفي الناقل البحري من المسؤولية عند إثباتها، وتبطل حالات الإعفاء.

فعملية نقل البضاعة قد يقوم بها الناقل البحري بنفسه أو قد يستعين بناقل آخر، فيصبح هناك ناقل متعاقد وهو من تعاقد مع الشاحن لنقل البضاعة، و الناقل الفعلي هو من يعاقد معه الناقل المتعاقد.



الفصل الثاني

الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري



الفصل الثاني الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري

يعد النقل البحري عاملا مؤثرا في التنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية ، فمسؤولية الناقل البحري متمثلة في نقل البضائع ، فحدوث الضرر يؤدي إلى الخسائر وإثارة منازعات بين الشاحنين والناقلين وبين شركات التأمين، ويعتبر الحق في اللجوء الى الجهة المختصة للفصل في النزاع حق لا يختلف عليه احد اذا نصت معظم الاتفاقيات الدولية على امكانية الافراد الاستعانة بالقضاء، لاستفاء دون انتزاعه بطريقة قانونية .

ففي مسؤولية الناقل البحري ، فتتضمن كل من القواعد الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسل لعام 1924، ومعاهدة هامبورغ لعام 1978، كذا القواعد الوطنية المتمثلة في القانون البحري الجزائري، احكاما اجرائية تتعلق باجراءات السير الدعوى وصولا الى النطق بالحكم لذا سندرس في هذا الفصل آثار مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول) وآثار دعوى مسؤولية الناقل البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول آثار مسؤولية الناقل البحري

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر بالبضاعة، لا مناص له إلا أن يرفع الناقل دعوى المسؤولية طبقا للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية، الذي تم إحالتها إليه بموجب التقنين البحري، بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها موجه دعواه للهيئة القضائية المختصة وهذا قبل سقوط حقه في التقاضي، وعليه سنحاول تناول هذه النقاط بالدراسة من خلال التطرق إلى دعوى المسؤولية بتحديد أطرافها والجهة القضائية (المطلب الأول) وصولا إلى إجراءات رفع هذه الدعوى وأجال تقادمها (المطلب الثاني) .

المطلب الأول آثار المسؤولية عن طريق الدعوى القضائية

إن التزام الناقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة في عقد النقل البحري للبضائع هي إيصال البضاعة سالمة إلى صاحب الحق فيها، كما وصفت في سنة الشحن وفي حالة عدم تحقق هذه النتيجة تقوم مسؤولية الناقل البحري، ويستحق المضرور التعويض عن الخسائر التي لحقت، وحتى يقتص صاحب الحق في البضاعة حقه، عليه أن يتبع إجراءات معينة سطرها المشرع الجزائري الذي سائرا بذلك على نهج التشريعات الأخرى والإتفاقيات الدولية.

الفرع الأول أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه بوصول البضاعة معيبة أو تالفة، وبقيام المسؤولية يحق للمضرور رفع دعوى على مسبب الضرر وذلك طبقا للقواعد الإجرائية بموجب عريضة افتتاحية مستوفية الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من القانون الإجراءات مدنية والإدارية، وذلك برفعها أمام الجهة القضائية المختصة، ولهذا سنقوم بدراسة هذا المطلب في فرعين الفرع الأول سنتطرق فيه لأطراف الدعوى والفرع الثاني الجهة القضائية المختصة في النظر في المنازعات مسؤولية الناقل .

أولاً- المدعى هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير وصولها ومن ثم يجوز أن يكون مدعيا الشاحن أو المرسل إليه أو الغير¹.

أ- الشاحن لم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم يتم تناوله في اتفاقية بروكسل في حين أنه تم التعرض لذلك في معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى الفقرة 3 بنصها على مايلي : "يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرام عقد بإسمه أو نيابة عنه عقد النقل للبضائع بحراً مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو

¹ عزوز رزيقة، امحمد مسعود الزهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون خاص الشامل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، السنة الجامعية 2015، ص 77.

نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري¹ بمعنى أن الشاحن هو الطرف الذي قدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر اللاحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه، ومن ثم يكون للشاحن حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان قابلاً لتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها، ولاشك أن رجوع الشاحن بالمسؤولية على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض على الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه، ويعتبر الشاحن نو صفة في عقد النقل البحري بكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن بإسم المرسل إليه له مصلحة قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره².

ب - المرسل إليه عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه " هو ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة " وهو الطرف الذي تعهد الناقل البحري ، بناءً على اتفاه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه³، وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأ له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه

¹ سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة الماجيستر في قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007، ص24.

² الواحد رشيد، مرجع سابق، ص132.

³ الواحد رشيد، نفس المرجع، ص132.

الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم¹.

فالمرسل إليه هو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، فهو شخص آخر غير الشاحن فالمرسل إليه عندما يطالب باستلام البضاعة لا يعد مستعملاً حق الشاحن أو بوضعه وكيلًا عنه، بل إن هذا حقاً مباشراً وأصيلاً اتجاه الناقل.

ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها، وبالتالي فإن هذه الأخيرة هي التي تثبت له صفة المرسل إليه وهذا عملاً بأحكام المادة 749 ق.ب.ج² بمعنى أن للتأكد من شخصية المرسل إليه يتعين عليه تقديم وثيقة سند الشحن لكي يثبت بها صفته، فبموجب وثيقة سند الشحن نجد أن هناك مصلحة قائمة للمرسل إليه يحق له رفع دعوى ضد الناقل مفادها التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء خطأ ارتكبه الناقل وتكون له مصلحة أيضاً في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة .

ولكن وإذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري بالتعويض اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وكذلك إذا أو في الناقل البحري بالتعويض للشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه وكذلك إذا أوفى التعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن³، لأنه لا يجوز رفع الدعوى مرة ثانية حول نفس الطلبات.

ج - الغير يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولاشك في هذه الحالة أنها

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية، 2011-2012، ص308.

² المرجع نفسه، ص308.

³ عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص78.

تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد الناقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير¹، ويترتب على ذلك أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية، إلا أنه وإن كان ورجوع الغير يستند على القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير، وهذا تطبيقاً للمادة 813 من ق.ب.ج التي نصت على أنه: "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية²."

ثانيا المدعى عليه هو الطرف المسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخير أي الشخص الذي تسبب في الإضرار بضاعة، ويكون الناقل مدعى عليه في دعوى المسؤولية، كما يجوز أن ترفع هذه الدعوى على أي من تابعي الناقل.

أ - الناقل المتعاقد وهو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة الأولى لاتفاقية هامبورغ، أي يعتبر الناقل الشخص الذي يلتزم تعاقدياً بنقل البضاعة على عاتق مسؤوليته، وبالتالي فإذا أخل بالتزامه التعاقدية أي المنصوص عليه في وثيقة سند الشحن فهذا يعرضه لمطالبة قضائية مفادها التعويض.

ب - الناقل الفعلي هو الذي لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 313.

² المادة 813 من القانون البحري الجزائري.

جزء منها فقط، وبالتالي يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو المتعاقد مع تأخر في تسليمها له ولكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية¹.

ج - تابعو الناقل البحري هم أيضا لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين لناقل البحري للبضائع وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة المشحونة إلى خطأ أحد أتباع الناقل².

