



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة مولود معمري - تيزي وزو -  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



## مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها والإعفاء منها

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون الأعمال

إشراف الأستاذة:

- د. أعراب كميلة.

إعداد الطالبة:

- فانة ليندة

- عامر كنزة

لجنة المناقشة:

- د. أيت يوسف صبرينة أستاذة محاضر "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، .....رئيسا.

- د. أعراب كميلة، أستاذة محاضرة "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، .....مشرفا ومقررا.

- د. سليمان حميدة، أستاذ محاضر "أ"، جامعة مولود معمري تيزي وزو، .....ممتحنا.

تاريخ المناقشة: 2023/09/20

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## كلمة شكر

من لم يشكر الناس لم يشكر الله

نحمد الله الذي من علينا بالتوفيق فأثميننا هذا العمل المتواضع وبعد الحمد نتقدم بالشكر الجزيل للأستاذة

المشرفة "أعراب كميلة" على دعمها وتوجيهها المستمر لنا.

نتقدم بشكرنا وتحياتنا الخالصة إلى كل أساتذة "قسم الحقوق والعلوم السياسية" بجامعة مولود معمري كل

باسمه وصفته.

نشكر كل من علمنا حرفا وأخذ بأيدينا في سبيل تحصيل العلم والمعرفة وكل من ساهم من قريب أو من

بعيد في انجاز هذا العمل خرجيه من أحسن حلة وأبهى صورة.

ليندة وكنزة

## إهداء

إلى الوردة والشمعة التي أنارت حياتي والعين التي سهرت لأجلي والتي تذوقت طعم السعادة في كتفها أُمي الحبيبة الغالية لأجلي أطال الله عمرها.

إلى قدوتي في هذه الحياة الانسان الذي تحمل مشق الدنيا من أجل تحقيق أحلامي والذي زرع في روحي بذور العلم والأخلاق أبي العزيزة أطال الله عمره.

إلى اليد الخفية صديقتي سندي يقال وراء كل رجل عظيم امرأة وأنا أقول وراء كل امرأة ناجحة أم عظيمة وهي أُمي الثانية (سكورة).

وإلى من أعاد الأمل إلى قلبي وغمرني بالحب وسانديني في طول مشواري لإنجاز هذا العمل المتواضع.

إلى اخوتي وأخواتي نجاة، لياس، لوناس حفظهم الله.

والشكر الجزيل إلى صديقتي كل واحدة بإسمها نسيمه، مريم التي ساعدتاني في إنجاز هذه المذكرة ماديا أو معنويا وأنا ممتنة لهما.

وأوجه الشكر الجزيل إلى شاركتني هذا العمل "لينده"

كنزة

## إهداء

إلى روح أبي الطاهرة رحمة الله عليه.

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى أعزّ وأغلى إنسانة في حياتي والدتي، العزيزة حفظها الله وأطال في عمرها.

إلى من شملوني بالعطف وأكدوني بالعون وحفزوني للتقدم إخوتي وأخواني وأخصّ الذكر مليكة وحميد رعاهم الله.

وأشكر كل من ساعدني في مذكري هذه خاصة أختي العزيزة "نادية" وصديقتي الغالية "دونية".

وأوجه الشكر الجزيل إلى أخي العزيز سمير سندي في الحياة على عونه لي وكان سببا في الوصول إلى هذه المرحلة.

وأشكر زميلتي في المذكرة التي تقاسمنا الحلوة والمرّة "كنزة".

ثم إلى كل طالب علم سعى بعلمه ليفيد الإسلام والمسلمين بكل ما أعطاه الله من علم ومعرفة.

ليندة

## قائمة المختصرات

د.ب.ن: دون بلد النشر

د.س.ن: دون سنة النشر

ط: طبعة

ص: صفحة

ص ص: من صفحة إلى صفحة

أ/: الفقرة

ج.ر.ج.ر.ج: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية.

مقدمة

إنّ النقل البحري عبارة عن نقل الأشياء على المياه إلى مناطق أخرى باستخدام المركبات المائية (كالسفينة) أو أي وسيلة أخرى على سطح المياه. يتم النقل البحري للبضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كثيرة من ضمنها سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الأولية.

إنّ عقد النقل البحري هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكها أو مجهز بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر وهو الشاحن، ومن خصائص هذا العقد أنه من العقود الرضائية التي لا بد من أن تتوفر فيها الرضا الخالي من العيوب وهو من قبيل عقود الإذعان، أي أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل، كما أنه عقد ملزم لجانبين، فيترتب عليه إلتزامات في ذمة كل من الشاحن والناقل، فهو عقد يخضع لأحكام العقود الملزمة للجانبين.

يجب على الناقل البحري عندما يعهد إليه بنقل بضائع من ميناء إلى آخر أن يسلمها للمرسل إليه كما سلمت له في ميناء القيام، وإلاّ تقع عليه المسؤولية المتمثلة في سلامة البضائع من التلف والهلاك منذ تحميل البضاعة حتى تفرغها في ميناء التفريغ، فمسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية في مواجهة الشاحن والمرسل إليه، أما أمام الغير إذا تسبب في ضرر لهذا الغير فتكون مسؤوليته تقصيريه.

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العقود في المجال البحري، فإنه يترتب على أطرافه العديد من الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري<sup>1</sup>. وهذه الإلتزامات تكون متقابلة فإذا كان

<sup>1</sup> - أسماء بوفرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون دولي خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم بواقي 2018، ص 03.

الإلتزام الشاحن تسليم البضائع، فإن لهذا الأخير الإلتزام بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه على أن تكون سليمة<sup>1</sup>.

غير أننا نجد الناقل البحري في هذا العقد هو الطرف الاقتصادي الأقوى، حيث يصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملها الناقل في وثيقة الشحن لاسيما فيما يتعلق بالأجرة وكذا إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك وتلف البضاعة، هذه الشروط ألحقت أضرار بليغة بالشاحنين ونشوب نزاعات كثيرة بين الشاحنين والناقلين البحريين الأمر الذي أدى بهم إلى المطالبة بالحد منها.

ظهرت في سبيل ذلك عدّة إتفاقيات ومعاهدات دولية من أجل ضبط هذا الوضع ولعل أهمها تتمثل في الإتفاقية الدولية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن لـ 25 أوت 1924 والمسماة بمعاهدة بروكسل<sup>2</sup>، وإتفاقية الأمم المتحدة في 31 مارس 1978 والمسماة إتفاقية هامبورغ.

كما أن التشريعات الوطنية وكثير من الدول ومن بينها الجزائر قد وضعت حيزا هاما في قوانينها الداخلية من أجل وضع إطار قانوني للنقل البحري بموجب سندات الشحن، خاصة فيما يتعلق بند مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هذا الأخير يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها إن لم نقل أنه لبّ عقد النقل بموجب سند الشحن.

تعدّ مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مدنية بالنظر إلى طبيعة العمل الذي يقوم به الناقل البحري في نقل البضاعة من ميناء إلى آخر، فقد يحدث أن تصاب هذه البضاعة بأضرار نتيجة خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه، وبالتالي توجب مساءلته نتيجة لخطئه.

<sup>1</sup> - أسماء بوقرة، المرجع السابق، ص 03.

<sup>2</sup> - الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 والتي إنضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71، المؤرخ في 02 مارس 1946، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن بروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج، عدد 28 لـ 03 أفريل 1964.

ولكن يكون للناقل البحري في بعض الحالات الحق في دفع المسؤولية والإعفاء منها في حالة إثباته أنّ الضرر اللّحاق بالبضاعة ناشئ عن سبب أجنبي لكل هذه الحالات تختلف باختلاف التشريعات، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال إستعراضنا للقانون البحري الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية منها إتفاقية بروكسل 1924، وكذا إتفاقية هامبورغ 1978 وكذا إتفاقية روتردام لسنة 2008<sup>1</sup>، وعليه فالإشكالية المطروحة خلال كل ما تطرقنا إليها: ما هي حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وتحديدها في ظل التشريع الجزائري والإتفاقية الدولية؟

سنتبع في هذه الدراسة خطة مقسمة إلى فصلين وكل فصل إلى مبحثين وكل مبحث إلى مطلبين، وذلك على المنوال التالي:

الفصل الأوّل: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأوّل: مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأوّل: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع إستثناء عن المسؤولية المطلقة.

المطلب الثاني: نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: ضوابط تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأوّل: شروط الإستفادة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الثاني: أسس إحتساب حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفصل الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

المبحث الأوّل: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

المطلب الأوّل: حالات الإعفاء، القانوني من مسؤولة الناقل البحري ذات صلة

باستغلال السفينة.

<sup>1</sup> - مبخوتى دونية، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2022، ص 56.

- المطلب الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الغير المتعلقة بالسفينة.
- المبحث الثاني: مدى جوازية الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.
- المطلب الأول: حواز الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.
- المطلب الثاني: عدم جواز الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

## الفصل الأول

### تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري الذي بموجبه يلتزم بنقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة وسليمة في الميعاد المحددة وبذلك يكون مسؤولاً بمجرد الإخلال بهذا الإلتزام ويستحق المتضرر تعويضاً لجبر الضرر الحاصل لكون المسؤولية تكون محدودة والتعويض أيضاً، أما الشاحن فيتقاضي مطالبة الناقل بأجراء على وكان القضاء في عدة دول يحاول الحد منه نتطرق إلى مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في (المبحث الأول) وهناك قواعد عامة تلزم الناقل المسؤول تعويض المضرور عن كل الضرر الذي أصابه وستناول ضوابط تحديد مسؤولية الناقل البحري في (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري للبضائع أهم موضوعات القانون البحري، فإنّ نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري هو جوهر هذه المسؤولية، حيث أخذ هذا الأخير إهتماماً دولياً كبيراً ويطمح من خلاله تقرير حد أقصى لمبالغ التعويض عن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة أو تأخيرها في الوصول إلى المرسل إليه، ويعتبر نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري نوعاً جديداً من التعويض يخرج عن القواعد العامة، فهو يعتبر استثناءً عن المسؤولية المطلقة (المطلب الأول) كما يتعين تحديد نطاق حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع استثناءً عن المسؤولية المطلقة

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية وبمجرد الإخلال بهذا الإلتزام يستحق المتضرر تعويضاً لجبر الضرر الحاصل، لكن المسؤولية تكون محدودة التعويض في المجال البحري خلافاً للقواعد العامة بسبب البيئة التي تمارس فيها، وتظهر خصوصيته من خلال المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، والطبيعية القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الثاني) والدوافع المؤدية للجوء إلى نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

## المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع التعويض الذي يجب أن يقدمه للشاحن أو للمرسل إليه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ<sup>1</sup>. فالتعويض كما يراه أحد فقهاء القانون هو جزاء للمسؤولية<sup>2</sup> فهو المبلغ المالي المترتب عن مسؤولية المدين جراء إخلاله بالالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب العقد أو القانون أو العرف من أجل إصلاح الضرر اللاحق بالدائن.

يقصد بالحد الأقصى للتعويض، مبالغ معنية تدفع للشاحن أو المرسل إليه عند هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في وصولها إلى ميناء التفريغ، أي أنه عبارة عن حدود قصوى لمسؤولية الناقل البحري التي لا يجوز الحكم بأكثر منها بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة المنقولة أو الذي أصاب المضرور من جراء إخلال الناقل بإحدى إلتزاماته سواء المسؤولية المترتبة عن خطأه أو الناجمة عن فعل تابعيه<sup>3</sup>.

كما يقصد به أن مسؤولية الناقل البحري قائمة. لكن في حدود معينة، بحيث يجب تقدير التعويض وفق سقف نقدي لا يمكن تجاوزه<sup>4</sup>، وحسب المشرع فإنّ التحديد القانوني للمسؤولية هو حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في

<sup>1</sup> - جمال الدين ابن مكرم، ابن منظور، لسان العرب، المجلد السابع، ط3، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، 2004، ص 336.

<sup>2</sup> - قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر، بلقايد، تلمسان، 2018، ص 20.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2008، ص 105

<sup>4</sup> - مروان بدري، "إبراهيم مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، مجلة مودة للبحوث والدراسات، المجلد 21، عدد 02، الأردن، 2006، ص 96.

البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته، المنقولة إذا تحققت مسؤوليته<sup>1</sup>، وذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديرا جزافيا لقيمة الطرد<sup>2</sup> ووحدة الشحن بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما إعتبار 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 إلاّ التعويض المساوي<sup>3</sup> لهذه القيمة، دون أن يكون له حق إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الإنفاق،

تم تكريس هذا النظام قانونيا مع صدور قانون هارتر الأمريكي لسنة 1893 والقوانين التي تليه، وسبب تحديده هو إجراء نوع من التوازن في المصالح المتضاربة بين الأطراف المتعارضة، مقابل شروط الإعفاء من المسؤولية وقد إعتدته مختلف التشريعات البحرية والاتفاقيات آنذاك<sup>4</sup>.

كما نجد أن قواعد هامبورغ سنة 1978 نظمت تحديد مسؤولية الناقل البحري في المادة نظمت معاهدة بروكسل هذا الموضوع في المادة 4 الفقرة الخامسة منها<sup>5</sup>، فحسب نصها فإن التعويض لا يزيد عن 100 جنيه انكليزي عن كل طرد أو وحدة ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن المدين طبقة البضاعة وقيمتها قبل الشحن ولم يدون في وثيقة الشحن، كما أجازت المادة للناقل البحري أو نوابه أن يتفقوا مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على أن تتفق على مبلغ

<sup>1</sup> - عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009، ص 07.

<sup>2</sup> - رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضاعة (دراسته مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون، المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تزي وزو، 2013، ص 83.

<sup>3</sup> - عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 07-08.

<sup>4</sup> - د. لطيف جبر كومان، القانون الجزائري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 130.

<sup>5</sup> - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، بين التشريع الجزائري، واتفاقيات هامبورغ، 1978، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 133.

أقل، مما حدد في الاتفاقية وتضيف نفس المادة أن هذا ما يعد تخفيفاً لمسؤولية الناقل البحري ونقطة لصالحه الفقرة الأولى البند (أ) عن الخسائر الناتجة عن الهلاك أو تلف لبضائع بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة بهلك أو بتلف، واهتم البند (ب) من الفقرة (1) من نفس المادة بتحديد التعويض في حالة التأخير عن التسليم.

فحددت قيمة التعويق بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع، لتعالج الفقرة الثانية من نفس إعادة مسألة الحد الأعلى للتعويض في حالة النقل بالحاويات بالنظر إلى موضوع الحد الأعلى للمسؤولية في تحديد التعويض من صعوبة في حال تجمع الطرود أو الوحدات في الحاويات.

تختلف طبيعة تحديد مسؤولية الناقل عن طبيعة التأمين منها، فتحدد المسؤولية يحمل معنى الجزاء عن خطأ ارتكب ولا يستحق التعويض إلا إذا إنشغلت مسؤولية الناقل، أمّا التأمين من المسؤولية فهو يحمل معنى الضمان، إذ يهدف إلى توفير حدّ معيّن من التعويض للمضرور حتى في حالة عدم المسؤولية عن الحادث الضار، وهو بذلك يتجرد تماماً من معنى الجزاء عن السلوك الخاطئ الذي أحدث الضرر، وهو يقوم أساساً على مبدأ المشاركة في الأعباء وتوزيع الخسارة على أكبر قدر ممكن، ولهذا يتعيّن عدم الخلط بين تحديد المسؤولية والتأمين منها<sup>1</sup>.

وإذا تمكن صاحب البضاعة من إثبات ذلك فإنّ الأمر لا يخرج عن إحدى الحالات الثلاث الآتية:

1- أن يكون مقدار الضرر مساوياً للحد الأقصى للتعويض، وبذلك يكون من حقه التعويض عن مقدار الضرر.

<sup>1</sup> - عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 08.

2- أن يزيد مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض، فلا يحصل المضرور إلا على ذلك الحد.

3- أن يقل مقدار الضرر عن حدّ التعويض، فلا يستحق المضرور إلا تعويضا معادلا لذلك الضرر الذي أصابه، ولا يجوز له المطالبة بالحد الأقصى لأنّ في ذلك إثراء على حساب الناقل البحري، فالحد الأعلى للتعويض يكون إما أقل أو معادلاً للضرر الذي لحق صاحب البضاعة<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

مبدئيًا نظام المسؤولية المحدودة يخالف أحكام المسؤولية التي تقرّها القواعد العامة في مسؤولية المدين عن الأضرار التي يسببها للدائن كاملة، فهو يحيط المسؤولية بحدود معينة في النقل البحري مهما كان مقدار الضرر ومتى توافرت شروط تطبيقه الواردة في النصوص القانونية وانقسم الفقه في تحديد طبيعة تحديد المسؤولية إلى فريقين: يرى فريق من الفقه أنّ أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع تتعلق بالنظام العام وهنا القاضي لا يمكنه أن يحكم على الناقل بأكثر منه مهما فاقت قيمة الضرر ذلك الحدّ، وأيضًا لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على أقل منه، ومن هنا نقول أنّ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من طبيعة مزدوجة، وهو مفروض بقوة القانون آخذين بعين الاعتبار ما إتفق عليه الأطراف ومدى صحته<sup>2</sup>.

وهناك من يرى توفر جميع الشروط لمطالبة الشاحن بالتعويض الكامل، إذن الناقل ليس له سوى الدفع بالتحديد القانوني لمسؤوليته.

<sup>1</sup> - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 136.

<sup>2</sup> - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 112.

أما الفريق الثاني يرى أنه إذا كان الوضع في هذه الحالة، أن الحد الأعلى للتعويض أو الحد الأقصى للمسؤولية تعويض مستقل في الأساس والاعتبارات عن ذلك التعويض الذي تقرره نصوص القانون المدني، لكي يتكوّن توازن بين الشاحن والناقل.

ليس التحديد القانوني من قبيل التقدير الجزافي لقيمة الطرد أو وحدة الشحن وبالتالي لا يمكن تطبيق قاعدة نسبية، وأيضًا ليس من قبيل الشرط الجزائي أين يلتزم المضرور بإثبات الضرر المادي، فهو وفقا للقانون البحري المرتبط الحد الأعلى للتعويض مهما بلغ الضرر، فإما يساوي التعويض قيمة الضرر، إذا كان تقدير أقل من الحد أو تجاوزه أو يساويه فلن يحصل إلا على الحد الأعلى<sup>1</sup>.