ويكون تابعين الناقل مسؤولين عن ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقابته أي بعهدته، ومن ثم يمكن رفع دعوى ضد الناقل أو المقاول الذي يعتبر مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب منه عملية النقل وذلك خلال فترة قيامه بمهامه، وباستقراء المادة 765 من القانون البحري الجزائري، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إثبات الجزء من النقل الذي فيه الخسائر، وبالتالي من الأحسن للمدعى أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول على أنه إذا لم يستطع إثبات أي جزء من النقل هلكت فيه البضاعة وإلا عد كل من الناقلين مسؤولا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها³.

¹ عزوز رزيقة، امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص79.

² المرجع نفسه، ص79.

³ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص314.

الفرع الثاني الاختصاص القضائي

قرر المشرع الجزائري في المادة 745 ق.ب.ج " أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام"¹ ولما كان عقد النقل البحري عقد تجاري دائماً بالنسبة للناقل، وتجارياً في الوضع الغالب بالنسبة للشاحن والمرسل إليه، فإن المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تقضي بخصوص هذا الشأن بأنه يحق للمدعى أن يقيم الدعوى بحسب اختياره إما لدى محكمة بها موطن المدعى عليه أي الناقل، أو محل إبرام العقد وتسليم البضاعة، وإما لدى محكمة محل الدفع، ويستفيد المرسل إليه من هذا النص حيث يستطيع رفع دعواه في محكمة محل التسليم البضاعة خاصة إذا كان النقل دولياً، ومحل الناقل في بلد أجنبي².

ومن المقرر قانوناً أن ترفع الدعاوى التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام، كما للمدعى الخيار أيضاً في رفع دعواه أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ إذا كانت واقعا بالجزائر.

فالمحكمة المختصة وفقاً للقاعدة العامة هي محكمة محل إقامة المدعى عليه (الناقل)، غير أنه لتسوية القضايا التجارية في أقرب وقت ممكن لأن هذه الأخيرة تتطلب السرعة لدى منح المشرع للمدعى حق الاختيار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم سالفة الذكر، وعلى ذلك يتبين أن الاختصاص المحلي ليس من النظام العام، ولكن إذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري، فيرجع الاختصاص إما إلى المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي لشركة أو أحد فروعها³.

¹ المادة 745 من ق ب ج .

² فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري واتفاقية هانبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد دراية، ادرار، الجزائر 2010، ص 61.

³ سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 80.

أما في ظل اتفاقية هامبورغ فإن الاختصاص القضائي يتحدد إما بالمحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه وإما بمكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، إما محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ وأخيراً أي مكان آخر يعين في عقد النقل¹.

ومما سبق يتبين أن اتفاقية هامبورغ قد أعطت مجال واسع في منح الاختصاص للمحاكم بنظر الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، والأمر الذي يحقق قدراً كبيراً من المرونة وتيسير على المتقاضين.

المطلب الثاني إجراءات وآجال رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

فرضت مجمل القوانين والاتفاقيات الدولية على المدعى أحكاماً خاصة تتعلق بإجراءات رفع دعوى المسؤولية، حيث تتلخص إجراءات قبول دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خاصة إليه حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به وهو ما ستفصله في (الفرع الأول)، ضف إلى ذلك يجب على المدعى احترام آجال رفع الدعوى وهو ما سنتولى ذكره في (الفرع الثاني).

الفرع الأول الإخطار

لم يتم تحديد المقصود بالإخطار من قبل القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية وترك هذا إلى الفقه والقضاء، فوجد الفقيه الفرنسي "روديير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق، كما يقصد به إعلام الناقل بالعجز أو التلف الحاصل للبضاعة وبأن المرسل إليه أو الشاحن غير راضي عن ما لحق البضاعة من أضرار، أنه متمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك .

¹ فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 61.

تقتضى دعوى مسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، وذلك بحدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حوزته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها، أو للتحقق من ذلك ينبغي إثبات الأمر وقت التسليم حيث إن إطالة الوقت بين تسليم البضاعة والإبلاغ عن الضرر قد يؤدي إلى زوال أدلة الإثبات، ولذلك فقد فرض المشرع على صاحب الحق في البضاعة إذا أراد مباشرة دعوى المسؤولية إتباع إجراءات معينة حتى يحمى الناقل من الطلبات المتأخرة، وحتى يتسنى تحقيق الدعوى قبل زوال أدلتها.

ولذلك أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل بالخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة، وهذا ما تضمنته المادة 790 من القانون البحري: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك فتعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضورياً عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه¹ وبهذا نجد أن هذا النص تضمن الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل (المادة الثالثة الفقرة السادسة).

ويستخلص من نص المادة أن المرسل إليه إذا لم يقدم تحفظات إلى الناقل أو قدمها في وقت متأخر فتعتبر البضائع المستلمة أنها سليمة كما تم وصفها في وثيقة الشحن إلا إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك وهذا بتقديم دليل على ان الخسائر تسبب فيها الناقل.

وقد حدد المشرع شكل هذا الإخطار وفق المبدأ العام وذلك بوجوب إيراد التحفظات في شكل مكتوب، وذلك باشتراط شكل خاص للكتابة، الأمر الذي يمكن معه أن يتم توجيه الاحتجاج

¹ الأمر 80/76، مرجع سابق.

عن طريق محضر قضائي أو بموجب رسالة موسى عليها وبأبي وسيلة أخرى¹ ولا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم، ويجب أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً بحيث يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة²، ويتم توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه أو من ينوبه، فهو حق يتقرر لمن له الحق في تسليم البضاعة فقد يكون الشاحن ذاته أو أي شخص آخر يعينه سند الشحن أو من طرف ممثله القانوني حيث يوجه الإخطار إلى الناقل أو نائبه القانوني، ويوجه الإخطار في ميناء التفريغ حسب ما جاء في نص المادة سالفه الذكر، وميناء التفريغ هو مكان استلام البضاعة ومكان معاينتها من المرسل إليه³.

وأما بالنسبة لميعاد الإخطار فقد ميز المشرع الجزائري بين حالتين من الخسائر والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة .

ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وفي الحالة الثانية فإن ميعاد تقديم الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتبار من التسليم الفعلي للبضاعة.

الفرع الثاني تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

لرفع أي دعوى يجب على المدعي رفع دعواه في الأجل المحددة قانوناً وإلا سقط حقه في التقاضي وهذا ما سنتولى تبيانه في هذا الفرع .

أولاً أساس ونطاق التقادم

لقد نص المشرع البحري في المادة 743 والمادة 743 وكذا معاهدة هامبورغ 1978 على تقادم قصير مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات

¹ سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 50 وما يليها.

² فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 60.

³ عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص 82.

على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر¹، أما اتفاقية هامبورغ فقد حددت مدة التقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث .

إن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض².

ثانياً بدء سريان التقادم

يسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الذي يبدأ منه التقادم وهو التسليم الفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها³، ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة .

ففي حالة التسليم الجزئي للبضاعة وكان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام، أما بالنسبة لحالة الثانية لحالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل⁴ وبالمحصلة تعتبر مدة التقادم المذكورة أعلاه ملزمة لطرفي العقد وليس لهما أن يتفقا على تعديلها عطالة أو تقصيرا إذ هي من النظام العام غير أن المشرع أجاز استثناء إطالة مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه الدعوى القضائية.