يرى المشرع الجزائري بهذا الخصوص، في المادة 811 من القانون البحري الجزائري التي إعتبرت أن كل إتفاق أو شرط يهدف بطريق مباشر أو غير مباشر إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل مما هو مقرّر قانونا في حكم الباطل وعديم الأثر<sup>2</sup>، وأنه لا يجوز التغاضي عن كيفية تطبيق وإحتساب التعويض وتقديره لأنه جاءت مفصلة على أنه يجوز الإتفاق على رفع هذا الحد، ومنه يمكن إعتبار هذه القواعد من النظام العام ولا يجوز مخالفتها.

### الفرع الثالث

#### الدوافع المؤدية للجوء إلى نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

اختلفت آراء الفقهاء في مختلف دول العالم أثناء البحث عن الدافع التي يفضلها المجتمع الدولي لإقرار نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري (الحدّ الأقوى للتعويض) في مجال النقل البحري للبضائع ليعطي الشرعية للتعويض.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون التجارة البحرية رقم 08 السنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص ص 177 - 178.

<sup>2</sup> - تنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «يعد باطلا وعديم الأثر كل شرط تقاعدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير مباشر ما يلي: ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805».

تتعدّد الدوافع والمبررات للجوء إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري، تتمثل في دوافع قائمة على مبدأ الملائمة (أولاً)، ودوافع قائمة على نهج مبدأ العدالة (ثانياً).

### أولاً: دوافع قائمة على مبدأ الملائمة.

تنقسم هذه المبررات القادمة على مبدأ الملائمة إلى ثلاث أنواع تتمثل في تشجيع الناقل البحري على الاستثمار في النقل البحري، التقليل من المنازعات وإستقرار الأوضاع المساهمة في التوحيد الدولي للقانون البحري.

#### 1- تشجيع الناقل البحري على الاستثمار:

نظراً لما تتعرض له الرحلة البحرية من مخاطر جسيمة ولا يخفى على أحد مدى جسامه الآثار التي يمكن أن تسبب به حوادث الملاحة البحرية فإنه تؤدي في أغلب الأحيان إلى هلاك الأرواح والأموال التي على متن السفينة فضلاً عن هلاك السفينة ذاتها، إذ تعتبر من الأصول العالية القيمة<sup>1</sup>، وهذا حتى إذا ألزم الناقل البحري على دفع كامل التعويضات عن كل الأضرار فسيؤدي إلى نتائج جد سيئة على مشروع النقل البحري.

فهناك عدة شركات ملاحية شهرت إفلاسها بسبب الحكم عليها بالتعويض عن كامل الأضرار الصادرة عن الحادث.

فشركات التأمين تجد صعوبة في قبولها التحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات، وهذا بتجاوزها المخاطر البحرية خاصة التأمين عن المسؤولية المدنية مما ينجم عنه ارتفاع في أسعار عقود التأمين عن المسؤولية وينتج عنها زيادة في أجور النقل ويسبب حتماً ارتفاع اسعار السلع<sup>2</sup>.

تعرض الناقل البحري للبضائع الكثير من الكوارث الطبيعية أثناء عملية النقل كالعواصف والحوادث البحرية.

<sup>1</sup> - هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، لبنان، بدون تاريخ نشر، ص 341.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 367.

هناك مشاكل أخرى تتعرض لها الناقل، والمتمثلة في مشكلة التكس في بعض الموانئ التي ينتظر فيها الناقل مصطرا عدة أيام، مما يؤدي إلى تلف أو هلاك البضاعة أو تأخيرها عن الوصول إلى ميناء التفريغ.

ونظراً لكل هذه المخاطر التي ترصد بالناقل وتختلف عنه أضرار جسيمة، فهو أمر يدفع بشركات التأمين إلى إبرام عقود تأمين ضد المخاطر البحرية ليكون ضماناً محدوداً<sup>1</sup>.

## 2- التقليل من المنازعات واستقرار الأوضاع:

عندما يلتزم الناقل البحري بدفع تعويض كامل للمضروب عن الضرر الذي لحق به فيتماطل لدفعه، فهنا المضروب يضطر إلى بذل جهد مالي لكي يحصل على تعويضه بأسرع وقت ممكن عكس الناقل الذي يعمل على التأخير أكثر فأكثر ليستفيد من إنخفاض قيمة النقود وإيداعها في أحد البنوك لتعود عليه بالأرباح.

أما إذا ألزم الناقل بدفع التعويض وفق نظام الحد الأقصى للتعويض فهنا سيلجأ للمصالحة دون الإلتجاء للقضاء أو التحكيم<sup>2</sup>، وهذا ما يسعى إليه المضروب لتجنب النزاعات والسعي إلى تسوية الموضوع ودياً مما يوفر على المضروب والقضاء عبئاً كبيراً<sup>3</sup>، إذ يرى أنصار هذا الإتجاه بأن الحد الأقصى للتعويض يقلل من المنازعات ويساهم في عملية الاستقرار.

<sup>1</sup> - محمد عبد الحميد، التوفيق عن حالات الهلاك والتلف وبالتأخير في ظل قواعد هامبورغ، 1978، رسالة الدكتوراه في القانون، جامعة عين شمس، مصر، 1985، ص 87.

<sup>2</sup> - محمد عبد الحميد، المرجع نفسه، ص 93.

<sup>3</sup> - مدحت حافظ إبراهيم، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة المصرية والإتفاقيات الدولية، مجلة هبة قضايا الدولة، العدد 01، القاهرة، 1992، ص 05.

**3- المساهمة في توحيد القانون البحري الدولي:**

إنّ محل النزاع بين مختلف الدول قائم على توحيد القانون البحري الذي يحكم عقد النقل الدولي وما تقتضيها الروابط القانونية لتنوّع وتعدد العنصر الأجنبي، حيث أنّ الملاحة البحرية بطبيعتها تتم بين دول متعددة وأشخاص من مختلف الجنسيات<sup>1</sup>. ولهذا ثارت مشكلة التنازع بين القوانين نظراً لاختلاف قانون ميناء الشحن عن قانون ميناء التسليم.

إنّ نظام الحدّ الأقصى للتعويض تمثّل قاعدة موضوعية تحدّد مبلغ أعلى للتعويض فلا يمكن الحكم بأعلى منه ويلزم محاكم جميع الدول بتطبيق هذه القاعدة، ويتعرض للخضوع للقواعد الوطنية ليسمح لأغلبية الدول للإيقاف على حل وإنشاء قواعد تشريعية توحيد بموجبها الأحكام الموضوعية وتحكم العلاقة القانونية موضوع النزاع.

كما أنه لا يتحقق توحيد القانون البحري الدولي إلا بواسطة عقد معاهدات دولية تضع تشريعا نموذجيا لكلّ موضوعات القانون البحري، تقتبسه الدول المنظمة إلى تلك المعاهدات ثم تضعه في تشريعاتها الداخلية والنتيجة المترتبة على ذلك توحيد قواعد القانون البحري لمختلف الدول<sup>2</sup>.

**ثانيا: الدوافع القائمة على نهج مبدأ العدالة.**

هناك ثلاث نظريات أظهرت وجهها للعدالة في قاعدة الحد الأقصى للتعويض يتمثل في القياس على مسؤولية مالك السفينة، إلغاء شروط الإعفاء من المسؤولية وتخفيفها، تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين.

**1- القياس على مسؤولية مالك السفينة:**

يرى فقهاء هذا الجانب، إمكانية تطبيق نفس القواعد وفكرة المسؤولية المحدودة لمالك السفينة على الناقل البحري للبضائع.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 07.

<sup>2</sup> - قرارية درارية، المرجع السابق، ص 36.

لقد قحمت المسؤولية المحدودة مالك السفينة منذ ظهورها وعبر مرور العصور وإلى يومنا هذا من عواقب الأخطاء التي قد يرتكبها الربان وذلك بتخليه عن السفينة، وتطبق القواعد المنصوصة عند قيام مسؤوليته، وهي تشمل الأموال التي إقترضها الربان كالديون التي يعقدها لشراء تجهيزات للسفينة ولتصليحها. ويرى أصحاب الفقه أن مالك السفينة قد حضي للنظام الحد الأقصى للتعويض طيلة هذه المدة نظراً لنشاطه المملوء بالمخاطر البحرية ونشاط الناقل البحري للبضائع لا يقل خطورة عن مالك السفينة، ومن ثمة فمن العدل أن يعامل الناقل البحري بنفس المعاملة التي يتمتع بها مالك السفينة<sup>1</sup>.

## 2- إلغاء شروط الإعفاء من المسؤولية وتخفيفها.

في القرن (19) التاسع عشر كان النقل البحري يدرج شروط إعفائهم إلى مبدأ سلطان الإرادة وقاموا بتضمين سندات الشحن تلك الشروط المعفية من المسؤولية. عن هلاك البضاعة أو تلفها الناشئ عن إهمال وكلائهم.

باعتبار أن الناقل مدينا وفقا للقواعد العامة في القانون المدني ويتفق مع الشاحن على إعفائه من أية مسؤولية تترتب على إخلاله بالتزامات عقدية إلا ما ينشئ هن غشة أو عن خطئه الجسيم، ويشترط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن غش أو خطأ جسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ إلتزاماته<sup>2</sup>.

ويرى أصحاب الفقه أنّ هذه الشروط المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، هي تهديد التوازن الذي يقوم عليه مسؤولية الناقل البحري،

<sup>1</sup> - محمد بن عمار، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية السياسية، عدد 01، جامعة الجزائر، 1993، ص 238 - 239.

<sup>2</sup> - الأمر 58-75 المؤرخ في 26-09-1975 المعدل والمتم 05 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 05-07 المؤرخ في 13-05-2007، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر، عدد 31، الصادر في 13-05-2007.

داخليا وخارجيا (دوليا) لذلك قامت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بإلغاء تلك الشروط مقابل وضع حدّ أقصى يسأل الناقل وفقه<sup>1</sup>.

قبل ظهور اتفاقية بروكسل سنة 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن يحكم بصحة هذه الشروط<sup>2</sup>، أي أن القضاء كان يحكم وفقا لشروط الإعفاء من المسؤولية، وشروط تحديد مبلغ التعويض الواجب على الناقل دفعه عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها في الوصول، أي تعويضا عن الضرر الحاصل للبضاعة.

ونظراً للتعويض التافه الذي كان يؤدي بطريقة غير مباشرة إلى إنهاء الناقل من المسؤولية عندئذ يبطل هذا الشرط، وقد عدل البعض عن هذا التحديد التافه مقدار الخطر الذي يكمن وراءه من حيث تتزايد شكاوى الشاحنين بشأن رفع مقدار التعويض إلى خمسة أضعافه<sup>3</sup>.

بعد ظهور القواعد الملزمة لمعاهدة بروكسل، إتفقت على أن يحدّد سقف التعويض بمئة جنيه إنجليزي وإلغاء شروط تحديد التعويض بأقل من هذا المبلغ ولهذا يرى فقهاء هذا الجانب أنّ الحد الأقصى للتعويض هو الثمن الذي حصل عليه الشاحن في نظير بطلان الشروط التي كانت تسمح للناقل بتحديد مبلغ التعويض وفقا للقواعد العامة، ووفقا لما تقتضيه به العدالة. وعليه فإنه نظام الحد الأقصى لا يزال يحتاج إلى مبررات وأسباب أخرى تتفق مع مبدأ العدالة.

### 3- الحد الأقصى للتعويض يحقق التوازن بينا المصالح:

تنص المادة 4 الفقرة 5 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أنه «لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلّق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل

<sup>1</sup> - كمال حمدي، إتفاقيات الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، مرجع السابق، ص 102.

<sup>2</sup> - قويدر قرارية، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري، المرجع السابق، ص 41.

<sup>3</sup> - قويدر قرارية، المرجع نفسه.

هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن أو أنّ هذا البيان قد دَوّن في سند الشحن».

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

فيجوز للناقل البحري أو الرّبان أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

«لا يسأل الناقل أو السفينة في أي حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها. إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سن الشحن»، فقد قضت على أن حق الاستفادة من نظام الحد الأقصى للتعويض يتقرر في حالة عدم تصريح الشاحن بحبس البضاعة<sup>1</sup>، وقيمتها قبل الشحن وعدم تسويتها في سند الشحن، ونفس الشيء في نص المادة 59 الفقرة الأولى من معاهدة روتردام على عكس معاهدة هامبورغ التي لم تضع أي شرط يستفيد في الناقل من الحد الأقصى للتعويض، وجعلت مسؤوليته محدودة في كلتا الحالتين سواء ذكر الشاحن قيمة البضاعة وجنسها أم لم يبينهما وهذا ما تقره من نص المادة 06 التي تنص ما يلي «تعد مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام المادة 05 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 طرد أو وحدة شحن أخرى أو يهلك ويتلف أيهما أكبر».

<sup>1</sup> - كذلك نفس الحكم بالنسبة لقواعد روتردام، غير أنه يلاحظ وجود اختلاف بسيط بين المادتين المذكورتين، حيث أن المادة 59 الفقرة الأولى من معاهدة روتردام اقتصر على اشتراط قيمة البضاعة بدون جنسها على عكس المادة 4 الفقرة 5 من معاهدة بروكسل التي أوجبت ذكر قيمة البضاعة وجنسها حتى يحصل الشاحن على تعويض كامل يتناسب على ما أصابه من الضرر.

ووفقاً لمعاهدة بروكسل فإن الشاحن الذي يريد تعويضاً كاملاً عن الضرر الذي لحقه وأيضاً ما جاء في مسؤولية الناقل عن الحد الأقصى للتعويض فعليه أن يقيم بيان عن جنس البضاعة والعناية بها على حسب طبيعتها، وهناك إختلاف مثلاً في مكان وضع البضاعة ونوعية المنابر، وعند ذكر قيمتها تمكن الناقل من تغيير طريقة الشحن وتفريغها كالجواهر ذات القيمة المرتفعة مثلاً<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بتحديد مسؤولية الناقل البحري تقدير حد أقصى للتعويض الذي يلتزم أن يؤديه الناقل للشاحن أو المرسل إليه، فلتحديد مسؤولية الناقل البحري نطاق من حيث الموضوع (الفرع الأول) ونطاق من حيث الأشخاص (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الموضوع

يقصد بنطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري من حيث الموضوع (المادي) الأضرار التي من أجلها تقوم المسؤولية، وتتمثل في هلاك البضاعة (أولاً)، أو تلفها (ثانياً) ووصولها متأخرة إلى ميناء الوصول (ثالثاً).

أولاً: هلاك البضاعة.

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بنفس الحالة التي تسلمها عليها من المرسل (الشاحن)، لكن قد يحدث ألا يستطيع الناقل البحري الوفاء بهذا الإلتزام نظراً

<sup>1</sup> - قويدر قرارية، المرجع السابق، ص 43.

لهلاك البضائع<sup>1</sup>، لذلك يعدّ الناقل مسؤولاً عما يصيب البضائع من هلاك وهو ما نصت عليه المادة 802 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

يعني الهلاك زوال الشيء أو تدميره كلياً أو جزئياً، بحيث يتعدّر على الناقل تسليمه للمرسل إليه أو لا يصلح الباقي لإستخدامه فيما أعدت له<sup>3</sup>.

يقصد بالهلاك الحقيقي للبضائع الفناء أو الإختفاء الكلي أو الجزئي لها، وذلك حسب حجم الفناء أو الاختفاء الذي يلحق البضائع، فيكون الهلاك جزئياً في حالة ما إذا وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول وكانت قد تعرضت إلى نقص في وزنها أو مقدارها أو عددها<sup>4</sup>، أي الناقل يسلم جزء من البضاعة التي تسلمها لصاحب الحق<sup>5</sup>، أمّا الهلاك الكلي فينصبّ على نوعيتها<sup>6</sup>، ويتحقق الهلاك الكلي أيضاً إذا لحق البضائع المنقولة قدر كبير من الأضرار بحيث لا يستطيع مالکها إستخدامها أو تسويقها في الغرض الذي أعدت له مثل البضائع المحروقة أو التي فقدت خصائصها الأصلية.

تكون مسألة تقدير وجود هلاك جزئي يعود إلى مقارنة وزن أو حجم البضاعة أو عددها المذكور في سند الشحن مع وزنها أو حجمها أو عددها الذي يسلمه الناقل إلى المرسل إليه عند الوصول، والفرق في ذلك يتحمّله الناقل إلا إذا كان قد أورد تحفظ في سند الشحن عن وزن البضاعة أو مقدارها وعندئذ يتوجب على الشاحن أن يسأل الناقل على

<sup>1</sup> - جلاء وفاء محمد، المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية للطباعة والنشر الاسكندرية، د.ت.ن، ص 306.

<sup>2</sup> - تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «يعدّ الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

<sup>3</sup> - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 530.

<sup>4</sup> - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 57.

<sup>5</sup> - أمين خلفي، المرجع نفسه، ص 57.

<sup>6</sup> - كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 106.

الهلاك الجزئي، وقد أوردها المشرع الجزائري في نص المادة 790 الفقرة الأولى والثانية من القانون البحري، ويتم إثبات الهلاك الكلي للبضائع على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل<sup>1</sup> للتكفل بها، وواقعة عدم تسلّم المرسل إليه لأي شيء من البضائع المرسلة، لكن في الحقيقة يكفي على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضائع للناقل بواسطة سند الشحن ويعمل على إثبات حدود تسليمها للمرسل إليه.

### ثانيا: تلف البضاعة.

يقصد بتلف البضاعة وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ووزنها ولكن في حالة معيبة، كما لو كانت البضاعة زجاجا و تكسرت أجزاءه<sup>2</sup>، وبمعنى آخر وصول البضائع كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة، وتتوضح صورة تلف البضاعة أو تصيبها عندما تكون البضاعة كاملة من حيث كميتها ومقدارها (الوزن، العدد، الحجم، المقياس)، ولكن بها عطب وأمثلة عن ذلك لما تكون البضاعة أجهزة كهربومنزلية وتصل محطة، عندما تصل اللحوم والفواكه متعفنة بسبب أجهزة التبريد أو تعفن الحبوب بسبب هطول الأمطار مما أعدت من غايات<sup>3</sup>. أما الهلاك ينصب على كمية البضائع فينتج عنها نقص في حجمها أو وزنها أو عددها أو مقاسها، فمن هنا نستخلص الفرق الجوهرى بين الهلاك وتلف البضائع.

يسأل الناقل البحري في حالة التلف والعيوب التي تصيب البضائع، ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضائع، وقد نصت على ذلك المادة 756 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري<sup>4</sup>، أما

<sup>1</sup> - الوحيد رشيد، المرجع السابق، ص 66.

<sup>2</sup> - Amar Zahi, Droit des transport, Tom1, PUALGER, 1991.

<sup>3</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 107.