¹ عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص83.

² فتاحي محمد، مرجع سابق، ص69.

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص353.

⁴ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص170.

وخلاصة القول أن دعوى مسؤولية الناقل البحري تقتضي إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة من طرف الشخص المتضرر الشاحن أو المرسل إليه، ويكون الإثبات في الوقت الذي يتم فيه التسليم، وبعد التحقق المستلم من وجود الهلاك أو الضرر عليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطار كتابي في ميناء التفريغ ويعد الإخطار أهم إجراء من إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل، وأن المدعي يمكنه أن يرفع دعواه أمام محكمة المدعى عليه وهذا عملاً بالقاعدة العامة، كما يمكنه أيضاً حق الاختيار أي حددت له قواعد الاختصاص أكثر من جهة قضائية يمكنه اللجوء إليها عند الاقتضاء، وقد حددت مدة تقادم هذه الدعوى بسنة واحدة من اكتشاف الضرر وإلا سقط حقه في التقاضي، إلا أنه قد ورد استثناء على هذا مفاده إمكانية تمديد هذه المدة بسنتين في حالة حدوث حادث مترتب عليه الدعوى بشرط أن يسبق له اتفاق الأطراف.

المطلب الثالث آثار مسؤولية الناقل البحري عن طريق اللجوء إلى التحكيم

التحكيم هو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية، وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار، فقد يتفق أطراف عقد النقل البحري على اللجوء إلى التحكيم البحري في حالة نشوء أي نزاع بينهم، بدلاً من طرحه أمام القضاء، وغالباً ما يتجه إليه الأطراف وذلك لتوفير الوقت والمصارف، بالإضافة إلى طرح النزاع على أشخاص متخصصين في النقل البحري، والاتفاق على التحكيم قد يكون متضمن داخل العقد الأصلي فيسمى بشرط التحكيم، أو يكون على شكل اتفاق مستقل ويسمى بمشارطة التحكيم .

الفرع الأول اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري

لا يختلف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري عن اتفاق التحكيم عموماً إلا بخصوصيته، إذ أنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً بمناسبة عقد النقل البحري على التحكيم، وكون التحكيم هو استثناء عن

المبدأ، ألا وهو اللجوء إلى القضاء، فلذلك يقتضي على أطراف النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري أن تعبر بشكل صحيح عن هذا النزاع وإحالاته إلى هيئة التحكيم المتفق عليها، وكذلك ينبغي على أطراف النزاع تحديد وقت اللجوء إلى التحكيم، ويجب عليهم صياغة اتفاق التحكيم سواء كان شرطاً أو مشاركة بشكل سليم وواضح¹.

ويأتي اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري في شكل صورتين، صورة شرط التحكيم وصورة مشاركة التحكيم:

أولاً شرط التحكيم

هو الشرط المنصوص عليه في عقد النقل البحري، وينص على أي نزاع يمكن أن يثور بسبب هذا العقد يتم الفصل فيه عن طريق التحكيم، ويأتي اتفاق التحكيم مستقلاً عن العقد الأصلي ولو أنه يعتبر بند من بنوده، حيث أن بطلان العقد الأصلي لا يؤثر على صحة شرط التحكيم، وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ، كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل هيئة التحكيم، تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات المواعيد، إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع وغيرها، ويكون شرط التحكيم في عقد النقل البحري عاماً أو خاصاً، فيكون عاماً إذا أحال إلى التحكيم كل المنازعات المتعلقة بتفسير العقد أو تنفيذ العقد، ويكون خاصاً إذا اقتصر التحكيم على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري.

وعليه فشرط التحكيم ما هو إلا بند من بنود عقد النقل البحري، يتم تضمينه من قبل الأطراف للتحديد والاتفاق المسبق للجهة التي سيتم عرض أي نزاع قد يحدث في المستقبل

¹ ميموني سعاد، النظام القانوني لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون إقتصادي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2015-2016، ص 29.

بمناسبة العقد، على محكمة التحكيم لتتولى الفصل فيه، والاتفاق على التحكيم قد يخص نزاع معين أو قد يتضمن جميع أنواع النزاعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل البحري المبرم بين أطرافه، فالبند الذي يتضمن شرط التحكيم ما هو إلا تعبير عن إرادة الأطراف ورغبتهم في أن يكون التحكيم هو القضاء الذي يفصل في منازعاتهم بدل اللجوء إلى القضاء العادي

ثانياً عقد التحكيم أو مشاركة التحكيم

هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل بمناسبة علاقاتهم التعاقدية، أي عقد النقل البحري وغالبا ما يكون اتفاق التحكيم أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط التحكيم¹.

وتبدو فائدة مشاركة التحكيم في عقد النقل البحري في حالة عدم إدراج أطراف العقد شرط التحكيم عند إبرام الاتفاق الأصلي أي عقد النقل البحري، حيث أن مشاركة التحكيم تفترض مبدئياً عدم وجود شرط التحكيم في عقد النقل البحري ثم يقع النزاع بعد ذلك بين طرفي العقد.

وقد نص المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادة 1007 على شرط التحكيم على أنه الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 اعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن العقد على التحكيم، كما وقد جاء في المادة فقرة 1 التي تليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن شرط التحكيم يثبت بالكتابة في الاتفاقية الأصلية أو الوثيقة التي تستند إليها وهذا تحت طائلة البطلان.

أما بالنسبة لمشاركة التحكيم تم النص عليها في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهي الاتفاق الذي الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم، وتكون مشاركة التحكيم مكتوبة وهذا ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 1012 من قانون

¹ ميموني سعاد، مرجع سابق، ص30.

الإجراءات المدنية والإدارية، وقد أجاز المشرع اللجوء إلى التحكيم حتى أثناء سير الخصومة أمام الجهة القضائية.

الفرع الثاني تعيين هيئة التحكيم ومكانه

وردت الأحكام الخاصة بتعيين هيئة التحكيم أو المحكمين في المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

أولا تعيين هيئة التحكيم

أ- تعيين المحكمين أو هيئة التحكيم من قبل أطراف العقد

تعطي الفقرة 1 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الحق للخصوم في أن يقوموا بتعيين محكم أو محكمين، أو تحديد شروط تعيينهم، وهو أمر يمكن أن يتم حسب هذه الفقرة وفق صورتين، الأولى أن يعين الخصوم المحكم أو المحكمين مباشرة سواء كان ذلك في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم، ويحقوا للأطراف أن يكتفوا بمحكم واحد كما لهم أن يختاروا أكثر من محكم، أما الثانية يتفق الأطراف على الرجوع إلى نظام تحكيمي مقرر من قبل هيئة التحكيم دائمة، فتكون بذلك طريقة التعيين المقررة في هذا النظام التحكيمي مقبولة من قبل الأطراف¹.

أي أن هيئة التحكيم قد يتوصل الأطراف إلى تعيينها بنفسهم دون الاستعانة بأي جهة أخرى، وهذا يسمى بالتحكيم الحر، كما وقد يتفق الأطراف سواء في شرط التحكيم أو مشاركة التحكيم إلى اللجوء إلى مركز تحكيمي وهو ما يسمى بالتحكيم المؤسساتي والتي يتم من خلالها تعيين هيئة تحكيمية للفصل ما في النزاع القائم.

ب- تعيين هيئة التحكيم من قبل القضاء

قد يحدث ألا يتفق الخصوم على تعيين المحكمين، أو يرفض أحدهم تعيين المحكم في مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهمله التعجيل الحق في الاستعانة بالقضاء

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص330.

ليقوم هذا الأخير بالتعيين، على أن دور القاضي يبقى هنا مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك، وهذا هو المقرر صراحة في الفقرة 2 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

ففي حالة لم يتفق الأطراف على تعيين هيئة التحكيم، أو بدا هناك تماطل من أحد الأطراف في تعيين المحكم، يتدخل هنا القضاء للقيام بتعيين المحكمين، فالقضاء يضمن تطبيق واحترام اتفاق لتحكيم وبذلك فعاليته، ويظهر تدخل القضاء في تعيين هيئة التحكيم عند عدم اتفاق الأطراف في حالة إبتاعهم للتحكيم الحر، لأنه في حالة التحكيم المؤسسي يتدخل المركز التحكيمي بحل هذا الخلاف، وقد أوجدت مراكز تحكيم بحري حر وهي جمعية المحكمين البحريين بلندن وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك، والتحكيم البحري الخاضع لللائحة التحكيم للجنة الاسم المتحدة، كما أن هناك مراكز تحكيم بحري مؤسساتي وهي غرفة التحكيم بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري وغرفة اللويدز للتحكيم.

وبإسقاط كل ما سبق ذكره على عقد النقل البحري، قد يتفق أطراف العلاقة البحري أي الشاحن والناقل، أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق بالبضاعة التي بعهدته، يتم حل النزاع عن طريق التحكيم، ويكون الاتفاق بينهم في شكل شرط تحكيمي بحيث يكون أحد بنود العقد الأصلي، وذلك قبل حدوث النزاع، أو يكون الاتفاق في شكل مشاركة تحكيم أي في شكل عقد مستقل عن العقد الأصلي، وهذا بعد حدوث النزاع بشرط أن يكون الاتفاق سواء شرط أو مشاركة تحكيم مكتوباً، لأن تخلف الكتابة جزاءه بطلان الاتفاق، ولأطراف العلاقة البحرية مطلق الحرية في اللجوء إلى التحكيم الحر أو المؤسساتي للفصل في النزاع القائم .

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص331.

ثانياً مكان التحكيم

ويقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان لإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم، هذه القاعدة العامة إلا أن التغيير في كثرة أماكن التحكيم يترتب عليها آثار خطيرة لا يحمد عقابها. إلا أن الأمر يترك دائماً في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم تحديده بموجب لائحة تحكيم بحري.

وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري والبضائع لسنة 1978 مكان التحكيم في مادتها 22 بأنه مكان في الدولة التي يقع في أراضيها :

أ- المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه وإن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه.

ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه محل عمل أوفر أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري وليس إلا خياراً يضاف إلى باقي الخيارات.

ج - ميناء الشحن أو التفريغ .

د- أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري و ليس إلا خياراً يضاف إلى ذات الخيارات¹.

وتبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم عن طريق طالب التحكيم مبدئياً رغبته في بدء التحكيم، ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم، ويتم صياغة طلب التحكيم وفقاً للائحة مركز التحكيم البحري المختار، وكذلك الأمر

¹ عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، مرجع سابق، ص 89.

بالنسبة لتقديم المرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون بدء الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وغالبا ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم، أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعي عليه رأسا، حيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراءات التحكيم وهو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وقبل أن تباشر هيئة التحكيم مهمتها سواء كان تحكما حرا أو مؤسسي، فهي تتأكد أولا من صحة اتفاق التحكيم، لأن اتفاق التحكيم هو الأساس القانوني الذي تستمد منه محكمة التحكيم ولايتها، كذلك :

تتأكد من أن النزاع الذي أحاله الأطراف لهيئة التحكيم لكي تنتظر فيه قد تم الاتفاق على الفصل فيه عن طريق التحكيم سواء كان ذلك في شرط تحكيمي ضمن بنود العقد الأصلي، أو مشاركة التحكيم، فإذا ثبت عدم وجود اتفاقية تحكيم أو عدم صحتها، أو كان موضوع النزاع الذي ستقوم بالفصل فيه غير مشمول في اتفاقية التحكيم، كل هذا يفقد محكمة التحكيم ولايتها في الفصل في النزاع المطروح عليها.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أثار مسألة فصل محكمة التحكيم في اختصاصها ضمن المادة 1044 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: (تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها، ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع في الموضوع . تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطا بموضوع النزاع) وبهذا أجاز المشرع لهيئة التحكيم أن تفصل في اختصاصها وهذا ما يسمى بمبدأ الاختصاص بالاختصاص.

وبعد ثبوت الاختصاص لمحكمة التحكيم تصبح هذه الأخيرة هي المختصة في نظر موضوع النزاع المحدد بموجب اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، عن طريق اتفاقهم بالعهد ببعض منازعاتهم أو كلها والناشئة عن عقد النقل البحري لهيئة التحكيم للفصل فيها

فالمحكم يستمد ولايته في الفصل في المنازعة المتفق بشأنها على التحكيم من الاتفاق المبرم بين أطراف عقد النقل البحري على اختيار التحكيم كوسيلة للفصل في المنازعات الناشئة بينهم بسبب هذا العقد، ويمكن القول أن اختصاص المحكمة التحكيمية بعد تقرير يكون محددا بموضوع النزاع الموجود في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ولا يمكن أن يمتد دور الهيئة التحكيمية إلى ما لم يطلبه الخصوم، وإلا كان تجاوز لاختصاصها¹.

وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة :

1- حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي تحكم إجراءات التحكيم سواء أكان مؤسسيا أو حرا.

2 - حرية هيئة التحكيم البحري في اختيار القواعد الخاصة بإجراءات التحكيم في حالة اتفاق الأطراف.

3- علاقة التعاون بين هيئة التحكيم والمحاكم القضائية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه.

هذا وتسير إجراءات التحكيم البحري في حضور الأطراف غالبا أو في حضور ممثليهم وفي هذه الإجراءات تحقق هيئة التحكيم في الدعوى بفحص أدلتها وأسانيدها ووسائل إثباتها في جلسات شفوية أو دون عقد جلسات.

الفرع الثالث القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري

بعد أن يثبت الاختصاص لهيئة التحكيم للنظر في موضوع النزاع المعروض عليها، فهي تباشر النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف، وذلك بإتباعها القانون الذي اختاره الأطراف ليحكم موضوع النزاع والإجراءات، لكن في حال غياب الاتفاق على القانون الذي

¹ ميموني سعاد، مرجع سابق، ص60.

يحكم النزاع من قبل الأطراف فإن مهمة تحديده تسند لهيئة التحكيم وهي تقوم باختيار القانون الذي تراه مناسب سواء كان القانون الموضوعي أو القانون الإجرائي.

أولاً - اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم

هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم إتباعها، يخضع النزاع المعروض على التحكيم هو أيضا لإجراءات معينة، على أنه بخلاف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال، نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف¹.

ولقد نص المشرع الجزائري في المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: (يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا على نظام تحكيم ، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم، إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك، تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات، عند الحاجة مباشرة أو اسنادا إلى قانون أو نظام التحكيم).