<sup>4</sup> - تنص المادة 756 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري، على ما يلي: «يجوز للناقل أن يدرج وثيقة الشحن البيان البيان الملائم المتعلق بحالة وتكليف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة».

إذ كان سند الشحن نظيفاً، أي خالياً من التحفظات، فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضائع، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة<sup>1</sup>.

### ثالثاً: تأخر وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ.

التأخير يعني عدم تمكن الناقل البحري من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يتم أيّ إتفاق على وقت تسليم البضائع<sup>2</sup>.

عالجت قواعد هامبورغ خلافاً لإتفاقية بروكسل لسنة 1924، مسألة التأخير في التسليم بدءاً بالتعريف من خلال المادة 05 فقرة 02 على النحو الآتي «يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة».

يتضح منه أن نطاق إلزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على تغيير مكان البضائع بحرّاً من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب عليه نقلها بالمهلة المحددة والمعقولة ليسمح بتسليمها للمرسل إليه على نحو لا يضرّ بمصالحه<sup>3</sup>.

وقد تناولت قواعد روتردام تعريفاً للتأخير وذلك وفق ما ورد في نص المادة 21 منها كالاتي «يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليه».

إذن يعتبر الناقل تأخر في تسليم البضائع في المكان المقصود من الوقت المتفق عليه في عقد النقل، إذا لم يكن هناك إتفاق بموجب شروط العقد فمن المفروض أن يتم ذلك

<sup>1</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 108.

<sup>2</sup> - حلو عبد الرحمن أبو حلو، "التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري"، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، العدد 08، المجلد 13، 2007، ص 107.

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

في فترة معقولة وتقديرها يكون قياساً إلى معيار موضوعي وهو الناقل العادي طبعاً مع مراعاة أحكام العقد أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل<sup>1</sup>.

نظراً للضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في تسليم البضائع المعقولة بحراً للمرسل إليه وفق قواعد القانون البحري الذي أدرجه المشرع الجزائري، ونلاحظ ذلك من خلال النصوص القانونية التي تتضمن في المواد 771، 775، 805 من التقنين البحري، إذ نصّت المادة 805 من القانون البحري الجزائري على أنه: إذا لم يصرّح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدوّن هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة..... فلا يعدّ الناقل مسؤولاً عن البضائع المتأخرة التي لا تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضاعة...».

نستنبط من النص السابق أنّ المشرع الجزائري، خضع التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً للمرسل إليه لقواعد القانون البحري وتسلم البضائع إما في الوقت المتفق عليه المعقول أو المطلوب<sup>2</sup>.

وينصّ في المادة 771 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «يحق للناقل الإختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعيّنة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير».

ونستخلص أنّ الناقل مسؤول عن تأخير في تسليم البضائع وأنه في حالة إستبدال السفينة المعيّنة في العقد فلا يجب أن يؤثر في الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم فيه تسليم البضائع.

<sup>1</sup> - حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 86.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن حول أبو حلو، المرجع السابق، ص 109.

نفس الشيء بالنسبة للناقل الذي يمكنه الهروب عن مسؤوليته في التأخير لأنه يعود لسبب أجنبي، وهذا في حالة عدم تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، وتوفر الظروف المماثلة لتسليمها في الميعاد المعقول، ومن هنا يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا تأكد أن التأخير يعود لسبب أجنبي ولا يد له فيه، أما بموجب قواعد روتردام فإن على الناقل دفع مسؤوليته الناشئة عن التأخير عن طريق إثبات وجود سبب لا يعود إليه أو إلى أحد تابعيه ويثبت وجود حالة من حالات الإعفاء الواردة في المادة 17 منها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني

#### نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته، أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فتكون بالتالي أمام ناقل متعاقد (أولاً) وناقل فعلي (ثانياً)، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل إسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كلّ منهم تنفيذ جزء من النقل، فتتقل البضاعة من ناقل إلى ناقل حتى تبلغ المرسل إليه، وذلك هو النقل المتتابع والذي يتم بموجب سند الشحن المباشر<sup>2</sup>.

#### أولاً: الناقل المتعاقد.

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري، الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع إتفاقه مع الشاحن على النقل بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلاً آخر بإنجازها.

<sup>1</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 111.

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 78.

يترتب على ذلك أن يكون إسم الناقل المتعاقد مذكورًا في سند الشحن بالتالي يكون مسؤولًا في مواجهة الغير<sup>1</sup>.

في حالة عدم ذكر إسم الناقل بسند الشحن أو ذكر بصفة، غير دقيقة أو غير واضحة اعتبر مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 571 من القانون البحري الجزائري وهو ما كرسه القضاء بدوره<sup>2</sup>.

### ثانياً: الناقل الفعلي للبضائع.

عند إبرام عقد النقل البحري قد يتولى الناقل الذي أبرم هذا العقد تنفيذه بنفسه، أو أن يوكل هذه المهمة إلى ناقل آخر والذي يسمى بالناقل الفعلي أو الناقل من الباطن وذلك بسبب عدم قدرة الناقل المتعاقد على القيام بالرحلة البحرية نظراً لعطب في السفينة أو في حالة ما تعذر عليه ذلك لسبب آخر.

ولكن ما يحدث في الواقع العملي مختلف تماماً، فتطور النقل وطول المسافات جعل من الناقلين يواجهون عجزهم عن توصيل البضائع للأماكن البعيدة، فإضطر أصحاب البضائع للجوء إلى سلسلة من الناقلين في هذه العملية، وقد نجم عنه مشاكل عديدة للشاحنين والناقلين أنفسهم، فالصعوبة الأولى تمثلت في إيجاد العدد الكافي من الناقلين ومن جهة ثانية صعوبة تحديد المسؤول عن الضرر في حالة التلف في بداية كل مرحلة من هذه المراحل، وأصحاب البضائع كانوا مجبرين على التواجد في كل ميناء من أجل مراجعة الوثائق ومعرفة الظروف التي يتم فيها نقل البضائع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 62.

<sup>2</sup> - نصت المادة 571 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري على ما يلي: «إذ يمنح الإمتياز على أساس دفتر الشروط وفقاً للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم، ويتمثل هذا الأخير في المرسوم التنفيذي رقم 18-2000 المؤرخ في 09/04/2000 والمتضمن تحديد شروط إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر، عدد 21، 2001».

<sup>3</sup> - سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 11.

فنشير هنا إلى أنّ هذا النوع من النقل يتم بواسطة سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتتابة<sup>1</sup>، وقد أكدت المادة 764 من القانون البحري الجزائري والمادة 11 من إتفاقية هامبورغ على أنه تم الإتفاق بين الناقل الأول والشاحن<sup>2</sup>، على أن هذا الأخير لا يجوز له إصدار سند شحن منفصل لمسافة النقل المتممة من طرفه، أي هذا النوع من النقل يخضع لشروط. سند الشحن المباشر.

مثال على ذلك أن ترسل بضاعة من النقطة (أ) إلى النقطة (ب) ولا يكون هناك خط ميناء مباشر بل يجب أن يقطعه في مرحلتين، فيجب أن تمر من النقطة (أ) إلى النقطة (ج) على السفينة ثم من النقطة (ج) إلى النقطة (ب) على سفينة أخرى.

نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل في حالة النقل بوثيقة نقل مباشرة في المادة 165 من القانون المدني الجزائري كما يلي:

«إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة شحن مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للإلتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كلّ من الناقلين عن تنفيذ هذه الإلتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة»<sup>3</sup>.

يترتب عن نص هذه المادة أنه على الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن له كل المسؤولية المطلقة عن عملية النقل بأكملها، وذلك عن كل مسافة النقل التي تسري عليها وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه، وأما على الناقلين اللاحقين تبقى لهما مسؤولية الجزء الذي نفذ عملية لنقل بشرط إثبات الضرر في مسافة النقل التي قام بها كل

<sup>1</sup> - كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 74.

<sup>2</sup> - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 65.

<sup>3</sup> - المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

ناقل بالتكافل والتضامن مع الناقل الأول، تكون مسألة تقدير وجود هلاك جري، فيتم إثباته بوجود تحفضات من طرف المرسل إليه عند التسليم

### ثالثاً: وكيل السفينة.

خص المشرع الجزائري المادة 609 من القانون البحري الجزائري ومواد أخرى لدراسته وكيل السفينة، بحيث إستدعت الضرورة أن يعين المجهز وكيلاً<sup>1</sup> له ليقوم بالعمليات المتعلقة باحتياجاته وما تستدعي إليه الرحلة من التزامات، فبمجرد وصول السفينة إلى الميناء يقوم وكيل السفينة بسداد مبالغ عمليات الإرشاد والقطر، الرسوم، وتنظيم جميع عمليات التفيتش، التي تتم من الجهات الخارجية بحيث تكون تحت إشرافه ومراقبته<sup>2</sup>، كما يقوم بتسليم البضائع وحراستها والمحافظة عليها<sup>3</sup>، وتحصيل أجرة الشحن وأجرة النقل من المرسل إليه، وله أن يدافع عن مصالح المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق، ويسأل في مواجهة المجهز مسؤولية الوكيل قبل موكله<sup>4</sup>، إذ لم يبذل العناية الكافية واللازمة وعدم مسؤوليته في قيام الخسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في إستلام البضائع، وبالتالي يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما، لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم وبين الوكيل<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 392.

<sup>2</sup> - قويدر قرارية، المرجع السابق، ص 129.

<sup>3</sup> - علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 42.

<sup>4</sup> - ليندة أكلي، إجراءات التقاضي في النزعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري، والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 44.

<sup>5</sup> - هادف محمد الصالح، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، الجزائر، 2010، ص 108.

## رابعاً: ربان السفينة.

يعتبر الربان أهم شخص في أشخاص الملاحة البحرية، وقد جاءت هذه الأهمية نتيجة لتمتع الربان بسلطات واسعة منحها له القانون والعرف البحري، ويعرف الربان بأنه كل شخص يتولى قيادة السفينة<sup>1</sup>، وللربان مركز قانوني خاص يتميز به عن التابعين عامة، فهو ممثل للسلطة العامة على ظهر السفينة، كما يت رأس رجال طاقم السفينة جميعاً من ضباط ومهندسين ملاحيين<sup>2</sup>.

عرفه المشرع الجزائري بإختصار في المادة 384 من القانون البحري الجزائري البند (د) كما يلي: «يعني الربان قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة».

ونظراً لكون الربان على متن سفينته في عرض البحر يكون بعيداً عن سلطات الدولة، مما إقتضى الأمر بهم إلى تحويل ربان السفينة باعتباره رئيساً على كل من في السفينة، لتخصّصه بحفظ النظام العام، والأمن على ظهر السفينة، وهذا ما يستدعي إثبات كل ما يقع على ظهرها وللردع هناك وقائع أو تصرفات قانونية<sup>3</sup>، مثل تسجيل البيانات الخاصة بالأحوال المدنية من ميلاد أو وفاة، سندات الوكالة، الإذن والموافقة، الوصايا، وهناك وقائع تستدعي إجراء تدابير ضرورية مثل جرائم القتل أثناء الرحلة وسجنه طبقاً للمادة 454 من القانون البحري الجزائري، وذلك لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها وله كل الصلاحيات اللازمة وفي حالة ما وقعت أضرار معتبرة في السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو للبضائع من خسائر مادية كالحوادث، فيجب أن يحرر تقريراً مفصلاً بتلك الحادثة وتقديمه للسلطة البحرية المختصة للميناء ويستلم إيصال بذلك الربان على غرار وكيل السفينة يستطيع تمثيل المجهز أمام القضاء<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - إيمان الجميل، الربان، المركز القانوني، الحقوق والإلزامات، المسؤوليات، السلطات، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014، ص 07.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 161.

<sup>3</sup> - قويدر قرارية، المرجع السابق، ص 132.

<sup>4</sup> - المادة 604، من القانون البحري الجزائري.

**خامساً: المرشد البحري.**

المرشد هو الشخص الذي يساعد الربان في توجيهه على خط السير الواجب إتباعه أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ والقنوات<sup>1</sup>.

عرفه المشرع الجزائري حسب المادة 171 من القانون البحري الجزائري بأنه «المساعدة التي تقدم إلى الربان من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والغرض المياه الداخلية والخروج منها».

لا يعتبر المرشد موظف عام<sup>2</sup>، رغم تدخل الدولة في تعيينهم وترقيتهم وتأديبهم، مثل حال تدخلها في تعيين الملاحين وتنظيم عملهم ولكنهم ليسوا موظفين عموميين، فالمرشد لا تربطه بالدولة رابطة الوظيفة العامة، رغم احتكار الدولة على مهنة الإرشاد وخضوع المرشد لإشرافها الإداري وهذا وفقاً للتشريع الجزائري المنظم لهذه المهنة، وحسب المادة 173 من القانون المدني الجزائري التي جاءت تحسباً لوقوع الأضرار والمخاطر على متن السفينة، وقد تضمنت أن الناقل يكون مسؤولاً إيجاباً عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حاصلة من أحد أفراد طاقم السفينة، مما نستنتج أن المشرع قد اعتبر المرشد تابعاً للناقل، وبالتالي فإن المرشد بصفته هذه يحق له أن يستفيد من الحد الأقصى للتعويض.

**سادساً: مقال الشحن والتفريغ.**

يقصد بعقد المناولة المينائية ذلك العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف العقد البحري (الناقل والشاحن أو المرسل إليه)، إلى مقال متخصص للقيام بعمليات الشحن على السفينة أو تفريغها منها.

<sup>1</sup> - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 175.

<sup>2</sup> - Fatma, Boukhatmi, « Les auxiliaires du transport maritime en droit algérien », DMF, 2008, P 267.

تطرق المشرع الجزائري في الباب الخامس من الكتاب الثالث للقانون البحري تحت عنوان النشاطات المينائية، فهناك عدة أعمال يقوم بها المقاول، تشمل عمليات الشحن والرص وفك البضائع، حسب نص المادة 912 من القانون المدني الجزائري.

هناك عمال متخصصين يعرفون بعمال الموانئ فيستعين بهم المقاول أو بأدوات خاصة في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ كالروافع والصنادل وغيرها<sup>1</sup>.

إنّ المقاول يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعدّ مقاولة والتزامه ببذل عناية فعليه إتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة<sup>2</sup>، وفي حالة خطئه يكون مقاول الشحن مسؤولاً إيجاباً من طلب خدماته<sup>3</sup>، وعليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد مناولة فإن المسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقاول الشحن وصاحب البضاعة.

<sup>1</sup> - محمود بربري، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 270.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري....، المرجع السابق، ص 276.

<sup>3</sup> - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 196.

## المبحث الثاني

### ضوابط تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري من أهم مبادئ في القانون البحري، حيث تأخذ به أغلب التشريعات البحرية، مع خلاف في التنظيم سواء للأشخاص والبضائع وذلك تحقيقاً لتوازن بين مصلحة الناقل من ناحية ومصلحة الشاحن من ناحية أخرى ولا تحدد هذه المسؤولية، إلا بتوافر شروط للإستفادة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهذا ما سنتعرض له في (المطلب الأول)، أما أساس إحتساب حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع فسننتظر له في (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### شروط الاستفادة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وضع المشرع الجزائري شروط محددة ليستفيد الناقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حال حدوث ضرر للبضاعة وقد إستثنى في بعض الحالات من استفاوته من هذا التحديد وتتمثل هذه الشروط في عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة في وثيقة الشحن في (الفرع الأول) وعدم قيام الناقل البحري بسلوك يضر البضاعة السلوك العمدي وعدم الاكتراث في (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول

##### عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة في وثيقة الشحن

ورد شرط عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة لإستفادة الناقل البحري من المسؤولية المحدودة في المادة 02 البند (أ) من بروتكول لاهاي فيسبي 1968 المعدل، المادة 04

الفقرة 05 من إتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924<sup>1</sup> والذي نقله المشرع الجزائري في المادة 805 الفقرة الأولى ت.ب.ج.<sup>2</sup>.

كما حذت قواعد روتردام لسنة 2009 حذو وبروتوكول لاهاي فيسبي 1968 في المادة 59 منها<sup>3</sup> إلا إنها اختلفت عنها في الشق الثاني المذكور والمتعلق بوجوب إعلان الشاحن عن جنس البضاعة والتي لم تلقي له قواعد روتردام آية أهمية<sup>4</sup>.

خلافًا لهاتين الإتفاقيتين لم تنص قواعد هامبورغ لسنة 1978 على وجوب بيان القيمة الحقيقية للبضاعة وجنسها في سند الشحن حتى يستطيع الشاحن الحصول على تعويض كامل على ذلك، فإن مسؤولية الناقل وفق هذه القواعد محدودة في كل الأحوال ما عدا في حالة ارتكاب الناقل فعلا يجرمه من ميزة الحد الأقصى للتعويض.

يلاحظ أنه إمعانا في حماية الشاحن تم السماح له بالمطالبة بالتعويض عن قيمة البضائع، كما أعلنها الشاحن في سند الشحن وليس فقط على أساس قيمتها الحقيقية لاسيما إذا كانت هذه البضائع أو الأشياء المشحونة تمثل له بجانب قيمتها المادية قيمة معنوية أيضا، ومن ثم فإن الناقل البحري لا يلتزم فقط بالتعويض عن القيمة الحقيقية أو الفعلية

<sup>1</sup> - تنص المادة 02 البند (أ) من بروتوكول لاهاي فيسبي لسنة 1968 على ما يلي «تلتغى الفقرة 05 من المادة (4) وتستبدل بالتالي "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالنسبة لأي هلاك أو تلف يلحق البضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو فرنك عن كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التلف أيهما أكبر وذلك ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأكدت ذلك في سند الشحن».

<sup>2</sup> - تنص المادة 805 الفقرة الأولى من ت.ب.ج. على ما يلي: إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضاعة قبل شحنها إلى السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطابق».

<sup>3</sup> - تنص المادة 95 من قواعد وتردام لسنة 2009 على ما يلي: «رهنًا بأحكام المادة 60 والفقرة 01 من المادة 61 تكون مسؤولا الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الإتفاقية محدودة لما بلغه 875 تكون حساسية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 03 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع إلى موضوع المطالبة أو النزاع أي المبلغين كان أكثر إلا عندما يكون الشاحن قد إتفق على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة»

<sup>4</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 395.

للبضائع وإنما يكون التعويض على أساس القيمة المعلنة في وثيقة الشحن ولو كانت الأخيرة أعلى من هذه القيمة الحقيقية<sup>1</sup>.

وإذا صرح الشاحن بنوع وقيمة البضاعة في هذه الحالة لا يستفيد الناقل البحري من تحديد المسؤولية.