يلاحظ من خلال نص المادة أعلاه أن المشرع الوطني منح للأطراف الحرية في تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم، ويجب على هيئة التحكيم أن تحترم إرادتهم أثناء بدء إجراءات التحكيم، وفي حال لم يكن هناك أي اتفاق من طرف الأفراد على قانون معين، يرجع تحديد القانون الذي يحكم إجراءات التحكيم إلى هيئة التحكيم.

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 332.

ثانيا إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

تنص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على: " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي يختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة"¹.

يتضح أن المشرع الجزائري يعطي دائما الأولوية لإرادة الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق، وهو الذي تعتمد عليه محكمة التحكيم لفض النزاع القائم بين الخصوم، كما جعل اللجوء إلى محكمة التحكيم حل احتياطي يكفل للخصوم اللجوء إلى هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق وهذا في حال عدم الاتفاق.

وإن كان من الملاحظ أن انحصار اختيار هيئة التحكيم البحري للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع غالبا في تطبيق قانون محل التحكيم، وأحيانا قانون علم السفينة أو قانون محل تنفيذ العقد، ولكن المؤشر الغالب استخدامه في القضاء التحكيمي البحري هو اختيار الأطراف لمكان التحكيم الذي يستدل منه تطبيق قانون محل التحكيم على موضوع النزاع، فإذا اختار أطراف النزاع البحري عقد تحكيمهم في باريس، ولم يتفقوا صراحة أو ضمنا على القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، فإن هيئة التحكيم البحري بباريس، تستشف من اختيارهم محلا التحكيم تطبيق القانون الفرنسي بوصفه قانون محل التحكيم.

وفي الأخير تنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيمي بحري فصل في النزاع بصفة نهائية، مستوفيا جميع شروطه الشكلية والموضوعية المنصوص عليها قانونا، وذلك بعد غلق محكمة التحكيم لباب المرافعات، تدخل هيئة التحكيم في مداوات سرية لإصدار حكم تحكيمي فاصل في النزاع بصفة نهائية، والذي بصدوري تستنفد محكمة التحكيم ولايتها على النزاع وهذا ما جاء في المادة 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها

¹ المادة 1050، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، 2008.

الأولى:(يتخلى المحكم عن النزاع بمجرد الفصل فيه) إلا أن الفقرة الثانية من نفس المادة جاءت باستثناء على الفقرة الأولى:(غير أنه يمكن للمحكم تفسير الحكم، أو تصحيح الأخطاء المادية والإغفالات التي تشوبه ، طبقاً للأحكام الواردة في القانون).

أما عن الشكل الذي يصدر فيه الحكم التحكيمي فهو يجب أن يأتي متضمن عرضاً موجزاً لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم، كما أن الحكم التحكيمي يجب أن يكون مسبباً، إضافة إلى أنه يجب أن يتضمن البيانات التالية :

1- اسم ولقب المحكم أو المحكمين

2- تاريخ صدور الحكم

3- مكان صدوره

4- أسماء و ألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنية ومقرها الإجتماعي

5- أسماء وألقاب المحامين أو مساعد الأطراف ، عند الإقتضاء .

وهذا بناء على ما جاء في المواد 1027 و1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية كما يشترط أن يكون الحكم الصادر عن هيئة التحكيم فاصل فقط في موضوع النزاع محل الاتفاق، وأن يكون قد صدر ضمن الميعاد الذي حدده الأطراف لهيئة التحكيم للفصل في النزاع، وذلك طبقاً للقانون الذي تم اختياره من قبل الأطراف ليحكم موضوع النزاع في حال اتفاقهم على قانون معين¹.

وما نخلص إليه من هذا المبحث أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري، يمكن لأطراف عقد النقل البحري تضمين عقدهم شرط اللجوء إلى قضاء التحكيم لفض النزاع الحاصل بينهم، وقد يحدث وأن يتم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع وهذا في عقد مستقل عن العقد الأصلي، للخصائص التي يتمتع بها من سرية وسرعة وقلة التكاليف، والأهم أن هيئة

¹ المواد 1027 و1028 و1030 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

التحكيم تتكون من أشخاص ذوي خبرة في كل ما يخص النزاعات التي تقوم بصدد عقد النقل البحري، ويتم اختيار محكمة التحكيم من قبل أطراف النزاع وكذا اختيار القانون الواجب التطبيق، وتنتهي ولاية محكمة التحكيم عن النزاع عند صدور حكم تحكيمي بحري.

المبحث الثاني آثار دعوى مسؤولية النقل البحري

لكل مسؤولية آثار، ومن آثار مسؤولية الناقل البحري هو التعويض أو اتفاقيات مسؤولية التي سندرسها خلال هذا المبحث لذا قسمنا هذا المبحث الى الأول التعويض في مسؤولية الناقل البحري والمطلب الثاني اتفاقيات المسؤولية.

المطلب الأول التعويض عن مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المطلب التعويض في مسؤولية النقل البحري، لأن المسؤولية تعني التزام الشخص بتعويض الضرر الذي يسببه إلى الغير إذ سنقسم المطلب إلى فرعين الفرع الأول يحتوي على التعويض في حالة الهلاك أو التلف والفرع الثاني في حالة التأخير في التسليم.

الفرع الأول التعويض عن الهلاك أو التلف

تحدد مسؤولية الناقل بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة.

تكون في حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة، فمسؤولية الناقل لا تتجاوز حدود 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، إما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية ب 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع¹.

فالوحدة الحسابية حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري ب 65.5 ميلغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، كما ان المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب، فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له تأثير كبير² على

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص296.

² القانون البحري الجزائري.

الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية الى العملة الوطنية في حالة الدعوة القضائية حسب قيمت الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم، فلو افترضنا ان وزن البضاعة الهالكة يقدر بـ 500 كلغ مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، والوحدة الحسابية تتشكل من 65.5 ميلغرام من الذهب فيكون تحويل الواحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم، فمثلا 01 ميلغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج . 500 كلغ × 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية، 15000 حسابية مضروب 65.5 X مقسومة على 01 (العملة الوطنية) وبالتالي يكون التعويض مقدر بـ 982500 دج.

نظرا لغياب الأساس الذي يتم اتخاذه في تحويل الفرنك الذهبي الى العملة الوطنية، ولعدم امكانية اتخاذ الفرنك الفرنسي اساسا للتحويل، انتهت دراسة صندوق النقد الدولي لعام 1974 الى اقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب هي "حقوق السحب الخاصة" (dts) والزام الدول الاعضاء فيه بما فيه الجزائر

-ان تحديد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على اساسها، ! والقيمة التي اختيرت لوحدة التحديد في معاهدة بروكسل 1924 كانت 100 جنيه استرالية ذهب عن كل طرد أو وحدة وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 15¹ من المعاهدة، كما أن هذه المادة ألغيت بموجب بروتكول 1968 وأصبح لا يلزم الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة ، أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة، ونصت اتفاقية هامبورج لسنة 1978 مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو كلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو بـ 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة بهلك أو

¹ المادة 04 من اتفاقية بروكسل، مرجع سابق.

بنلف أيهما أكبر، وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه يقصد بالوحدة الحسابية، حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وهذا طبقا للمادة السادسة بند أ¹.

وأصدرت المادة 26 من اتفاقية هامبورج المقصود بالوحدات الحسابية "الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف.

وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، أما بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة².