يلتزم الناقل البحري بتعويض الشاحن عن أي ضرر يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير وصولها إلى ميناء التفريغ ويلتزم بأداء التعويض الكامل لقيمة البضائع وذلك عندما يصرح صاحب البضائع قبل شحنها على ظهر السفينة بنوع البضائع وقيمتها<sup>2</sup>، وهذا ما يفهم من نص المادة 805 ت.ب.ج المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل البحري.

### الفرع الثاني

#### عدم قيام الناقل البحري بسلوك يضر بالبضاعة (السلوك العمدي أو عدم الاكتراث)

يهدف شرط عدم ارتكاب الناقل البحري لفعل بوصف أنه سلوك إرادي كشرط لإستفادة الناقل من تحديد المسؤولية في الواقع إلى الرقابة ومراعاة حسن نية الناقل البحري في تنفيذ عقد النقل البحري وبغير عادة عن هذا الفعل المرتكب الخطأ الغير المغتفر، كأنه قد يكون قد ارتكبه عن إستهتار منه وهو يعلم بحدوث هذا الضرر، فيسقط حقه الذي نتج عن فعل أو تقصير من الناقل إرتكبه بقصد التسبب في الضرر أو إرتكب عن استهتار وعلم بإحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر، لم تشر إتفاقية بروكسل حول توحيد ببعض قواعد سندات شحن لسنة 1924 إلى عدم إستفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية في حالة الغش أو الخطأ وقد تناوله بروتوكول لاهاي فيبسي 1924 في المادة 02 البند (هـ) المعدلة للمادة 04 الفقرة 05 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 والمادة 8 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 والمادة 61 الفقرة الأولى من قواعد روندام سنة 2009<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 281.

<sup>2</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 162.

<sup>3</sup> - كميلة أعراب، المرجع نفسه، ص 397.

يسقط حق الناقل البحري وفقا للمادة 809 من ت.ب.ج من الاستعادة من تحديد المسؤولية، إذ ينص على «لا يحق للناقل البحري الإستعادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين أن الخسارة أو الضرر اللاحق بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان قد تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع اليقين من حدوث الضرر عن الأرحح».

ونستخلص من النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية أنّ سوء السلوك الإداري الذي يحرم الناقل البحري من تحديد المسؤولية يشمل عدم الإكتراث ويشمل الغش أو العمد.

### أولاً: عدم الإكتراث.

تتحقق فكرة عدم الإكتراث عندما يعلم الناقل، بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن تترتب على فعله أو إمتناعه الإرادي هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محلّ عقد النقل، ويقدم على ارتكاب الفعل أو الإمتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، فهو ينطوي إذن على عنصرين يتمثلان في:<sup>1</sup>

- أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الإمتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعدّ عدم إكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.
- أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين بإحتمال وقوع الضرر وفيصل التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث، يكمن في أن الناقل يعلم على وجه أكيد بحدوث الضرر في حالة العمد، أما في حالة عدم الاكتراث فإن الناقل يعلم بإحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - هادف محمد الصالح، المرجع السابق، ص 136.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة بن عكنون، الجزائر، 2007، ص 222.

**ثانياً: الغش أو العمد.**

تقوم المسؤولية المحدودة على توزيع مخاطر النقل البحري بين الشاحن والناقل البحري وأنّ مثل هذه المسؤولية هي ثمرة من ثمرات هذا التوزيع، فإنها بذلك تعتبر ميزة للناقل البحري منحت له لتخفيف عبء المسؤولية الملقاة على عاتقه، غير أنّ الناقل البحري الذي يرتكب غش أو يتعمد إحداث الضرر فإنه يخل بالتوازن العقدي الذي تقررت المسؤولية المحدودة من أجله، لذا يصبح هذا الناقل غير جدير بهذه الميزة والرعاية<sup>1</sup>، فيكون بذلك مسؤول مسؤولية مطلقة.

**المطلب الثاني****أسس احتساب حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

لم يكن إحداث ضوابط وآليات تقدير التعويض القانوني وليد الصدفة بل إحتضته فكرة التوازن بين مصالح الناقل والشاحن القائمة على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري وكافة الأضرار التي لحقت بالشاحن، وهذا وتسميه المسؤولية المحدودة وهي تعد خروجاً عن القواعد العامة التي تلزمه تعويض المغرور عن كل ضرر الحاصل، وسنتناول في هذا المطلب أساس الطرد (الفرع الأول) وأساس الطرد داخل الحاوية (الفرع الثاني) أساس الوحدة والوزن (الفرع الثالث) أساس أجره النقل (الفرع الرابع) وتقنيات التعويض القانوني كيفية إحتسابها وتقديرها (الفرع الخامس).

<sup>1</sup> - كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 164.

## الفرع الأول

## أساس الطرد

يعد الطرد من أهم الضوابط الذي يتم على أساسه احتساب حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع في جميع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية وقد وردت تعاريف فقهية وقضائية مختلفة للطرد، تختلف التعاريف الفقهية للطرد بحسب الزاوية التي ينظر منها كل فقه إلى وظيفة الطرد.

فهناك من الفقه من يعرفه بأنه وحدة من وحدات البضاعة مغلقة بغلاف خارجي تحمل علامة مميزة لها عن غيرها من الوحدات ولا يهم بعد ذلك أن يكون الطرد صغير أم كبير أو أن يكون ذات قيمة من عدمه، فالمعيار الأساسي عند هذا الإتجاه هو التعليق إذ يعتبرون هذا الأخير العنصر الأساسي في التحديد عدد الطرود ويترتب عن ذلك أن البضاعة يتم شحنها بدون تكليف لا تدخل ضمن لفظ الطرد<sup>1</sup>.

أما جانب آخر من الفقه ذهب نصارهم إلى القول أن لفظ الطرد يتحدد وفقا لاتجاه بنية الطرفين، وعليه إذا إتجهت نية الطرفين إلى إعتبار شحنة معينة طردًا، إعبرت تلك الشحنة بصرف النظر عن كونها مغلقة تغليفا كاملا أو جزئيا أو أن تكون كبيرة الحجم أو صغيرة ويجب أن تظهر هذه النية في سند الشحن<sup>2</sup>.

كما نجد أيضا تعريفات قضائية للطرد إذ كان القضاء الفرنسي قديما يأخذ بمعيار التغليف لتحديد الطرد، لكن سرعان ما هاجر هذا المعيار في بداية التسعينات، ونفس الشيء للقضاء الإنجليزي الذي توسع في مفهوم الطرد معتمدا على بيانات سند الشحن لاستنباط ما اعتبره المتعاقدان طردا في الشحنة المنقولة، بل فرضت قيودا للحرية بطابع مادي وهي العلامات الرئيسية التي تلحق بالبضائع، وعليه إلى جانبه ذكر عدد الطرود في سند الشحن

<sup>1</sup> - جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 751.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 25.

وأن تكون هذه الطرود والبضاعة التي تحتويها مستقلة عن بعضها البعض بعلامات خاصة تجعل منها وحدة متميزة من غيرها<sup>1</sup>.

أما في القضاء العربي فنجد تعريف محكمة النقض المصرية للطرد كما يلي: «الطرد يعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو بوضعها في صندوق أو في جولة أو بتحزيمها بأربطة بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه يتحدد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### أساس الطرد داخل الحاويات

يرجع استعمال الحاويات إلى التسعينات، وقد ترك المجال للقصة والقضاء لتحديد مفهوم الحاوية، فهل تعتبر أداة نقل أو وحدة شحن أو طرد.

لقد أشار المشرع الجزائري للحاوية مسaire منه للتطور الحاصل في مجال النقل في نص الفقرة في المادة 805 ق.ب.ج. على عكس إتفاقية بوركسل لسنة 1924 التي لم تتطرق إليه وأخيرا إتفاقية هامبورغ خصصت له جزءا في نصوصها لكن بدون تعريف. عرّف الدارسون لهذا الموضوع الحاوية من الجانب المادي (أولاً) ومن الجانب القانوني (ثانياً).

<sup>1</sup> - أمين خرفي، المرجع السابق، ص 99.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ع، ص 206.

**أولاً: التعريف المادي للحاوية.**

وهي عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيفه خصيصاً لتجميع البضائع بداخله سائلاً أو مغلفة تغليفاً بسيطاً بغرض نقلها من مكان لآخر<sup>1</sup>.

**ثانياً: التعريف القانون للحاوية.**

في غياب أي نص قانوني عرّف الحاوية ثار خلاف حول التكيف القانوني للحاويات المنقولة على السفن، هل هي من ملحقات السفينة أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع داخلها<sup>2</sup>، مما تركه كمحل نزاع في المحاكم لكن اختلفت الآراء حولها، فالبعض ذهب إلى اعتبارها جزءاً من السفينة والبعض الآخر كوسيلة نقل وقد كان الرأي الشديد بين جمهور الفقهاء الذي يرى أن الحاوية عبارة عن مال يتخذ شكل التغليف لكنه يختلف عن التغليف المألوف.

وهذا ما ذهبت إليه إتفاقية بروكسل لسنة 1924 بعد التعديل ببروتوكول سنة 1968 في المادة الثانية منه ونفس الشيء لاتفاقية هامبورغ في مادتها 06 الفقرة 02، أما المشرع الجزائري ذهب إلى نفس الرأي وذلك وفقاً للمادة 805 فقرة 03 من ق.ب.ج مستمداً من الاتفاقيات الدولية وتنص على «في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى».

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري، تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 10.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص 14.

## الفرع الثالث

## أساس الوحدة والوزن

نصت المادة 805 ت.ب.ج والمادة 06 الفقرة 01 من إتفاقية هامبورغ على إعتبار الوحدة ضابطاً لتحديد التعويض القانوني (أولاً) والوزن (ثانياً).

لقد أثار ضابط الوحدة (وحدة الشحن) الكثير من الاختلافات بين الفقه والقضاء حول مفهومه، ويرجع ذلك إلى الغموض الموجود في لفظ الوحدة المذكور في المادتان أعلاه، إذ عرّفت الوحدة تعاريف فقهية وقانونية.

## أولاً: أساس الوحدة.

وردت عدّة تعريفات للوحدة منها تعريفات فقهية وقانونية.

## 1- التعريف الفقهي للوحدة:

يرى بعض الفقهاء أن مقصود لفظ "الوحدة" هو لفظ خاص بالبضائع التي تعدّ في ذاتها وحدة، كالسيارة والجرار والآلة وكل وحدة لا ينطبق عليها لفظ الطرد لكنه يتجاهل البضائع التي تنقل صلباً، إذ لا يشملها الطرد لأنها غير مغلقة<sup>1</sup>.

أما الرأي الثاني، فيقصد بها الوحدة التي إنصرفت إليها نية المتعاقدين ودونت في سند الشحن، بغض النظر عن كونها هي التي تمّ على أساسها إستيفاء الأجرة من عدمه، ذلك أن ما دونه الأطراف في سند الشحن هو الذي يمكن الشخص الذي ينتقل إليه سند الشحن من معرفة عدد الوحدات التي يتمّ على أساسها تحديد التعويض.

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 247 - 248.

## 2- التعاريف القانونية للوحدة:

من خلال المادتان 805 ت.ب.ج، 06 الفقرة 01 من إتفاقية هامبورغ نجد أن التشريع الداخلي الجزائري وإتفاقية هامبورغ، نصا نصًا صريحًا على أن المقصود من لفظ الوحدة هي وحدة الشحن، أي الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى<sup>1</sup>. تخص الوحدة البضاعة التي تشحن صبا من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها، أو حجمها دون عددها، كالأخشاب والفحم والبترو، وفي هذا المقام يقصد بالوحدة وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل (كيلو غرام ، المتر، المتر مكعب) أو أية وحدة تذكر في سند الشحن<sup>2</sup>.

## ثانيًا: الوزن (الكيلوغرام).

إن إدراج الوزن (الكيلوغرام) كضابط من ضوابط التعويض القانوني، يزيد من التوفيق بين الناقل والشاحن، إذ بمقتضى هذا الضابط أصبح لا يستوى الطرد الكبير مع الطرد الصغير عند تحديد سقف التعويض، ولقد أثار ضابط الوزن الكثير من المناقشات عند دراسته المادة 06 من إتفاقية هامبورغ<sup>3</sup>.

وقد ذكرت في المادة 04 فقرة 5 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924، أنّ الطرد يفترض أن يكون مغلفا بحيث لا يتسنى للناقل الإطلاع على طبيعته أو قيمته إلا بالرجوع إلى البيانات المدرجة في سند الشحن، أما الوحدة فهي قاصرة على الأشياء التي تعتبر في ذاتها وحدتها كالمتر والوطن.

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 271.

<sup>2</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 148-149.

<sup>3</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 271.

## الفرع الرابع

## أساس أجره النقل

هناك عدّة تعاريف فقهية لأجره النقل، فحسب الفقيه "توماس كارفر" الذي عرّفها بأنّها العوض المدفوع عن نقل البضائع في السفينة<sup>1</sup>. كما ورد في الفقه المصري عن أجره النقل البحري للبضائع بأنّها الثمن المقابل لعملية النقل البحري للبضائع أيا كانت صورة العقد. وعرفها الأستاذ "باسم محمد صالح" في عقد النقل عموماً بأنها المبلغ الذي يجب أدائه مقابل النقل.

وقد اقترح الأستاذ على البارودي تعريفاً موحداً لأجره النقل البحري للبضائع أو الأجره الحمولة كما يلي:

تعتبر أجره النقل البحري للبضائع المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأدائه للناقل البحري، مقابل إلتزام هذا الأخير بنقل البضائع المتفق عليها عن طريق البحر<sup>2</sup>. لم يرد تعريف لأجره النقل البحري للبضائع لا في الاتفاقيات الدولية ولا في التقنين البحري الجزائري إلاّ في المادة 01 الفقرة الثامنة والعشرون من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي: «أجره النقل تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل».

يكن ضابط أجره النقل وليد الصدفة، بل كان نتيجة التقدم التكنولوجي في مجال صناعة السفن من حيث قوة الدفع وأجهزة الإتصال بالسفينة، وهي في عرض البحر ووسائل

<sup>1</sup> - باسم حمد محمد الطروانة، أجره النقل البحري، رسالة مقدمة لمتطلبات نيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة بغداد 1997، ص 10.

<sup>2</sup> - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، السفينة، ملكيتها ونظامها القانوني الخاص أشخاصها، الرحلة البحرية: النقل البحري البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون الحوادث البحرية، التصادم، الخسارات العمومية، منشأة المعارف الإسكندرية، 1985، ص 159.

السحن والتفريغ، إذ لم يعد للطبيعة دخل في تأخر وصول السفينة في موعدها وإنما كل تأخير فهو يحدث بفعل أشخاص في تسيير السفينة وإدارتها<sup>1</sup>.

إذ لم يسبق للإتفاقيات الدولية التطرق إلى موضوع مسؤولية الناقل البحري نتيجة التأخير إلا في إتفاقية هامبورغ<sup>2</sup>، وتبعها فيما بعد التقنين البحري، أين جاء ضابط أجره ليحكم قواعد تحديد المسؤولية في حالة تأخر الناقل البحري على تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول، ما يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع لكن يشترط أن لا يتجاوز مبلغ التحديد مجموع الأجرة المستحقة عن البضائع محل عقد النقل<sup>3</sup>.

إذ يرى البعض أنّ الضرر الناتج عن التأخير ما هو إلا نوع من التلف، ومن ثمة وجب إتباع نفس الضابط الذي يسري على حالة التلف وهو الطرد أو الوزن بينما يرى الآخرون أنّ ضابط الأجرة فيه نوع من الإنصاف للنقال.

### الفرع الخامس

#### تقديم التعويض

نتحدث هنا عن الأسلوب المعتمد لحساب التعويض مقارنة بحجم الضرر الحاصل علما أنها لم تكن المسألة محسوبة منذ البداية رغم أهميتها على مستوى الإتفاقيات الدولية (أولاً) ليظهر ما هو معدول بالنسبة للتشريع الجزائري (ثانياً).

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 274.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع نفسه، 284.

<sup>3</sup> - Ben Aziza Boukfrin, La responsabilité du transporteur marchandise en droit tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports université de droit, d'économie et des sciences, DAIX, Marseille III, 2001, P 62.

**أولاً: بالنسبة للإتفاقيات الدولية.**

لم تتناول إتفاقية بروكسل لسنة 1924 الطريقة المعتمدة في تقدير قيمة التعويض الناجمة عن الضرر اللاحق بالبضاعة رغم أهميتها وكان يعتمد آنذاك على القواعد العامة. بصدور بروتوكول سنة 1968 الذي يعدل إتفاقية بروكسل لسنة 1924، غير من الوضع القائم حيث ألغت المادة 02 فقرة 02 منه الخامسة من المادة الرابعة من الإتفاقية وحلت هذه المسألة التي تقيد أن مجموع المبالغ المستحقة تحسب بالرجوع إلى قيمة البضاعة في مكان ويوم تفريغها طبقاً للعقد، أو في المكان والزمان المفروض أن يتم فيها التفريغ، وأن قيمة البضاعة تحسب حسب السعر المتداول في البورصة وإذا تعذر الأمر حسب سعر السوق، أو السعر العادي للبضاعة من ذات المواصفات أي من حيث الكمية والنوعية<sup>1</sup>. يمكن أن نستنتج مما سبق أن لسند الشحن أو أي وثيقة أخرى للنقل بنداً يفيد بتقدير البضاعة خلافاً لما هو مقرر يعدّ باطلاً، كان تحسب قيمتها يوم سلمت للناقل على أساس أن القاعدة من النظام العام حسب الألفاظ المستعملة.

**ثانياً: بالنسبة للتشريع الجزائري.**

يمثل موقف المشرع الجزائري حالة إستثنائية إذ نقل عن بروتوكول سنة 1968 لإتفاقية بروكسل 1924 مع تعديل ليس لأنّ الجزائر لم تتضمن إليه بل لغياب سوق البورصة آنذاك، ولم يشملته حتى تعديل 2010، بعد إنفتاح على السوق وخوض الجزائر لتجربة

<sup>1</sup> - تنص المادة 4 فقرة 05 (ب) بعد تعديلها بموجب بروتوكول لسنة 1968 على ما يلي: «تحسب القيمة الكلية للتعويض بالرجوع إلى قيمة هذه البضاعة في المكان والزمان الذي أفرغت فيه من السفينة أو الذي كان ينبغي أن تفرغ فيه طبقاً للعقد. وتحدد قيمة البضاعة طبقاً لسعر الصرف، فإن لم يجد فطبقة لسعر السوق المتداول فإذا لم يجد كلا السعرين فيرجع إلى القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع والصنف».

البورصة في سياق الخوصصة وهذا ما نراه من خلال المادة 806 ق.ب.ج.<sup>1</sup>.  
مع العلم أيضاً أنّ المشرع الجزائري وفي نفس المادة السابقة أعلاه قد ميّز بين  
البضاعة الهالكة (خسارة حسب النص)، يتمّ تقدير سعرها حسب ما هو معمول به أي سعر  
السوق في يوم ومكان التفريغ أو في اليوم والمكان المفترض التفريغ فيهما وإذا لم يتمكن من  
الاعتماد على سعر السوق، فيمكن الاعتماد على السعر العادي للبضائع لنفس النوعية  
والجودة.

يحسب التعويض في حالة تلف البضاعة (معناه جاء في النص بعبارة الخسارة  
البحرية) على أساس فرق سعر البضاعة قبل وبعد تعرضها للتلف بنفس السعر الذي يعتد به  
هو الآخر والمعمول به في ميناء التفريغ المتفق عليه أو في اليوم وميناء التفريغ الواجب أن  
تتم فيه العملية.

يعتد في حساب التعويض حسب المعمول به والذي يكون على أساس قيمة الفاتورة  
مضاف إليها أجرة النقل والتأمين بالإضافة إلى نسبة مئوية للربح.<sup>2</sup>

### ثالثاً: تقنيات حساب التعويض.

يعد الطرد من أهمّ الضوابط الذي يعتمد على أساسه إحتساب حدود مسؤولية الناقل  
البحري للبضائع في جميع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية وقد وردت أولاً وثانياً  
مختلفة الطرد.

<sup>1</sup> - تنص المادة 806 من ق.ب.ج على ما يلي: «تحدّد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية، أما  
التعويض عن الخسائر البحرية للبضائع، فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيّدة وقيمتها بعد الخسارة. ويحسب  
المبلغ الاجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقاً للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه تفريغها، وإذا لم  
تحدد قيمة البضائع على أساس السعر الجاري في الأسواق، فيمكن تحديدها على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس  
النوع والجودة».

<sup>2</sup> - حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل  
شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص  
173 - 174.

- في حالة هلاك البضاعة أو تلفها:

فحسب التقنين البحري الجزائري في المادة 805، توجّهنا إلى تطبيق المادة 04 فقرة 05 من إتفاقية بروكسل في تقدير التعويض والتي تقدّر بمبلغ 100 جنيه<sup>1</sup> إسترليني سواء كان النقل البحري وطنياً أو دولياً، لكن بعد تعديل المادة 805 ت.ب. سنة 1998م، أبقى نظام الجنيه الإسترليني إلا بالنسبة للنقل الدولي، أمّا النقل الداخلي فقد أخذ بنظام الفرنك الفرنسي الذهبي نقلاً عن بروتوكول سنة 1968<sup>2</sup>، وحدّده بـ 10000 فرنك ذهبي عن كل طرد أو البضاعة الهالكة أو التالفة، أو ما يعادل DTS 1.99005.

فمنظراً لغياب الأساس الذي يمكن إتخاذه لتحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية توصلت دراسة صندوق النقل الدولي لعام 1974 إلى إقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب وهي حقوق السحب الخاصة "DTS"<sup>3</sup>. ألزم الدول الأعضاء بما فيها الجزائر أن تحدّد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على أساسها.

لتوضيح الحسابات سنعطي المثال التالي:

إذا تضمن سند الشحن العبارة التالية: "حاوية" دون ذكر أيّ بيان آخر، فإنّ الحاوية تأخذ حكم الطرد، ويكون سقف التعويض 10000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل قيمة DTS 6633501<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Rene RODIERE et Emanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12<sup>ème</sup> édition, Dolloz, Paris, 1997, P 381.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، (قواعد هامبورغ)، المعارف الإسكندرية، 1997، ص 107.

<sup>3</sup> - أمين خلفي، المرجع السابق، ص ص 97 - 99.

<sup>4</sup> - Guillaume TARIN, Les conflits de conventions internationales en droit du transport des marchandises par mer, Mémoire de DESS de droit et de science politique, Université PAUL CEZANNE de droit économie et des sciences D'AIX.

أمّا إذا تضمن سند الشحن عبارة "حاوية" ذات 6م<sup>3</sup> (الحجم)، فإنّ سقف التعويض يكون بحساب قيمة 6 × 10000 = 60000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل 663.3501 × 6 = 3980.1006 DTS (باعتبار أنّ المكعب (م<sup>3</sup>) يعدّ وحدة شحن).

أمّا إذا تضمن سند الشحن عبارة "حاوية" تحتوي على 04 صناديق، و7 أحولة، ففي هذه الحالة تعدّ الحاوية بذاتها طردًا، إذا كانت مقدمة من طرف الشاحن، ويحدّد سقف التعويض كالاتي:

01+07+04 = 12 طردًا × 10000 = 120.000 فرنك ذهبي، أي ما يعادل (DTS 7960.2012 = 12 × DTS 663.3501).

يتم بعد ذلك تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية ووفقا للتاريخ لذي يعينه قانون المحكمة التي تنتظر في موضوع النزاع، وهذا ما أكدته الفقرة الأخيرة من المادة 805 ت.ب.

#### ب- في إتفاقية هامبورغ:

جاءت إتفاقية هامبورغ مجازية للتغيّر والتطور مقارنة بإتفاقية بروكسل، ويظهر ذلك في إرتفاع سقف التعويض، وكذا في طريقة حسابه<sup>1</sup>، الذي تبني نظام DTS.

جُعلت الحدّ الأقصى للتعويض طبقًا للمادة 01/06 بند (أ) كما يلي:

- 835 وحدة حسابية (DTS) عن كلّ طرد أو وحدة شحن أي ما يعادل 1138 دولار أمريكي.

- 2.5 وحدة حسابية (DTS) عن كلّ كيلوغرام، أي ما يعادل 3.5 دولار أمريكي، ومنحت الخيار للشاحن لتطبيق المعيار الذي يمنحه مبلغًا أكثر، إذ كلما تجاوز وزن الطرد أو وحده الشحن 334 كلغ، كان مصلحة الشاحن الأخذ بضابط الوزن (الكيلو).

<sup>1</sup> - Guillaume Tarin, Op.cit, P 17.

INOCENT FETZE. KAMDEM, Les responsabilités du transporteur maritime de marchandise au niveau international, Mémoire pour l'obtention du grade de maître en droit (LLM), Faculté de droit, Université LAVOL, Québec, 1999, P 82.

## مثال:

إذا كان وزن الطرد أو وحدة الشحن 200 كلع، كان من مصلحة الشاحن الأخذ بضابط الطرد، حيث يقبض 835 DTS، عوض 500 DTS.

أما في حالة التأخير في تسليم البضاعة:

سنتناول كيفية تقدير التعويض فيه، وكذلك حسب المثال التالي:

لو إفترضنا أنّ شاحنا من ميناء دولة، لا تنتمي إلى إتفاقية بروكسل حوالي 100 صندوقاً من العنب المجفّف إلى ميناء الجزائر بأجرة إجمالية قدرها 1000 دولار، وفي ميناء الجزائر إكتشفوا أنّ 20 صندوق لم تصل مع بقية الشحنة، ممّا يترتب عنه ضرراً للشاحن والذي يتمثل في تفويت الفرصة عليها ببيعها قبل رمضان بسعر مرتفع، يكون عندئذ تقرير التعويض كالاتي:

أجرة الصندوق الواحد: 1000 دولار: 100 صندوق: 10 دولار.

ثم نضرب: 10 دولار  $\times$  2.5 = 500 دولار.

كذلك إذا تأخرت البضائع كلّها، ويكون في أغلب الأحيان في الحياة العملية، فإنّ

مبلغ التعويض في حدود مبلغ الأجرة المستحقة في عقد النقل أي هو 100 دولار<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، دراسة مقارنة مع إتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 08 لسنة 1990، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 115.

## الفصل الثاني

### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

يقع على عاتق الناقل البحري العديد من الإلتزامات التي لا بد له من تنفيذها، فالناقل البحري وفي عملية النقل قد تتعرض البضائع محل نقل إلى أضرار، مما يؤدي إلى مساءلته نتيجة الإخلال بالإلتزامات المنوطة به، فلمسؤولية الناقل البحري صور معينة بتحققها تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا أنّ هناك حالات معينة بتحققها كذلك يعفى الناقل البحري من المسؤولية.

إنّ التقنين البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية هامبورغ عددا أسباب وحالات يترتب على قيام إحداها قطع علاقة السببية وبالتالي إنتفاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع وتتمثل هذه الأسباب في أسباب الإعفاء القانونية والتي تعتبر إعفاءات قانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع تلك الإعفاءات المذكورة بموجب نصوص قانونية والتي تحدد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (المبحث الأول)، وهناك حالات إستثنائية يجوز فيها الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

إنّ إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سالمة وكاملة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه إلى المرسل إليه، ولذلك يكون الناقل مسؤولاً عن التعويض إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، إلاّ أنّ هناك حالات إذا تحققت يعفى الناقل البحري من المسؤولية ولو هلكت أو تلفت البضاعة أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ، تتمثل هذه الحالات في حالات الإعفاء القانوني ذات صلة باستغلال السفينة (المطلب الأول)، وإعفاءات أخرى غير متعلقة باستقلال السفينة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### حالات الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل البحري

##### ذات صلة باستغلال السفينة

إنّ الأسباب التي يمكن إدراجها في هذا المطلب هي مجموعة حالات تشترك جميعها في أن مردها السفينة ذاتها أو العاملين بها أو الأخطاء صلاحيته وعلى هذا الأساس قمنا بتقسيم المطلب هذا إلى أربع فروع (الفرع الأول) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة (الفرع الثاني) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن العيب الخفي في السفينة (الفرع الثالث) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن إنحراف السفينة لإنقاذ الأموال والأرواح (الفرع الرابع) إعفاء الناقل من المسؤولية عن الحريق.

## الفرع الأول

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة

يقصد أنّ السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل ذلك أنّ إلزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة، ولا يمكن أن يمتد إلى ما بعد الإبحار حسب المادة 03 فقرة 1 (أ) من إتفاقية بروكسل 1924، لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة، وثانياً أنّ عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة<sup>1</sup>، فهنا لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الحاصل في البضاعة وهذا ما نصت عليه المادة 01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924، ويبدو من خلال نفس النصّ أن واضعوا الإتفاقية أحصوا جميع الفرضيات التي تجعل من السفينة غير مؤهلة للملاحة وأكدوا مجدّداً أنّ إلزام الناقل هنا هو إلزام ببذل عناية.

نجد أيضاً المشرع الجزائري ينصّ في المادة 770 من القانون البحري الجزائري «يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة بذل العناية اللازمة وذلك بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتسليح وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها».

كما نص أيضاً المشرع الجزائري في المادة 803 (أ) من ت.ب.ج «لإعفاء الناقل من المسؤولية يكفي أن يثبت بأنه قام بواجباته».

ألزمت قواعد روتردام على الناقل ببذل عناية كافية لتوفير سفينة صالحة للملاحة لكنها تختلف مع قواعد بروكسل 1924، وذلك أنّها شملت هذا الإلتزام وجعلته مستمراً قبل وأثناء وطيلة فترة الرحلة البحرية وهو ما نصّت عليه المادة 14 فقرة (أ)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أمين حلفي، المرجع السابق، ص 108.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 14 الفقرة أ من قواعد روتردام لسنة 2009.

- يجب على الناقل البحري بذل العناية اللازمة قبل بدء الرحلة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، وإثبات بذل العناية لا بدّ من توفر عنصرين هما:
- يقع عبئ إثبات بذل العناية على الناقل البحري، وبالتالي فإنّ أصحاب البضاعة بمجرد إثباتهم لحصول هلاك للبضاعة أثناء عملية النقل البحري بسند الشحن، فإنّ الناقل لم يبق له سوى تقديم دليل على أنّه إتخذ جميع الإحتياطات الضرورية واللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة.
  - يلجأ الناقل البحري من أجل إثبات أنّه قام ببذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة إلى تقديم شهادات التي تمنحها شركات مختصة في إجراء عملية الصيانة والفحص الدوري للسفن وتملك المؤهلات العلمية والتكنولوجية والخبرات المهنية وهي شركات التصنيف المتواجدة في بعض الدول.
  - فرض في نفس المضمون المشرع الجزائري إستنادًا إلى نص المادة 23 ت.ب.ج وما بعدها تفتيش دوري للسفن قصد التحقق من سلامتها وأنّها تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية وهذا في الجزء المخصص لسلامة الملاحة البحرية إحترامًا لما هو متفق عليها دوليًا<sup>1</sup>.
  - تعتبر حجّة شهادات التصنيف الممنوحة للسفينة بإجماع من الفقه والقضاء اللاتيني والأنجلوساكسوني أنّها قرينة بسيطة يجوز دحضها بكافة الوسائل وترجع مسألة تقدير قوتها إلى قضاة الموضوع ويستند هذا الرأي على حقيقة قصر مدة العقد التي تربط شركة التصنيف بالسفينة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 97.

<sup>2</sup> - سعيد دالع، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل البضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص ص 30-31.

## الفرع الثاني

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن العيب الخفي في السفينة

عرّف الفقيه F. Saurage العيب الخفي للسفينة على أنه ذلك العيب الذي يستحيل على الناقل البحري إكتشافه بالغاية الفائقة.

يقصد بالعيوب الخفية سائر العيوب التي تكون في السفينة والتي تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن العيوب الخفية، معناها أنها تشمل سائر العيوب التي لا يمكن إكتشافها ببذل الإهتمام الكافي والمبرر الموضوعي، ذلك أنّ أداة الملاحة تحتوي على آلات وأجهزة يصعب على الناقل كشف ما يلحقها من عيوب خفية<sup>1</sup>. وهو ما أكدّه المشرع الجزائري في المادة 803 البند (ط) من ت.ب.ج فهو العيب الذي لا تكشفها اليقظة المعقولة للناقل<sup>2</sup>.

كما ترى إتفاقية بروكسل لسنة 1924 أنه عيب خفي لا يكتشف باليقظة المعقولة، وأنّ إدلاء الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي في حدّ ذاته لإعفاءه من المسؤولية بل عليه صحة ما يدّعيه<sup>3</sup>.

يجب على الناقل البحري كي يعفى من المسؤولية أن يثبت أنّه قام ببذل العناية الكافية في فحص السفينة وأنّه لم يرى ويشاهد عيب فيها، ويكون على عاتق الناقل البحري المسؤولية المطلقة في إثبات قيامه بفحص جميع الأجهزة والآلات على السفينة وبالرغم من ذلك التحميص والدقة لم يلاحظ أي تحليل، والسفينة تكون تحت المراقبة المستمرة وذلك بدون إنقطاع عن صيانة السفينة تحت إشراف الشركات والجهات الإدارية وقد تعدّر عنهم رغم تخصّصهم إكتشاف العيب الخفي، فمادّا عن الصيانة اليومية للناقل وتابعيته.

<sup>1</sup> - محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة ليل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2006، ص 12.

<sup>2</sup> - علي البارودي، وهاني دويدار، المرجع السابق، ص 281.

<sup>3</sup> - إيليا صفا، الأحكام التجارية البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 171.

يحتاج الناقل البحري للبضائع لإثبات أنه قد أجرى الصيانة الدورية للسفينة وأنه قام بفحصها وتقديم مختلف الشهادات والوثائق التي تصدرها الهيئات المشرفة على الصيانة. يعتبرها القضاء أنها قرينة بسيطة ليست كافية لإثباته فالناقل البحري لا يكفي إثباته لوجود العيب الخفي بل يجب أن يثبت بذله للعناية الكافية واللازمة<sup>1</sup>، كي يعفى من المسؤولية عن هلاك البضاعة بسبب العيب الخفي. وأنه عليه أن يخضع السفينة للرقابة دقيقة ومستمرة قبل إقلاعها حتى يتأكد من صلاحيتها للملاحة، وقيامه بفحوصات دورية ومراقبة مستمرة لعنابر السفينة طوال الرحلة البحرية والتدخل في إصلاح الأضرار التي قد تطال العنابر في إكتشافه للعيب الخفي<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن إنحراف السفينة لإنقاذ الأموال والأرواح

ورد تعريف للإنقاذ البحري في الاتفاقيات الدولية المتخصصة والتي عالجت موضوع الإنقاذ أو المساعدة أو الإسعاف البحري منها ما نصّت عليه المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية المستقلة بالإنقاذ البحري لسنة 1989 والتي تنص على ما يلي «عملية الإنقاذ هي أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت»<sup>3</sup>.

لقد توحدت مجمل النصوص القانونية واتفقت على التمييز بين نوعين من حالات الإنقاذ وترى إذن إتفاقية بروكسل لسنة 1924 في المادة الرابعة الفقرة 02 (ل)<sup>4</sup>، وقواعد

<sup>1</sup> - محمد دماتة، المرجع السابق، ص 25.

<sup>2</sup> - سعيد دالع، المرجع السابق، ص ص 37-38.

<sup>3</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 108.

<sup>4</sup> - تنص المادة 04 فقرة 04 من إتفاقية بروكسل 1924 على ما يلي: «لا يعدّ مخالفاً لأحكام هذه الاتفاقية ولعقد النقل، أي إنحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي إنحراف آخر غير معقول، ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك».

هامبورغ في المادة 05 فقرة 06 وتنص قواعد روتردام في مادتها 16 فقرة 03 (ل) و(م) أي عملية الإنقاذ تخص فقط على الممتلكات الأكثر أهمية هو إنقاذ الأرواح البشرية. من المستقر عليه أن تقديم المساعدة للغير تعد إنذاراً أخلاقياً وقانونياً يشغل عائق الريان<sup>1</sup>.

يرى البعض أنه لا يمكن إعتبار أن المساعدة سبب في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا كانت إلزامية تتعلق بإنقاذ الأرواح المبني على إعتبار الإنسانية على عكس ما يتعلق بالأموال فهو إختياري هدفه الحصول على الأموال مقابل الإنقاذ إذن غاية الحصول على المكافأة<sup>2</sup>.

وتنص المادة 485<sup>3</sup> من ت.ب.ج على ما يلي: «فعدم تقديم المساعدة لإنقاذ الأرواح قد تعرض الريان لمتابعة جزائية»<sup>4</sup>.