الفرع الثاني تحديد التعويض في حالة التأخير

عند تأخر الناقل عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المطلوب، فإن الناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون تجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فإن المشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض في تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى، وإنما اعتمد على أجره النقل³.

فإن هذه الحالة مأخوذة كليا من إتفاقية هامبورج، فقد نص البند " ب .. من الفقرة الأولى من المادة السادسة من إتفاقية هامبورج على أنه " تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة الخامسة عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع

¹ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 297.

² المادة 26 من إتفاقية هامبورج، مرجع سابق.

³ كمال مصطفى طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 56.

عن البضائع المتأخرة على أن يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع عقد النقل البحري¹.

إلا أن المشرع الجزائري وضع قيودا على تعيين الحد الأقصى للتعويض يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع هنا يفترض أن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم جزء من البضائع فحسب، ففي هذه الحالة لا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجره النقل المستحقة عن جميع البضائع إذا تجاوز مرتين ونصف من الأجرة المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجرة².

فلو افترضنا أن الأجرة المضرة بموجب عقد النقل البحري هي 120.000 دج وتأخر الناقل في تسليم البضائع التي تقابل أجره الناقل نصف الأجرة الإجمالية أي 600.000 دج، فهي في هذه الحالة يكون مقدار مرتين ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة هو 150.000 دج ما تجاوز إجمالي أجره النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض 120.000 دج أما إذا افترضنا في المثال السابق أن الناقل تأخر في تسليم ربع البضاعة، فتكون الأجرة المقررة عنها 3000 دج ويكون مقدار مرتين ونصف أجره النقل 750.000 دج مما يقل عن إجمالي أجره النقل تكون الحد الأقصى للتعويض 75.000 دج.

المطلب الثاني اتفاقيات المسؤولية

لدى الناقل مجموعة من الوسائل يتحرر بواسطتها من المسؤولية رغم توافر أركانها وبالتالي لا يلزم بالتعويض فقط، فقد اعتاد الناقلون على إدراج شروط في سندات الشحن، من شأنها أن تعفي الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا، فنسندد في هذا المطلب اتفاقيات المسؤولية من خلال الفرع الأول حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل والفرع الثاني الحالات المستثناة من الاعفاء.

¹ البند ب من إتفاقية هامبورغ، مرجع سابق.

² بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 300.

الفرع الأول حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البحري

قد تناولت هذه الحالات المادة 803 من ت.ب.ج وهي

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته.
 - حالة الاخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون.
 - حالة الحريق الا اذا كان مسببا من فعل او خطأ الناقل.
 - حالة اخطار وحوادث البحر والمياه الأخرى الصالحة للملاحة.
 - حالة القوة القاهرة .
 - حالة الاضطرابات واغلاق المستودعات او المصانع في وجه العمل واعاقته كلياً او جزئياً مهما كانت الأسباب.
 - حالة عيب خفي او طبيعة خاصة او عيب ذاتي للبضائع او نقص البضاعة اثناء السفر.
 - حالة اخطاء الشاحن ولاسيما في التخريب او تكيف او تعليم البضائع .
 - حالة عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.
 - حالة انقاد حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
 - واخيرا يعفي الناقل من المسؤولية حسب المادة 803 دائماً اذا قدم الناقل الدليل بان الخطأ أو الضرر لم يمكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وانهم لم يسهموا في الخسارة او الضرر.
- أولا الأسباب العامة للإعفاء والسبب العام لدفع المسؤولية**

يكون باثبات السبب الأجنبي، لانه هو الذي يقطع السببية في عناصر المسؤولية وتتمثل هذه الأسباب العامة فيما يلي :

أ **عدم صلاحية السفينة للملاحة** في هذه النقطة نجد ان المشرع الجزائري اكتفى بان فرض على الناقل بذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة ، فاذا اثبت أنه قام بالتزامه وبذل العناية الكافية ، وان السبب كان عيب خفي لم

يتمكن من اكتشافه قبل السفر أو سبب خلل طرا على السفينة بعد ابتداء السفر¹ زالت عنه المسؤولية

ب الأخطار الملاحية الخطا في الملاحة هو الخطا النفي الذي يرتكب في قيادة السفينة وتسييرها، مثلا لو خالف الريان قواعد السير في البحار وترتب على ذلك اصطدام السفينة وتلف البضاعة المشحونة عليها الاعفاء من هذه الاخطاء الملاحية يبرزه ان الناقل لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة سيرها بما للريان من سلطة واسعة في التصرف.

ج العيوب الخفية يقصد بها التي العيوب التي لاكتشفها اليقظة المعقولة للناقل، لكن اثبات الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي لاعفائه من المسؤولية، بل وجب عليه اثبات صحة مايدعيه ويكون ذلك بشهادات تصدرها جهات مختصة مكلفة بفحص ورقابة السفن، وهي "مؤسسات التصنيف العالمية" وتؤكد ان مثل هذا العيب يمكن الا يتفطن اليه حتى المحترفين².

د خطا الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها تنفي المسؤولية من الناقل من الناقل اذا اثبت ان ما اصاب البضاعة من ضرر كان بخطا من الشاحن نفسه، كعيب في تغليفها او حزمها او عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة ، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة علم الشاحن بها³.

ه القوة القاهرة يدخل ضمن القوة القاهرة مثل الصواعق والزلازل، ويشترط في هذه الحوادث الا يكون في استطاعة الناقل البحري للبضائع توقعها أو دفعها، كما يقع الناقل البحري بمبدا اثبات القوة القاهرة

ن انقاذ الارواح والأموال الانقاذ يلزم الريان بحسب الاحوال على تقديم المساعدة سواء الاموال او الاشخاص، وقد يترتب على تأدية هذا الواجب تلف بعض البضائع المشحونة

¹ علي احسن بونس، العقود البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1978، ص102.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص2081.

³ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص72.

ولذلك يعني الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب تلك البضاعة مادام ان ذلك كان بسبب قيام الريان بواجب انساني، يكون القيام به مفروضا عليه او منسوبا اليه.

ثانيا الاسباب الخاصة للاعفاء

نص عليها المشرع الجزائري ايضا في حال ماتحقت يعني الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهي كالاتي :

أ المسؤولية النسبية وهو مانصت عليه المادة 804 من ت.ب.ج والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطا مندوبه، وعدم مسؤوليته عن الاخطاء الآخرين¹.

ب ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن في حالة ما اذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة، فان المشرع الجزائري قد اعفي الناقل من المسؤولية وهذا ماورد في نص المادة 805 من ت.ب.ج.

ج التصريح الكاذب للشاحن هو ما نصت عليه المادة 810 من ت.ب.ج بقولها " لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة او الضرر المسبب للبضائع او ما يتبعها، اذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها او قيمتها في وثيقة الشحن او وثيقة اخرى مؤيدة للنقل.

د نقل البضاعة على سطح السفينة استثناءا عن الاصل العام في عدم جواز نقل البضاعة على سطح السفينة، فانه يمكن ان تطرح مسألة عدم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالرغم من نقله لها على سطح السفينة وفي غير الاماكن المخصصة لها، وذلك في حالة ما اذا تم التحميل قد وقع بالاتفاق مع الشاحن، وهذا مانصت عليه الفقرة الثانية من المادة 774 من ت.ب.ج².

¹ تنص المادة 304 من ق ب ج على ماييلي: في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر أو الأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولا نسبيا عن خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر و الأضرار.