ويقع على ريان السفينة المبادرة في إنقاذ كل شخص يتواجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، لأن العادة البحرية تفرض هذا النوع من التضامن<sup>5</sup>. يعفى الناقل البحري في مجال إنقاذ الأرواح من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التاجر الناجم عن عمليات الإنقاذ ومحاولة الإنقاذ دون قيود أو شروط. إنه إلتزام قانون يعرض الريان للمتابعة القضائية إذا لم يتم بمحاولة الإنقاذ لأرواح البشرية لا يعادلها مال<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - علي البارودي وهاني دويدار، المرجع السابق، ص 283.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري، المرجع السابق، ص 292.

<sup>3</sup> - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 104.

<sup>4</sup> - تنص المادة 458 من ت.ب.ج على ما يلي: «يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، كل ريان بإستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعويض أعضاء ما معه والمسافرين معه إلى الخطر ولم يفعل».

<sup>5</sup> - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 295.

<sup>6</sup> - أحمد محمود حسني، المرجع نفسه، ص 142-143.

إنّ المشرع الجزائري لم يميّز بين كيفية إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال إذ نص في الفقرة (ي) من المادة 803 ت.ب على ما يلي: «إنّ إعفاء الناقل البحري من المسؤولية ليس مناطه أن تكون الأرواح أو الأموال المعرضة للخطر قد أُنقذت بالفعل، يكفي تقرير أنه ينشأ هلاك البضائع عن محاولة إنقاذ الأرواح والأموال»، فالدولة لوحدها تكفي. كما نصت المادة 05 الفقرة 06 من إتفاقية هامبورغ جاء ما يلي: «لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة».

يرى أنّ إنقاذ الأموال يكون إختيار بين هلاك بضائع وإنقاذ أموال مشرفة على الهلاك إلا إذا إتخذ تدابير معقولة، فالموازنة تكون بين مال ومال وبالتالي فالأولى أن يحافظ على المال الذي على السفينة بدلا من مال الغير<sup>1</sup>.

نصت أغلب التشريعات الدولية من خلال تناولها لموضوع الإنقاذ ومحاولة الإنقاذ والانحراف عن خط السير وقد كانت الصرامة في قوانينها في معاقبة كلّ ربان كان بمقدور المساعدة وإمتنع عن ذلك.

ينصرف إنحراف السفينة عن خط سيرها إلى خروج السفينة أو إبتعادها عن الرحلة المتوقعة، وحرص إبراز السمة الإرادية في الخروج أو الابتعاد<sup>2</sup>.

- أركان انحراف السفينة عن خط سيرها ينقسم الانحراف إلى ركنين أساسيين وهما:  
- الركن مادي: يقصد به خروج السفينة أو إبتعادها من الناحية الفعلية عن خط السير الواجب عليها إتباعها، ويقتضي الأمر للتحقق بإجراء مقارنة بين خط السير الواجب إتخاذ وبالتالي الوقوف على ما إتفق عليه طرفي العقد، ولا يكون فيه الاتفاق صريحاً بل ضمنياً،

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 142 - 143.

<sup>2</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 111.

وخصوصاً إذا كان النقل بصدد النقل عن طريق الخطوط المنتظمة، والأعراف المعمول بها<sup>1</sup>.

- الركن المعنوي: لا يكفي مجرد خروج أو الابتعاد عن المسار المعتاد بل لابد أن يتم عن وعي وإرادة، أي أن يدرك الربان لإنحرافه عن المسار الواجب إتباعه، وعليه فالإنحراف الناجم عن سهو أو خطأ أو نسيان لا يعتبر إنحرافاً.

لقد أخذ المشرع الجزائري بالأحكام المتعلقة بإنحراف السفينة عن المسار في سبيل إنقاذ الأرواح والأموال على حدّ سواء من خلال المادة 775 فقرة 02 من ت.ب.ج والتي تنص على «ولا يعدّ مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعدّ الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك».

ولم تضع إتفاقية بروكسل 1924 حدّ فاصل بين الانحراف من أجل إنقاذ الأرواح أو الأموال، وهو كمبرر لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناجمة عن الأضرار والهلاك، وهنا حسب الفقرة 04 من المادة 04 من نفس الإتفاقية التي تنص «لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل»<sup>2</sup>.

ونصّت إتفاقية روتردام على جواز الإنحراف عن خطّ السير في المادة 26 منها، بطريق غير مباشر، ويجب الانحراف من أجل إنقاذ الأرواح البشرية أو الأموال دون تمييز<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2000، ص 529.

<sup>2</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 112-113.

<sup>3</sup> - حياة شتوان، المرجع نفسه، ص 112-113.

## الفرع الرابع

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الحريق

تعد إنجلترا أول دولة إعتبرت الحريق سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية، وكان ذلك سنة 1789، وقد وضعت آنذاك قانوناً خاصاً بالحريق يعرف آنذاك بـ (Fire statute) وقد حذت به بعض الدول تدريجياً خصوصاً ما أصدرته الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1851<sup>1</sup>.

من مبررات إعفاء الناقل من المسؤولية عن الحريق أن الضرر الناشئ يصيب السفينة كما يصيب البضاعة، لهذا عدلاً أن يساهم كل من الناقل والشاحن في تحمل الضرر الذي أصابه<sup>2</sup>.

ويعرف من الناحية الكيميائية الحريق أنه إشتعال ينتج عن تأليف بين وقود مثل الكربون أو الهيدروجين ومن أوكسجين الهواء ومن الطاقة إشتعال.

لم يرد أي نص قانوني عرّف الحريق في هذا السياق، لكن إشتراط القضاء الدولي إندلاع بعض اللهب كي يستفيد الناقل البحري من الإعفاء من المسؤولية، وأن تصاعد الدخان أو حدوث إحتراقات أو تقحم أو حرارة، فلا يستدعي إعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>3</sup>.

توصل إلى إقتراح يقضي بعدم إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الحريق إلا إذا كان هناك علاقة بين خطأ إدارة السفينة (الخطأ الملاحي) ونشوبه، ولكنه لم يلق قبولاً لدى

<sup>1</sup> - يعقوب يوسف صرخة، "النظام القانون لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون الكويتي الجديد"، مجلة الحقوق، العدد 02، جامعة الكويت، 1984، ص 176.

<sup>2</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 104.

<sup>3</sup> - حياة شتوان، المرجع نفسه، ص 103.

الأغلبية، وإعتبروا أنه كأمير أو سبب مستقل عن الآخر وقد يحدث وأن يجتمع أكثر من سبب<sup>1</sup>.

نصت إتفاقية بروكسيل لسنة 1924 على الحريق كسب يستبعد مسؤولية الناقل من خلال المادة 04 فقرة 02 (ج)، وأيضًا قواعد روتردام في الفصل الخامس منها وبالضبط الفقرة 02-09 من المادة 17 منها «نشوب حريق على السفينة»، وإذا تبين أنه ارتكب خطأ كان السبب في حدوث الحريق، هو أي شخص آخر تباع له أو تحت مسؤوليته، فإنه يحرم من الإعفاء.

وهو نفس الشيء الذي ذهبت إليه إتفاقية هامبورغ في الفقرة 4 (ب) والمادة 05 منها التي أكدت مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناشئ عن الحريق على فكرة الخطأ الواجب الإثبات<sup>2</sup>.

أغلب النصوص الوطنية تأثرت بإتفاقية بروكسل لسنة 1924، وقد ذهب المشرع الجزائري في نص المادة 803 فقرة (ج) «الحريق إلا إذا كان مسببًا من فعل أو خطأ الناقل...».

فإذا لم يتمكن الخصم من إثبات أن الحريق كان بفعل الناقل، أي لا تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت الشاحن خطأ الناقل<sup>3</sup>.

وعليه فالحريق لا يؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع، لا يمن التحكم فيه أو منعه من الانتشار، وعلى الناقل البحري إثبات سبب هذا الحريق وإذا عجز عن ذلك تقوم مسؤوليته.

<sup>1</sup> - يعقوب يوسف صرخوة، المرجع السابق، ص 176.

<sup>2</sup> - أي لا يقوم مسؤولية الناقل البحري إلا إذا تم إثبات خطأ، أنظر: Ben Aziza Boukherfi, Op.cit, P 21. - تنص المادة 05 فقرة 4 (ب) من إتفاقية هامبورغ على ما يلي: «في حالة نشوب حريق على السفينة يصيب البضائع بضرر، يجب أن تجري بناءً على طلب المدعي أو الناقل، معاينة وفقا لممارسات الملاحة المعروضة للوقوف على سبب الحريق وملابساته وعد الطلب توضح نسخة من تقرير المعاينة تحت تصرف الناقل أو المدعي».

<sup>3</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 116.

إنّ كلّ ملابسات الحريق داخل السفينة هي ظروف مرّت على الناقل وتابعيه فهم الأقدر على معرفة دقيقة للأمر، ولذلك صعب إثبات الأمر على الشاحن، ولم تتوفر له المعلومات عن أسباب وقوع الحريق أو لمعاينة ما إتخذه الناقل من تدابير معقولة ولازمة لمقاومة الحريق، أو تجنب تبعياته أو التخفيف منها. أيضًا ليس للشاحن أي رقابة على الناقل، وقد إعتمدت إتفاقية هامبورغ بعض الإجراءات في سبيل التيسير على الشاحن إثبات ما وقع عن طريق إجراء معاينة تكون إلزامية بناءً على طلب المدّعى أو الناقل<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الغير المتعلقة بالسفينة

إنّ الأسباب التي تتدرج في مجموعة حالات لا علاقة لسفينة بها أي لا صلة السفينة فيها أو غير متعلقة باستغلال السفينة عندها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوّة القاهرة (الفرع الأول) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أخطار البحر وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة (الفرع الثاني).

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين والفتن والاضطرابات الأهلية (الفرع الثالث) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بحسب الإيقاف أو الإكراه الصادرة من حكومة أو سلطة أو شعب أو الحجز القضائي (الفرع الرابع).

إقصاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب قيود الحجر الصحي (الفرع الخامس) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة (الفرع السادس).

<sup>1</sup> - محمد بهجت فايد، المرجع السابق، ص 87.

## الفرع الأول

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوة القاهرة

نصت المادة 127 من القانون المدني الجزائري على إعفاء المدين من التعويض عن الضرر الذي لا بد له فيه كالقوة القاهرة وحدث مفاجئ<sup>1</sup>، إذ نص على ما يلي «إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ من الغير، يلتزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو يخالف ذلك»<sup>2</sup>.

بالإضافة إلى ذلك نجد أن المادة 176 من القانون المدني الجزائري تنص على أن المدين ملتزم بتعويض إذا إستحال تنفيذ إلتزامه عن سبب لا بد له فيه إذ نصت على ما يلي: «إذا إستحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ إلتزامه ما لم يثبت إستحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ إلتزامه»<sup>3</sup>.

فالقوة القاهرة هي عدة حالات لا يمكن للناقل البحر أن يتوقعها وبالتالي ليس للناقل البحري أي دخل له فيها ولا يمكن له أن يدفعها، ما يجعل إلتزام الناقل البحري مستحيلاً وعلى سبيل المثال تذكر العواصف الشديدة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 114.

<sup>2</sup> - المادة 127 الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، عدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

<sup>3</sup> - المادة 176 من القانون المدني الجزائري.

<sup>4</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 116.

## الفرع الثاني

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أخطار البحر وحوادث البحر

## أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة

تعتبر هذه الحالة من حالات دفع المسؤولية المطروحة وذلك نظرًا للبيئة التي يتم فيها النقل البحري للبضائع وما يرافقها من مخاطر بحرية متعلقة بالبحر أو المياه الملاحية الأخرى، ومثال المخاطر البحرية أو حوادثها الأخطار الناجمة عن العواصف أو الضباب... الخ.

لا تعتبر هذه المخاطر سببًا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية بل يجب أن تتوافر فيها مقومات القوّة القاهرة التي لا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عنها والتي كان سببها البحر والتي كان بوسعها أن تتفادها<sup>1</sup>.

رفضت المحكمة العليا الطعن الذي أستاذت للمادة 803 في فقرتها (د) لإعفاء الشركة الناقلة من المسؤولية عن الاضرار الناشئة حيث أنه أمرًا اعتيادي سوء الطقس في الشتاء، وبالتالي في الفقرة (ك) أن هيجان البحر أو ينسب للناقل في ولو كان ذلك متوقعًا.

وبالتالي فإنّ الناقل البحري لم يثبت تأثير العوامل الخارجية هي التي أثرت على سلامة البضاعة المنقولة على سطح السفينة وفي الفقرة (ج) يحمل الشاحن المسؤولية لأنه إختار طريقة النقل بغض النظر أنها تدخل بصفة مباشرة ضمن إلتزامات الناقل البحري للبضائع وبالتالي فهو يعتبر مسؤولاً<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 117.

<sup>2</sup> - اعتبرت المحكمة العليا في قرار لها أن العوامل الطبيعية هي من الأمور المتوقعة أثناء الرحلة البحرية، فلا يحق للناقل البحري التمسك بها لإعفائه من المسؤولية على سلامة البضاعة المنقولة، قرار رقم 694544 المؤرخ في 2011/02/03، مجلة المحكمة العليا، عدد 01، الجزائر 2013، ص ص 190-193.

## الفرع الثالث

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب حوادث الحرب وأعمال

## الأعداء العموميين والفتن والاضرابات الأهلية

يعفى الناقل من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر الذي لحق المدعي يرجع إلى اعتداء أو اضطراب داخلي أو خارجي وذلك وفقا لقواعد روتردام وأيضًا بالنسبة لاتفاقية بروكسل. لم يورد المشرع الجزائري حوادث الحرب والاعتداءات والاضرابات كسبب دفع مسؤولية الناقل البحري، وبالتالي يعتبرها من الأفعال التي ترجع لحدث ينسب إلى الناقل<sup>1</sup>. تعود التفرقة بين هذه الأزمات والحوادث إلى إتساع الرقعة وتأزم الأوضاع، وبالتالي فالحروب تكون دولية أي بين الدول أو داخلية أهلية، ولا تكون في درجة الحروب وإنما هي عبارات عن صراعات بالأسلحة الخفيفة، وبالتالي هناك من يرى ضرورة التمييز بين حالة الحرب والذي لا يعد فترة قاهرة، ولذلك لا يعفى الناقل البحري للبضائع. أضافت إلى هذا المضمون قواعد روتردام أعمال القرصنة بنص صريح في البند (ج) من المادة 17 الفقرة 03 إلى جانب الحروب والنزاعات المسلحة، بالإضافة إلى ذلك ظهور ظاهرة جديدة وواسعة الانتشار وهي الأعمال الإرهابية، وتعتبر نوع من الحروب العالمية الكلاسيكية. وإلى جانبه نجد أعمال الأعداء العموميين التي كانت تعرف بالقرصنة في القديم والتي كانت تحدث في أعالي البحار<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - لوج أرزقي، "أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 07، العدد 04، 2022، ص 152.

<sup>2</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 118-119.

## الفرع الرابع

## إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب الإيقاف أو الإكراه الصادر

## من حكومة أو سلطة أو الشعب أو الحجز القضائي

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب الإيقاف أو الإكراه الصادر من حكومة أو سلطة أو الشعب أو الحجز القضائي وهذا ما ذهبت إليه ورد في الفقرة 02 البند (ز) من المادة 04 من إتفاقية بروكسل المادة 17 الفقرة 03 من قواعد روتردام التي تنص على ما يلي: «يعفى الناقل أيضًا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 01 من هذه المادة أو جزء منها إذا أثبت بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ جسيماً» تنص عليه الفقرة 02 من هذه المادة «أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

أ- القضاء والقدر<sup>1</sup>.

ب- حوادث الحرب والفتن والاضطرابات الأهلية.

ج- أعمال الأعداء العموميين.

د- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.

هـ- قيود الحجز الصحي.

و- نشوب حريق في السفينة.

ر- وجود عيوب خفية تتعذر إكتشافها ببذل العناية الواجبة»، وبالتالي فالمادة تشمل جميع الأعمال التي تصدر عن سلطة عامة تؤدي إلى عرقلة تنفيذ النقل البحري، حيث لو كان العائق هو لفترة مؤقتة مثل منع تفريغ البضائع، كذلك المضبوطات التي تحدث على البضائع أو السفينة أو كليهما معاً. تعتبر سببا لتحميل مسؤولية البحرية ما لم يرتكب أحد

<sup>1</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ض 119.

مرؤوسيه اي خطأ ويطلق على هذه الإجراءات اسم الأمير أوكام هو مذكور في النسخة الفرنسية من الاتفاقية<sup>1</sup>.

### الفرع الخامس

#### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب قيود الحجر الصحي

إذا ظهر وباء وتسبب في أزمة صحية واتخذت السلطات قرار بإغلاق ومنع تفريغ أي بضائع مستوردة من الدولة الموجودة خوفاً من إنتشار وباء الأمراض المعدية، الأمر الذي سيجبر الناقل البحري على عدم القيام بذلك الوفاء بالتزامه، ثم يتم إعفائه من جميع المسؤولية التي قد تنشأ بسبب الضرر الذي قد يحدث للبضائع كنتيجة مباشرة لهذا الحجر شريطة أن تكون هذه القيود معروفة ومتوقعة من قبل الناقل في الوقت الذي تم فيه إرسال السفينة إلى الميناء الذي تم فيه تطبيق إجراءات الحجر الصحي، وهذا تطبقا للمادة 17 الفقرة 03 من قواعد روندام<sup>2</sup>.

### الفرع السادس

#### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة

يمكن أن نتعرض البضائع في بعض الأحيان أثناء الشحن إلى نقصها، وهذا ما أدى بالاتفاقيات الدولية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة، وإذا كان هذا العيب منسوبا إلى البضائع، فهو عيب جوهري، وبالتالي ما يصيب البضاعة من عجز الطريق لأنها من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>3</sup>.  
إذ يعفى الناقل البحري بين المسؤولية بسبب العيب الذاتي في الصناعة (أولاً) وأيضاً بسبب عجز الطريق (ثانياً)، وبسبب عدم كفاية تغليف البضاعة أو انعدامها (ثالثاً).

<sup>1</sup> - نص المادة 02 من قواعد روندام لسنة 2009.

<sup>2</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 120.

<sup>3</sup> - لعوج أرزقي، المرجع السابق، ص 155.

أولاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب العيب الذاتي في البضاعة.

العيب الذاتي هو ذلك العيب الذي ينشأ نتيجة عيب متعلق بالبضائع وسبب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ومثال ذلك نقص وزن الطحين وإنكماشه، وبما أن العيب المتعلق بطبيعة البضاعة المنقولة غير ظاهر، فلا يمكن للنقل البحري أن يبدي أي تحفظ في سند الشحن، بل يتم إكتشاف هذه الحبوب منذ وصول البضاعة، فيحق للناقل إثبات العيب المتأصل في البضاعة.

يجب التمييز بين العيب الخفي والعيب الذاتي، فالعيب الخفي هو عيب يصيب البضائع المنقولة عند التسليم ولا يمكن الكشف عنه بالفحص العادي، ويؤدي وجود هذا العيب إلى عدم قدرة الناقل البحري على تسليمها في الحالة الموصوفة في سند السحب<sup>1</sup>.  
ثانياً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب نقص البضاعة أثناء السفر (عجز الطريق).

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت للمحكمة أن الضرر يقع ضمن عجز الطريق.

يقصد بعجز الطريق كل نقص يؤثر على البضاعة بسبب طبيعتها تتأثر بظروف نقلها مثل تعفن الثمار وتبخر السوائل ويجب على الناقل البحري إثبات ما تطلبه الجمارك الوطنية في ميناء الوصول فيما يتعلق بعجز الطريق، وتعتبر شهادات الغرف التجارية الأحكام القضائية من وسائل الإثبات، وغالبًا ما تقرر المحكمة الموضوعية إحالة القضية إلى خبير شؤون البحرية لتقدير النسبة المسموح بها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - لعوج أرزقي، المرجع السابق، ص 155.

<sup>2</sup> - لعوج أرزقي، المرجع نفسه، ص 156.

ثالثاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم كفاية تغليف البضاعة وإنعدامها. يقصد بعدم كفاية تغليف البضاعة وإنعدامها وضع البضائع في أكياس أو صناديق أو براميل أو صفائح لا تتمتع بالقوة الكافية لتحمل جميع الآثار الناتجة عن الضغوط المعتادة والمتأملة في العمليات المختلفة المرتبطة بنقل البضائع عن طريق البحر<sup>1</sup>. أثيرت العديد من المسائل بشأن متى يعتبر فيه الشاحن مخطئاً، وقد رأى العميد "رودير" أن مسألة لم تكن لترقى لهذا الحد، فإن يتم نقل البضاعة بدون تغليف رغم ضرورته فلا بد للناقل أن يتخذ إجراءات، فالأمر واضح لا يحتاج إلا إلى مراقبة سطحية وعليه إيداء تحفظات بشأن الطريقة التي سوف نجد فيها نقل البضاعة، وإن كان سوف يتحمل المسؤولية ولو جزئياً، كما قررت محكمة إيطالية ذلك (نابولي في 1958/09/03) وهذا هو الأهم، ويرى خلاصة أنه لا يجب الحكم بخطأ الناقل بشكل آلي بل لابد من مراعاة كل ظرف<sup>2</sup>.

وفي هذا السياق يعتبر مفهوم التغليف الكافي للبضائع مفهوماً نسبياً يختلف من حالة إلى أخرى لأنّ تقييمه يعتمد في كل حالة على عوامل تعتبر مختلفة في حالة أخرى، مثل طبيعة الرحلة مدتها وطبيعة البضاعة لتقدير فاقى الموضوع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - شتوان حياة، المرجع السابق، ص 129.

<sup>2</sup> - شتوان حياة، المرجع نفسه، ص 122.

<sup>3</sup> - شتوان حياة، المرجع نفسه، ص 129.

## المبحث الثاني

### مدى جوازية الإنفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين، حيث يترتب على الناقل البحري إلزام وهو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها في الوقت المحدد، فعند عدم تحقيق هذه النقطة كأن تصل البضاعة في وقت متأخر أو وصولها معينة أو عدم وصولها بسبب الهلاك، يعتبر الناقل مسؤولاً ووجب عليه التعويض ولا تسقط هذه المسؤولية إلا في حالات حددها القانون وهناك أسباب خاصة للإعفاء نظمتها الاتفاقات الدولية، إذ هناك حالات يجوز الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية رغم تحقق مسؤوليته (المطلب الأول) وحالات لا يجوز فيها الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### جواز الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

هناك حالات يمكن لناقل البحري أن يدفع بها المسؤولية التي على عاتقه وهذا في سبيل تخفيف من هذه المسؤولية وتوفير الحماية اللازمة له، فمكنت الناقل البحري من إعفاء نفسه في حالات تتمثل جوازية الإتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع على السطح والحيوانات (الفرع الأول) وجوازية الإتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري عن المدة بين إستلام البضاعة إلى تسليمها (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### جوازية الإتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري في نقل

#### البضائع على سطح والحيوانات

هناك حالات يسمح للنقل البحري أن يدفع بها المسؤولية التي على عاتقه، وهذا في سبيل توفير الحماية اللازمة للناقل ضمانا لإستمرارية وتطور مشاريع النقل البحري التجاري

ومن بين هذه الحالات نجد جوازية الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع على السطح وكذا الحيوانات.

منعت إتفاقية بروكسل شروط الإعفاء من المسؤولية بأي شكل كانت عليه تلك الشروط، حيث أبطلت شروط الإعفاء الغير المباشرة التي يشترطها الناقلون عن طريق الاتفاق على تنازل المرسل إليه عن حقوقه الناشئة عن التأمين إلى الناقل، لكنها استثنت بعض الشروط، ذلك راجع لنوع البضاعة المنقولة أو مكان رصها أو للرحلة التي تسلكها السفينة أو لكون سريان النصوص تقتصر على مرحلة معينة من النقل، وبالتالي يمكن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالات منها البضائع التي تنقل على سطح السفينة<sup>1</sup>.

وعليه تكون مسؤولية النقل البحري للبضائع شاملة لكل الحالات والتي تبدأ من استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وينتهي بتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ ويعفى ذلك عمليا لإلتزام الناقل بشحن البضائع على السفينة ورسها ونقلها ثم عند الوصول إلى تفريغ البضائع وتسليمها للمرسل إليه وعليه فالمقرر قانونا أنه يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضائع منذ كلفة بها وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه وكذلك من المقرر قانوناً أنه تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورسها وفكها وتفريغها وإرجاعها للبضائع من إلى الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ المنزلية أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض<sup>2</sup>. وعليه يعتبر تسليم البضاعة في النقل البحري من أهم وأخطر مراحل تنفيذ النقل البحري ذلك أنه بإتمامه يبدأ الناقل البحري بتنفيذ إلتزاماته التعاقدية وما يبقى على الأطراف الأخرى إلا الوفاء بما عليها من إلتزامات<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - هشام قاسي، نوفل الطيار، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2021، ص ص 43 - 44.

<sup>2</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 113 - 115.

<sup>3</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 01.

وعليه يعفى الناقل البحري من المسؤولية وهذه الحالة إذا ما أثبتت أن الضرر اللاحق أو التلف الذي تتعرض له البضائع لا دخل فيه بمعنى آخر ناشئ عن مخاطر خاصة وذلك راجع إلى طبيعة البضائع أو حالتها أو الشروط التي يتم فيه النقل فإنه كأصل عام لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة، وفي حالة قيام الناقل بشحنها بهذه الكيفية تتم مساءلته عن جميع الأضرار التي أصابت البضائع ولا يمكن له أن يدفع مسؤوليته إلا أنه وإستثناءا يمكن عدم مساءلته عن تلك الأضرار إذا أثبتت أن التحميل وقع بإتفاق مع الشاحن<sup>1</sup>، وهو ما ورد في نص المادة 774 فقرة من 02 ت.ب.ج «لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نضاميا ومتعارفا عليه بوجه الخصوص»<sup>2</sup>.

- نقل الحيوانات.

لم يذكر في القانون البحري هذه الحالة، نستنتج من خلال شروط سند الشحن البحري عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عند هلاكها أو ما يلحقها من ضرر.

## الفرع الثاني

### جوازية الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري عن المدة

#### بين إستلام البضاعة إلى غاية تسليمها

هناك حالات يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهي حالات محددة، إذ جاء في نص المادة 812 من ق.ب.ج التي تنص على: «خلاف المادة السابقة يرقى بكل الشروط المتعلقة بتحديد أو التعويض كما يلي:

<sup>1</sup> - نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسي، جامعة العربي بن مهيدي، أم بواقي، 2016، ص ص 69 - 70.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 774 من القانون البحري الجزائري.

- عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من الناقل لغاية البدئ بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفرغها ولغاية تسليمها»<sup>1</sup>.

وعليه سنتعرض إلى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث حددت المادة 802 من ق.ب.ج النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في نصها على أنه: «يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني»، بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية:<sup>2</sup>

نستنتج من خلال هذه النصوص أنه يقصد بتكفل الناقل البحري للبضائع إستلامه إياها من الشاحن أو ممثله وأخذها على عائقه حسب نص المادة 739 فقرة 01 تنص على ما يلي: «يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عائقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني»<sup>3</sup>.

يتحدد إذن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي تنظم القانون البحري أحكامها هذا إستلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن إلى حيث تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفرغ.<sup>4</sup>

## المطلب الثاني

### عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

هناك حالات لا يجوز فيها الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والمتمثلة في عدم جواز الاتفاق عن إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول)، وعدم جواز تحديد مبلغ التعويض بما يقل المبلغ المذكور في المادة 805 من القانون البحري

<sup>1</sup> - المادة 812 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - المادة 739 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 113.

الجزائري (الفرع الثاني) وعدم جواز الاتفاق عن أبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

عدم جواز الاتفاق على إستفادة الناقل البحري التأمين على البضاعة

- نص القانون البحري الجزائري في المادة 811 «يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير المباشر ما يلي:
- أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773 و780، 802، 803، 804 من هذا الكتاب.
- ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدده في المادة 805 أعلاه ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.
- ج- منع النافل الإستفادة من التأمين على البضائع»<sup>1</sup>.

يفهم من ذلك بطلان أي شرط تعاقدى يكون من شأنه الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري أيا كانت صورها وذلك كأصل عام، بما فيها شروط تحديد المسؤولية إذ أن الشروط الأخيرة بما تخوله للشاحن من تعويض تافه يؤدي في الواقع إلى إعفاء الناقل من المسؤولية بيد أن القانون مراعاة منه للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري لم يشأ أن يحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة ومن ثم قرر تحديد مسؤولية الناقل البحري قانوناً عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويض وسط عن الضرر الذي لحق الشاحن، غير أن قبل التحريج عن موقف المشرع الجزائري، فيما يخص التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وبالتالي يجب التطرق إلى أحكام معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن فيما يخص هذا الموضوع.

<sup>1</sup> - المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

وبالرجوع إلى المادة 04 الفقرة 05 من معاهدة بروكسل نجدتها تنص على ما يلي  
**«تقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة بقيمته الفعلية دون التقيد  
 بالحد الأقصى للتعويض»<sup>1</sup>.**

نجدتها قد وضعت حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضاعة  
 أو تلفها بمبلغ مائة جنية إسترلين عن كل طرد أو وحدة وعلى هذا إن كان مقدار الضرر  
 اللاحق بأحد الطرود يزيد على مئة جنية، فلا يحصل الشاحن إلا على مائة جنية، أما إذا  
 كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من مائة جنية فإنّ الشاحن لا يستحق إلا تعويض لما  
 لحقه من ضرر وليس له أن يطالب بمبلغ المائة جنية حتى لا يثري على حساب الناقل  
 البحري بلا سبب<sup>2</sup>.

يعد شرط منع الناقل البحري الاستفادة من مبالغ التأمين على البضاعة إعفاء من  
 المسؤولية إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة، فإنه  
 يؤدي إلى تغطية مسؤولية الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد، حيث يعتبر في الحكم إعفاء  
 الناقل من المسؤولية وبالتالي يقع باطلا بطلان مطلق<sup>3</sup>.

كما جاء في نص المادة 790 الفقرة 04 من القانون البحري الجزائري ما يلي:  
**«تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه  
 البضائع عن الشروط المبنية أعلاه»<sup>4</sup>.**

وهذه المصاريف أو التكاليف تخص نذب خبير (مصاريف الخبرة) وكذلك عمليات  
 فحص المعاينة حسب نص المواد 788، 789، 790 القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - www.djelfa.info.2006.2023.18h33.

<sup>3</sup> - نهاد رزاي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون البحري  
 المينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2022، ص 40.

<sup>4</sup> - المادة 790 تتضمن القانون البحري الجزائري.

بخلاف هذه الشروط الباطلة أجاز القانون البحري الجزائري ومعاودة بروكسل لسنة 1924 لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على شروط أخرى، فالغرض الذي إبتغاه المشرع الجزائري من هذا البطلان هو المحافظة على مصالح الشاحن وحماية من التعسف الذي ممكن أن يمارسه عليه الناقل البحري<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني

عدم جواز تحديد مبلغ التعويض بما يقل المبلغ المذكور

في المادة 805 من القانون البحري الجزائري

نص القانون على مبالغ مالية تدفع للمرسل إليه أو الشاحن في حال هلاك أو تلف البضاعة أو أي تأخير في تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، فهذه المبالغ بمثابة الحدود القصوى لمسؤولية الناقل البحري لا يمكن الحكم بأكثر منها أيا كان الضرر الذي أصاب المضرور، فالغرض من تحديد مسؤولية الناقل هو الموازنة بين مصالح الناقل والشاحن معا، فمصلحة الناقل البحري تقصد على دفع تعويض لا ينفرد من مخاطر الاستثمار البحري أما بالنسبة للشاحن فهي الحصول على حقوقه عند إخلال الناقل البحري بالتزامه<sup>2</sup>.

لقد أعفى المشرع الجزائري الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة في سند الشحن وهذا ما جاء في نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل

<sup>1</sup> - دونية مبخوتي، المرجع السابق، ص 25.

<sup>2</sup> - عثمان هاشمي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2018، ص 48.

طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري»<sup>1</sup>.

يتضح مما سبق أن الناقل البحري لا يستطيع التنصل من المسؤولية شاملة لجميع الأضرار التي تلحق هالكها لأنه قد يعرضه إلى ضرر مادي، وإنما قصرها على مبلغ حددته إتفاقية بروكسل بمائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة والقانون البحري الجزائري حدده بـ 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة عن كيلوغرام وهذا وفق المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي تنص «فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري»<sup>2</sup>.

ونقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم الأمر، وحدة الحساب المتشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسع مائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل العملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 805 من القانون المدني الجزائري.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

نلاحظ أنّ المبلغ الذي حدده القانون هو حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري، وعلى هذا إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد عن القيمة المحددة، أما إذا كان الضرر ليس له أن يطالب بالمبلغ الأقصى حتى لا يثري على حساب الناقل بلا سبب.

لا ينطلق تحديد المسؤولية إلا في حالة عدم تصريح عن قيمة البضاعة قبل الشحن أو إدراج هذا التصريح في سند الشحن فلا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني، ويلزم بتعويض الغير كاملاً على أساس القيمة المصرح بها في ذلك وفق المادة 805 السابقة الذكر، التي ذكرت عدم تصريح الشحن «إذا لم يصرح الشاحن أو من يمثله» وكذلك الوقت «قبل شحنها على السفينة».

وعليه يستفاد من النص المادة 805 أنّ تصريح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها يجب أن تقدم قبل الشحن أو أن يدرج في سند الشحن ويعتبر التصريح حجة على الناقل البحري أن يثبت عكسه أي أن القيمة الحقيقية للبضاعة هي أقل من القيمة المصرح بها<sup>1</sup>.

إنّ تحديد مسؤولية الناقل البحري يقل عن المبلغ المذكور في المادة 805 يعد شرطاً باطلاً ويقضي في ذلك منع الشاحن الأجنبي الذي وضعت له دولته تعويضاً أقل من التعويض المحدد والذي يحصل عليه من الناقل البحري نتيجة هلاك أو تلف البضاعة<sup>2</sup>.

إذا فكل إتفاق هدفه خفض مبلغ التعويض القانوني المنصوص في المادة 805 يعد باطلاً، فكذلك ما يخص تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين عن البضاعة لصالح ناقل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، جامعة أبي بكر تلمسان، ص 214-215.

<sup>2</sup> - نهار رزاوي، المرجع السابق، ص 40.

<sup>3</sup> - رشيد الواجد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 78.

## الفرع الثالث

## عدم جواز الاتفاق عند إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن عدم جواز الإتفاق عن إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري المتمثلة في عدم وضع السفينة صالحة للملاحة المادة 770 ق.ب.ج (أولاً)، عن المسؤولية خلال الرحلة البحرية المادة "802" ق.ب.ج (ثانياً)، عن تحميل ورصّ البضاعة وقلها وحراستها المادة "773" ق.ب.ج (ثالثاً)، عن عملية رفع البضائع على ظهر السفينة المادة "780" ق.ب.ج (رابعاً) وعن زيادة مسؤولية الناقل البحري المادة "803" ق.ب.ج (خامساً).

## أولاً: عدم وضع سفينة صالحة للملاحة (المادة 770 ق.ب.ج).

الأصل في القواعد العامة أن الناقل البحري يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة تقوم بتوصيل البضاعة سالمة لميناء الوصول وهو إلّزام بتحقيق نتيجة معينة بحيث إذا لم تتحقق كان الناقل البحري مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب الشاحن من جراء ذلك إلا أن يتمكن الناقل من رد هذا الضرر إلى السبب الأجنبي إذا نتج الضرر بسبب عيب في السفينة ولو كان هذا العيب خفياً ويقتضي ذلك إلّزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة منذ إبتداء السفر إلى غاية إنتهائه.

فالعيب الخفي أو الذاتي يقصد به أي سبب ناشئ عن طبيعة السفينة الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل<sup>1</sup>، ومنه لا بد أن يعتمد الناقل البحري لإثبات أنه قام بفحص السفينة على الشهادات والوثائق الصادرة عن هيئات الإشراف ويعتبرها القضاء قرينة بسيطة لا قاطعة وعليه لا يكفي أن يثبت الناقل وجود العيب الخفي للسفينة للتخلص من المسؤولية وإنما لا بد من إثبات أنه بذل العناية الكافية واللازمة، وعليه

<sup>1</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012 - ص 290.

فالناقل لا يتحمل عيب التدقيق في مراقبة السفينة وفهمها طيلة عملية، النقل البحري ليستفيد من الإعفاء من المسؤولية عن العيب الخفي بل يكفي في أن يخضع السفينة لرقابة مخصصة ودقيقة قبل إقلاعها حتى يتأكد من صلاحيتها للملاحة وفي مقابل ذلك فإنّ الربان بصفته أحد تابعي الناقل ملزم بالمراقبة الدورية للسفينة طوال الرحلة البحرية والتدخل في إصلاح الأضرار التي قد تطال العنابر في إكتشافه لعيب فيه<sup>1</sup>.