² الواحد رشيد، مرجع سابق، ص74.

ه نقل الحيوانات الحية لم يذكر القانون البحري هذه الحالة، لكن تستشف من خلال شروط سند الشحن البحري فنجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن ملاكها أو مايلحقها من الضرر، وهذا ماجاء في الشرط 21 منه :

ان الناقل وقائد السفينة لايتعرضون لاية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ولايسألون عن الامراض او الحوادث ولا عن مقتل احداها اثناء الرحلة ومهما كانت الاسباب وليسوا ملزمين باعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا اي شيء آخر الا في حدود المعقول¹.

الفرع الثاني الحالات المستثناة من الاعفاء

يجوز للناقل او متابعيه التمسك بأحكام المسؤولية، شريطة ان يثبت التابع ان الخطا الذي ارتكبه كان بسبب الوضيفة او بمناسبةها غير انه في بعض الحالات قد تظهر علامات تبني ان الضرر أو الخسائر التي لحقت البضاعة، كان نتيجة عن فعل عمدي للناقل او احد مندوبيه²، سواء تعمد احداث الضرر او جازف بالسفينة وهو على معرفة تامة ان الضرر سوف يحدث، في حين ينتج الضرر نظير اهمال الناقل.

اولا - الفعل العمدي ان الفعل العمدي يشبه كثيرا الغش، ففيه تتجه ارادة الناقل الى احداث الضرر بحيث يقوم بعمل او يمتنع عن اداء عمل وهو على يقين تام انه سيلحق ضرر بصاحب الحق في البضاعة " شاحن او مرسل اليه " وخير مثال عن ذلك :

تدوين تصريحات كاذبة في سند الشحن، سواء تعلقت بقيمتها او بطبيعتها او بكميتها، وينطبق على هذه الحالة مايسمي " بتحديد المسؤولية نظرا لأن العمل يدخل ضمن المسؤولية التقصيرية وهذا ماتجه اليه القضاء المصري " تحت عنوان سقوط الحق في التمسك بتحديد التعويض"³.

¹ هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 117.

² تنص المادة 816 من الأمر 76-80 على: تسري أحكام المادة التالية أي المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق

³ دمانة محمد، مرجع سابقن ص 76.

اما اتفاقية هامبورغ جعلت الغش او الخطا الجسيم، من ضمن الاسباب التي تمنع الناقل البحري للبضائع من الاستفادة، من تحديد المسؤولية ولقد نصت المادة 8/1 منها على مايلي:

" لا يحق للناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها بالمادة السادسة، اذا اثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه يقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخر"¹.

يلزم الشاحن في هذه الحالة اثبات غش او خطأ الناقل، بالتالي امكانية الاستفادة من مبلغ التعويض.

اما البروتوكول المعدل بمعاهدة بروكسل 1979 فقد نص على حرمان الناقل سيء النية، او المهمل من التمسك من تحديد المسؤولية ولم تستعمل لفظ "الغش او الخطا الجسيم" نظرا لاختلاف مدلولها بين انظمة العام، ويختلف الخطا من حيث الدرجة فهناك الخطا الجسيم واليسير والتافه، كما ان الغش ليس مفترض²، وبالتالي يقع على عاتق المضرر عبء اثباته حيث يثبت نية الناقل او احد تابعيه الى الحاق الضرر بالبضاعة، ومثال ذلك سرقة البضائع **ثانيا- اهمال الناقل** يتحقق في حالة علم الناقل البحري للبضائع ان العمل او الامتناع عن العمل، سوف يؤدي الى الحاق الضرر بالبضاعة ومع ذلك يقوم بالمخاطرة، كما يطلق على الاهمال الخطا الواعي او عدم الاكتراث ويتجلى عدم الاكتراث فيما يلي :

انصراف ارادة الناقل الى الامتناع او ارتكاب الفعل، اما في حالة عدم كون الفعل ارادي فيحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية مثل :

- الانحراف الاضطراري عن المسار المتفق عليه.

¹ المادة 8/1 من إتفاقية هامبورغ، مرجع سابق.

² محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 238-240.

- ان يكون الناقل على علم تام بحصول الهلاك او التلف أو التأخير مع ذلك يعمد إلى ارتكاب او الامتناع عن اداء عمل معين¹.

اما محكمة النقض الفرنسية فقد حصرت الاهمال في العناصر التالية :

- ان يكون اراديا ، وان يعي الشخص خطورة فعله وان يكون عليه تبعا للظروف المحيطة ان يعني ذلك .

اما الاثبات فيخضع لمبدأ الحرية ، اذ يجوز اقامة الدليل بكافة الطرق والمعيار الذي يحدد الاهمال هو معيار العادي الحريص على ممتلكاته إذ وجد في نفس الظروف².

¹ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص192.

² دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص79.

خلاصة الفصل الثاني

ومن خلال هذا الفصل إستخلصنا بأن في مسؤولية الناقل البحري العقود النقل البحري في حالة ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن أي هلاك أو تلف قد يحدث للبضائع التي تكون بعهدته أو أي تأخير في تسليمها في الميعاد المتفق عليه، كذلك في حال لم يتم بالتزامه بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، يحق للمضروور الذي ألحقه خسارة نتيجة الأخطاء الناقل قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير، أن يرفع دعوى مسؤولية على الناقل المتسبب في الضرر، وهذا أمام الجهة القضائية المختصة، واتباع الإجراءات و الآجال المنصوص عليها قانوناً.

وقد عرف الحدد المشرع للأطراف الإتفاق على التخلي عن القضاء العادي و اللجوء إلى التحكيم، وهذا للسرعة في فصل النزاع، وسرية المعلومات الخاصة بالأطراف، بالإضافة إلى قلة التكاليف في هذا النوع من القضاء.



خاتمة



خاتمة

سعت الاتفاقيات الدولية الحديثة إلى مواكبة تطورات النقل، و محاولة موازنة الكفة بين الشاحنين و الناقلين وكان هذا من خلال تحديد دقيق لفترة مسؤولية الناقل البحري للبضائع والتي تعد في حوزته.

ومما لا شك فيه أن لفترة إنجاز النقل البحري أهمية بالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة للهلاك أو لتقلبات الأسعار لذلك يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان والزمان المحددين قانوناً أو اتفاقاً، وبدون تأخير وهذا لتحديد مدى قيام مسؤولية الناقل البحري من عدمه، لذلك كان من الضروري تحديد متى تبتدئ فترة المسؤولية للناقل البحري ومتى تنتهي وفي أي فترة زمنية تعد البضائع في عهدة الناقل وتحت حراسته.

تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن بداية مسؤولية الناقل البحري مرتبطة بالنطاق الزمني و نظيره المكاني ارتباطاً وطيداً، وتبين لنا أن فترة مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورغ مرتبطة بمرحلة تسلمه للبضاعة إلى غاية تسليمها أو وضعها تحت تصرف المرسل إليه.

وهذه بعض النتائج التي توصلنا إليها من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البحري

للبنضائع

- أنها مسؤولية عقدية، ناتجة عن عقد النقل البحري المبرم بين الناقل و الشاحن، و الذي يتعهد فيه الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر و يترتب على ذلك التزامات، حيث يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة، ومن ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.

- وتثور هذه المسؤولية نتيجة وجود خطأ مفترض، لذا يعتبر خطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية بل تجعل منه الأساس الذي تقوم عليه.

- وتبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع من تاريخ تسلمه للبضائع، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه وليس بتعريفها في ميناء الوصول، أي أن الناقل يسأل عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء وجودها بعهدته.
- كما توصلنا أيضا إلى أن الناقل يسأل عن عدم تنفيذ لعملية النقل المتفق عليها في وثيقة سند الشحن، وهذا يعد التزام رئيسي، كما يسأل عن أي تأخير في تسليم البضاعة وعن الهلاك و التلف الذي يلحق البضاعة.
- ونلخص إلى أن المشرع الجزائري أمر حماية خاصة للناقل من أجل وضع التوازن بين أطراف العقد وذلك من خلال إفاء الناقل في الحالات المنصوص عليها في المادة 802 من القانون البحري و بالتالي لا يوجد طرف ضعيف و طرف قوي في عقد النقل البحري.
- و أن الناقل لا يمكنه التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي خارج عن إرادته أو إرادة أحد الناقلين التابعين له تسبب في إضرار البضاعة.

التوصيات

- نوصي بتعديل المادة 790 من القانون البحري المتعلق بمدة تقديم الاخطار بحيث يوسع المشرع الجزائري من مدة تقديمه و ذلك تماشيا لما جاء في اتفاقية هامبورغ، فبدلا من مدة ثلاثة أيام يتم تقديمه في مدة خمسة عشر يوما.
- كما نوصي أيضا بضرورة أن يوسع المشرع الجزائري من نطاق الاختصاص القضائي بخصوص دعوى المسؤولية بحيث يكون أمام الطرف المتضرر (الشاحن أو المرسل اليه) الخيار في رفع دعواه أمام المحكمة التي تتناسبه وهذا عملا بأحكام اتفاقية هامبورغ.
- على المشرع الجزائري إضافة مادة جديدة حول مسألة التأخير في تسليم البضاعة على اعتبار أن موقف المشرع الجزائري كان غامضا في هذا الشأن،

حيث نص أنه في حالة عدم الاتفاق على الميعاد يتعين على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي سلمها فيها الناقل في ظروف النقل المماثلة و لم يوضح المقصود بالناقل الحريص.

- على المشرع الجزائري حذف حالة الخطأ الملاحي في حالات الاعفاء من المسؤولية بسبب الإهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل فهي أصبحت اليوم غير مفهومة في ظل التطور الهائل في صناعة السفن و المنشآت العائمة.



قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: المؤلفات

- 01- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، عقود النقل، مسؤولية الناقل، دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2006.
- 02- جلاء وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- 03- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999.
- 04- عاطف محمد الفهمي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007.
- 05- عبد القادر لعطير و باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية(دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
- 06- علي احسن يونس، العقود البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1978.
- 07- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأ المعارف، الإسكندرية 1997.
- 08- لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان 2000.
- 09- محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري-مصادر الإلتزام، الواقعة القانونية-الجزء الثاني، الطبعة الثانية، دار الهدى، الجزائر، 2004.

- 10- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995.
- 11- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، طبعة 01، دار الثقافة، عمان 2015.
- 12- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 13- _____ ، القانون البحري، طبعة 01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2006.
- 14- هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر.
- 15- وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2011.
- ثانيا: الرسائل والمذكرات**
- أ- الرسائل**
- 1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية، 2011-2012.
- ب- المذكرات**
- 1- بوحيدي نظيرة، إلتزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجيستر، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002.

- 2- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري
مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم
الإقتصادية، جامعة ورقلة، 2006.
- 3- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة الماجستير
في قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007.
- 4- شتوان حياة، عقد الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار إتفاقية بروكسل سنة
1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع
قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.
- 5- عبد الغني عقون، التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة
مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية
الحقوق، جامعة الجزائر 2008-2009.
- 6- لمخوخ حلیم، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات، مذكرة
ماجستير، عين مليلة، السنة الجامعية 2017-2018.
- 7- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة
ماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة
تيزي وزو، 2013.

*** مذكرات الماجستير**

*** مذكرات الماستر**

- 1- عزوز رزيقة و امحمد مسعود الزهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل
شهادة الماستر، تخصص قانون خاص الشامل، كلية الحقوق والعلوم السياسية،
جامعة خميس مليانة، السنة الجامعية، 2015.

2-ميموني سعاد، النظام القانوني لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون إقتصادي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2015-2016.

ثالثا: المقالات

1-فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري و اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد35، جامعة دراية، ادرار، الجزائر 2010
2-هادف محمد الصالح، إلتزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل 2010.

خامسا: القوانين و الأوامر

أ-القوانين

1- القانون البحري الجزائري.
2- القانون البحري الجزائري تعديل 1998.
3- قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

ب-الأوامر

1-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل و متمم بقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو 1998، جريدة رسمية، رقم 47.
2-أمر رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 وبقانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010.

3- أمر رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فيفري 2008،
المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21،
2008.

ج-المراسيم

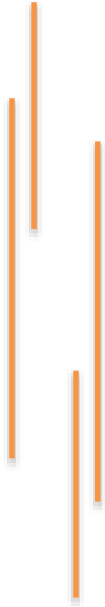
1-مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مؤرخ في 13 فبراير 2008، المتضمن شروح
منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري و كفياته.

المراجع باللغة الفرنسية:

•JEUN-PATRICK Marcq, Risques et assurances transports;
argus édition; paris2003,p51.



فهرس المحتويات



الفهرس	
الصفحة	الموضوع
	الشكر
	الاهداء
01	مقدمة عامة
06	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري
06	تمهيد
07	المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري.
07	المطلب الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري.
13	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
15	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
18	المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
19	الفرع الأول: ركن الخطأ.
22	الفرع الثاني: ركن الضرر.
24	الفرع الثالث: العلاقة السببية.
26	المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.
26	المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع البحري الجزائري.
27	الفرع الأول: شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية.
28	الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها.
28	الفرع الثالث: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم
28	الفرع الرابع: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات
29	المطلب الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية.
29	الفرع الأول: الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل.
31	الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة هامبورغ.
39	خلاصة الفصل الأول.
40	الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري
40	المبحث الأول: اثار مسؤولية الناقل البحري
41	المطلب الأول: اثار المسؤولية عن طريق الدعوى القضائية

41	الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.
46	الفرع الثاني: الاختصاص القضائي.
47	المطلب الثاني: إجراءات واجال رفع الدعوى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
47	الفرع الأول: الاخطار.
49	الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري.
51	المطلب الثالث: اثاره مسؤولية الناقل البحري عن طريق اللجوء الى التحكيم.
51	الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري.
54	الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم ومكانه.
58	الفرع الثالث: القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري.
63	المبحث الثاني: اثار دعوى مسؤولية الناقل البحري.
63	المطلب الاول: التعويض عن دعوى مسؤولية النقل البحري.
63	الفرع الأول: التعويض عن الهلاك أو التلف.
65	الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخير.
66	المطلب الثاني: اتفاقيات المسؤولية.
67	الفرع الأول: حالات الاعفاء عن المسؤولية المدنية للناقل البحري.
70	الفرع الثاني: الحالات المستثناة من الاعفاء.
73	خلاصة الفصل الثاني.
74	خاتمة عامة
77	المراجع
82	فهرس المحتويات