ومنه نجد أن المشرع الجزائري أخذ يبذل العناية في جعل السفينة صالحة للملاحة وليس بتحقيق غاية وذلك إستنادا لنص المادة 770 من ق.ب.ج حيث تنص على ما يلي:

«يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها»<sup>2</sup>.

ومنه نستنتج أنّ الناقل البحري لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب التي لا تعود إلى عدم بذل المهمة الكافية.

ثانياً: عن المسؤولية خلال الرحلة البحرية المادة (802 ق.ب.ج).

تنص المادة 802 من ق.ب.ج على ما يلي: «يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه حتى تسليمها إلى المرسل إليه بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية»<sup>3</sup>.

تبدأ مسؤولية الناقل البحري من لحظة تكلفه بالبضاعة في ميناء الشحن وتستمر إلى غاية تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه، ذلك أنّ البضاعة تمر بمراحل

<sup>1</sup> - دونية مبخوتي، مرجع السابق، ص ص 14 - 15.

<sup>2</sup> - أنظر: المادة 770 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - أنظر: المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

متعددة بما يسمى بالرحلة البحرية، وهنا تكون مسؤولية الناقل، البحري بحيث يتعين على الناقل البحري إستلام البضائع من الشاحن وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري وتبدأ إلتزامات الناقل ومسؤولياته بمجرد إستلامه لبضاعة ويتم إستلام البضاعة في ميناء الشحن في الموعد المتفق عليه وهذا ما نصت عليه المادة 772 من ق.ب.ج، جزائري: «يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، بدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن ألا تتعدى مبلغ أجره الحمولة المتفق عليه»<sup>1</sup>، فإستلام البضائع لا تكون إلا في حالة تواجدها على ظهر السفينة، وعليه فإن عملية التسليم لا تتم بمجرد تفريغ الناقل للبضاعة في ميناء الوصول بل تنتج أثرها عن قبول الأطراف بالوثائق.

**ثالثاً: عن تحميل ورص البضاعة ونقلها وحراستها (المادة 773 ق.ب.ج).**

يقصد بالتحميل تلك العملية التي تتضمن رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر أو على متن السفينة أين كانت الوسيلة كالرافعات أو الآلات أو المضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة وعليه لتحميل البضاعة لابد من أيتم في الميعاد المتفق عليه في العقد، وفي حالة خلوه من تحديد الميعاد يتوجب الرجوع إلى العرف وميعاد التحميل يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك.

لا يجوز للناقل البحري أن يحمل (يشحن) البضاعة على سطح السفينة نظراً للخطورة التي تتعرض لها من سقوط أو إبتلاء أو تلف أو سرقة من الركاب أو رجال الطاقم إلا إذا أذن له الشاحن بذلك ويكون كتابيا بينما يقصد بالرص ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضائع من خطر الهلاك أو تلف أثناء

<sup>1</sup> - أنظر: المادة 772 من القانون البحري الجزائري.

الرحلة البحرية، فالناقل ملزم برصها في المكان المعدّ لها، فعملية الرص إلتزام قانوني على عاتق الناقل حسب إتفاقية بروكسل لسنة 1924<sup>1</sup>.

وعليه فعملية الرص كقاعدة عامة غير جائزة ولا يسمح بها وهو ما تقره معاهدة بروكسل 1924، والقانون الجزائري في المادة 773 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: «يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورسّ البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخصّ البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل»<sup>2</sup>.

إلا أنه ترد إستثناءات على ذلك تتمثل فيما يلي:

- لا يجوز التحميل والرص على السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحدّ من أمن الرحلة البحرية وعندما يكون التحميل نظامياً، وهذا متعارف عليه يوجد ما ترفضه الطبيعة كالمواد الخطيرة وكذا نظراً لحجمها ويستحيل رصّها داخل الصنبر ورس من شأنه أن يخل توازن السفينة لذا يعتبر خطأ من جانب القائم بذلك الحق ولو إنعدم التصريح<sup>3</sup>.

- أما الفقرة الثانية من المادة 774 ق.ب.ج فإنه يجوز الرص على سطح السفينة بحصول الناقل البحري على إن بموجب إتفاق بين الطرفين الشاحن والناقل، إلا أنّ المشرع لم يوضح كيفية هذا الإذن شفويا أو كتابيا وهذا عكس ما ورد في إتفاقية بروكسل لعام 1924 والتي خرجت من نطاق تطبيقها البضائع التي تم رصها على سطح السفينة وهو ما جاء بنص المادة الأولى بأن المشحونات التي تذكر في عقد النقل البحري أن نقلها يكون على ظهر السفينة وقد تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

<sup>1</sup> - أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون دولي خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2018، ص 35-37.

<sup>2</sup> - أنظر: المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - أنظر: المادة 774 من القانون البحري الجزائري.

- ومن أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري هو إلتزام بنقل البضاعة المتفق عليها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه في العقد أو في الميعاد المعقول وإلتزام الناقل بنقل البضاعة هو إلتزام جوهري وأساسي وهو الذي يميز هذا العقد عن بقية العقود والنقل هو الغرض الأساسي وهو الذي يميز هذا العقد عن بقية العقود والنقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري وعلى الناقل إسناد هذا الإلتزام بأن لا يغير خط سير الملاحة التي تسلكه السفينة لأنها قد يعرضها إلى مخاطر البحر فلا يجوز ويمنع على الربان القيام بذلك وإلا يتحمل الأضرار الناجمة، فعليه أن يسلك الطريق المتفق عليه والتي جرت العادة إتباعه ولا يسلك طريق آخر إلا إذا اضطر إلى ذلك وهذا ما يعرف بالانحراف المعقول وعليه إثبات ذلك<sup>1</sup>.

رابعاً: عن عمليات رفع البضائع على ظهر السفينة المادة (780 ق.ب.ج).

يقصد بالتفريغ العملية المادية التي تهدف إلى إنزال البضاعة المنقولة على ظهر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل والأوعية التي تحمل البضاعة إلى رصيف الميناء عند روسو السفينة بعيدة عن الرصيف، وعليمة التفريغ تقع على عائق ونفقة الناقل ويتم التفريغ مباشرة عند وصول السفينة بحيث يبدأ الناقل بفك وإخراج البضاعة بنفس العناية وهذا ما نصت عليه المادة 780 من ق.ب.ج كما يلي: «بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضاعة بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 763 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ»<sup>2</sup>، وعقد النقل البحري يحدد فيه بالعادة مدة التفريغ، وفي حالة عدم النص بتبع العرف والمشرع الجزائري لم يحدد المدة التي تتم فيها عملية إفراغ وهذا ما نصت عليه المادة 781 من القانون البحري الجزائري الفقرة 01: «إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل البحري

<sup>1</sup> - أسماء بوقرة، المرجع السابق، ص 40 - 41.

<sup>2</sup> - أنظر: المادة 780 من القانون البحري الجزائري.

من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة يمكنه إنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل وتكون مصاريف إرسالها ثابتة على عاتق الناقل في الحالات التي يكون فيها الإمتناع عن إفراغ البضائع في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة»<sup>1</sup>.

واعتبرت اتفاقية بروكسل 1924 سندات الشحن بأن التفريغ من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل البحري وللناقل الحرية سواء باتفاق أو بتنظيم مع سلطات الميناء حول استخدام رافعات الرصيف، وهذا ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وفقا للمادتين 04 و05 منها<sup>2</sup>.

خامساً: عن زيادة مسؤولية الناقل البحري المادة (803 ق.ب.ج).

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أنّ الضرر الذي أصاب البضاعة من أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 والتي نصت على ما يلي: «يعفى لنا الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:<sup>3</sup>

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجبه المسمية في المادة 803.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن النقل.

ج- الحريق إلا إذا كان مسببا عن فعل أو خطأ الناقل.

د- أخطاء وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

هـ- القوة القاهرة.

<sup>1</sup> - المادة 781 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - المادة 781 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - أعراب كميّة، المرجع السابق، ص 50.

- و- الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.
- ر- عيب خفي أو وضعية خاصة، عيب ذاتي للمصانع أو نقص البضاعة أثناء السفر.
- د- أخطاء الشاحن ولا سيما إفراز أو التكييف أو تعليم البضائع.
- ط- عيب خفي يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.
- ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
- ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
- ل- أي سبب آخر يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه الشخصي أو بسبب مندوبه وأنهم لم يساهموا في الخسارة أو الأضرار».

خاتمة

## خاتمة:

يعدّ النقل البحري واحد من أقدم وأهم وسائل النقل في التاريخ، و هو يلعب دورًا حيويًا في التجارة والاقتصاد العالميان.

ولقد إستخلصنا من خلال دراستنا هذه أن عقد النقل البحري يولد إلتزامات على عاتق كل من الشاحن والناقل وأنهما ملتزمان بتنفيذ هذا العقد، وفي حالة إخلال أحدهما بهذه الأخيرة تقع عليه المسؤولية، إلاّ أنه يمكن له تحديد هذه المسؤولية أو الإعفاء منها وذلك في حالة ما إذا توفرت الحالات المنصوص عليها قانونا.

وقد تم تحديد مسؤولية الناقل البحري في عدة اتفاقيات دولية مثل اتفاقية هامبورغ للنقل البحري في عام 1978 إتفاقية بروكسل سنة 1924 التي تمنح الناقل البحري مسؤولية تشمل النقل الآمن للبضائع والالتزام بالمعايير الاجتماعية والبيئية، ومع ذلك هذا لا يمنع من وجود حالات إستثنائية تسمح بالإعفاء من مسؤولية الناقل البحري مثل القوى القاهرة والأحداث الغير المتوقعة، ويجب أن يكون هناك توازن بينا مسؤولية الناقل البحري والإعفاء منها وعليه الالتزام بالإجراءات والتدابير الواجبة لتجنب المسؤولية.

نجد أنّ المشرع الجزائري في القانون البحري أورد عدّة حالات للإعفاء من مسؤولية الناقل البحري والتي هي 19 حالة من حالات الإعفاء التعاقدية، وباعتبار الجزائر دولة شاحنة يجب عليها أن تحمي المشاحن وليس الناقل لذلك ندعو المشرع الجزائري بتعديل القانون البحري بتقليص حالات الإعفاء.

وهذه بعض النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها خلال دراسة موضوعنا:

- 1- تحديد مسؤولية الناقل البحري بوضوح في القوانين والأنظمة المحلية والدولية.
- 2- يجب تحديد أنواع المسؤولية مثل المسؤولية المدنية والجنائية والبيئية.
- 3- تحديد الحالات التي تستثنى فيها المسؤولية.

- 4- تحديد الحالات التي تمكن فيها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية مثل: القوة القاهرة والأحداث الطبيعية.
- 5- تقديم توصيات لتعزيز الأمن البحري.
- 6- يجب أن تتضمن الدراسة توصيات لتحسين إجراءات التسوية والتحكيم في حالات النزاعات المتعلقة بالمسؤولية البحرية.
- 7- يجب تعزيز الشفافية فيما يتعلق بالمسؤولية البحرية وإفصاح الناقل البحري عن التفاصيل المتعلقة بالتأمين والتقييمات البيئية والمخاطر.

## قائمة المصادر والمراجع

## قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية.

### 1- الكتب:

1. أحمد محمد حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، الصادر بالقانون رقم 80 لسنة 1990، منشأة المعارف الإسكندرية، (د.ت.ع).
2. ايمان الجميل، الريان المركز القانوني في الحقوق والإلتزامات والمسؤوليات، السلطات، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014.
3. جلال وفاء محمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، (ت.ن.ن).
4. جمال الدين ابن مكرم (إبن منصور)، لسان العرب، المجلد السابع، ط3، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، 2004.
5. لطيف جبر الكوماني، القانون الجزائري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
6. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن).
7. سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
8. كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، منشأة المعارف الإسكندرية، 2008.
9. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.

10. محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إتفاقية هامبورغ، دراسة مقارنة مع إتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 08 لسنة 1990، النهضة العربية، القاهرة، 1992.
11. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
12. محمد بربري، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية.
13. مصطفى كمال طه، التوجيه الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
14. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، السفينة، ملكيتها، ونظامها القانون الخاص، أشخاصها الرحلة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الدائنون، المتميزون، والمرتهنون الحوادث البحرية، التصادم، الخسارات العمومية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
15. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
16. هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، لبنان.

## 2- الرسائل والمذكرات:

### أ- رسائل الدكتوراه:

1. حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.

2. قويدر قرارية، النظام القانون للتعويض في النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018.
3. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.
4. عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، كلية حقوق بن يوسف، بن خدة بن عكنون، الجزائر.

**ب- مذكرات الماجستير:**

1. بسام حميد محمد الطروانة، أجرة النقل البحري، رسالة مقدمة لمتطلبات نيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بغداد، 1997.
2. عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2009.
3. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضاعة (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
4. كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

5. ليندا أكلي، اجراء التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2016.

**ج- مذكرات الماستر:**

1. عثمان هاشمي، مسؤولية الناقل البحري، للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، فرع قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم.
2. نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016.
3. أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون دولي خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2018.
4. مبوختي دونيا، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2022.
5. إكرام قاته، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012.
6. نهاد رزاوي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، قسم الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2022.

7. هشام قاسي نوفر الطيار، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2012.

### 3- المقالات:

1. أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، جامعة أبو بكر، تلمسان، ص ص 214 - 215.
2. مجدت حافظ إبراهيم، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة الدولية المصرية والاتفاقيات الدولية"، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد 01، القاهرة، 1992، ص ص 205 - 225.
3. مروان بدري إبراهيم، "مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني"، مجلة مودة للبحوث والدراسات، المجلد 21، العدد 02، الأردن، 2006، ص ص 102 - 103.
4. لعوج أرزقي، "أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة القانونية والاجتماعية، المجلد 07، العدد 04، ص ص 152 - 155.
5. حلو عبد الرحمن ألو حلو، "التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري"، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، 2007، ص ص 107 - 109.

### 4- النصوص القانونية:

#### أ- الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

1. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض سندات الشحن المتوقعة في 25 أوت 1924 والتي إنضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 71-64، المؤرخ في 02 مارس 1964 يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة

بتوحيد بعضد القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببيروكسل 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج،  
عدد 28 ل 13 فريل 1964.

**ب- النصوص التشريعية:**

2. أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ج.ر.ج.ج  
عدد 29، 10 فريل 1977، معدل ومتم بموجب القانون رقم 10-04 مؤرخ في 51  
أوت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46، 18 أوت 2010.

**ج- الإتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر:**

1. إتفاقية الأمد المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978،  
المسماة بقواعد هامبورغ.

2. إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا  
أو جزئياً لسنة 2009، المسماة بقواعد روتردام.

**ثانياً: باللغة الأجنبية.**

**Les ouvrages :**

1. Fatima BOUKHATNI," Les auxiliaires du transport maritime en droit Algérien », DFM 2008.
2. Rene RODIERE et Emmanuel DU PONTAVICE Droit maritime 12<sup>eme</sup>, Edition, Dalloz paris, 1997.

**Mémoires :**

1. Guillaume Tarin, Les conflits de convections internationales en droit du transport des marchandises, Mémoire en droit du DESS

de droit et de science politique Université, PAUL CEZANNE de droit économie et des science D'AIX.

2. INOCENT FETZE KAMDEM. Les responsabilités du transporteur marine de marchandise au niveau international, Mémoire pour l'obtention du grade de maitre en droit (LLM) Faculté de droit Université Laval Québec. 1999.

## فهرس الموضوعات

شكر وعران

إهداء

قائمة المختصرات

01..... مقدمة

### الفصل الأول

#### تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

06..... المبحث الأول: مفهوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

06..... المطلب الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع إستثناء عن المسؤولية المطلقة

07..... الفرع الأول: المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

10..... الفرع الثاني: الطبيعة القانونية كمسؤولية الناقل البحري للبضائع

11..... الفرع الثالث: الدوافع المؤدية للجوء إلى نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

12..... أولاً: الدوافع القائمة على مبدأ الملائمة

14..... ثانياً: الدوافع القائمة على مبدأ الملائمة

18..... المطلب الثاني: نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

18..... الفرع الأول: نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الموضوع

19..... أولاً: هلاك البضاعة

20..... ثانياً: تلف البضاعة

21..... ثالثاً: تأخر وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ

23..... الفرع الثاني: نطق تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

23..... أولاً: الناقل المتعاقد

24..... ثانياً: الناقل الفعلي للبضائع

26.....	ثالثاً: وكيل السفينة .....
26.....	رابعاً: السفينة .....
28.....	خامساً: المرشد البحري .....
28.....	سادساً: مقال الشحن والتفريغ .....
30.....	المبحث الثاني: ضوابط تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع .....
30.....	المطلب الأول: شروط الاستعادة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع .....
30.....	الفرع الأول: عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة في وثيقة الشحن .....
30.....	الفرع الثاني: عدم قيام الناقل البحري بسلوك يضر بالبضاعة (السلوك العمدي أو عدم الاكتراث) .....
32.....	أولاً: عدم الإكترات .....
33.....	ثانياً: الغش أو العمد .....
34.....	المطلب الثاني: أسس احتساب حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع .....
35.....	الفرع الأول: أساس الطرد .....
36.....	الفرع الثاني: أساس الطرد داخل الحاويات .....
37.....	أولاً: التعريف المادي للحاوية .....
37.....	ثانياً: التعريف القانون للحاوية .....
38.....	الفرع الثالث: أساس الوحدة والوزن .....
38.....	أولاً: أساس الوحدة .....
39.....	ثانياً: الوزن (الكيلوغرام) .....
40.....	الفرع الرابع: أساس أجرة النقل .....
41.....	الفرع الخامس: تقديم التعويض .....
42.....	أولاً: بالنسبة للاتفاقيات الدولية .....

- ثانياً: بالنسبة للتشريع الجزائري..... 42.....
- ثالثاً: تقنيات حساب التعويض ..... 43.....

## الفصل الثاني

### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

- المبحث الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية..... 48.....
- المطلب الأول: حالات الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل البحري ذات صلة بإستغلال السفينة..... 48.....
- الفرع الأول: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة..... 49.....
- الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن العيب الخفي في السفينة..... 51.....
- الفرع الثالث: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن إنحراف السفينة لإنقاذ الأموال والأرواح ..... 52 .....
- الفرع الرابع: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الحريق ..... 55.....
- المطلب الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الغير المتعلقة بالسفينة ..... 58.....
- الفرع الأول: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوة القاهرة..... 59.....
- الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أخطار البحر وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة ..... 60.....
- الفرع الثالث: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين والفتن والاضرابات الأهلية ..... 61.....
- الفرع الرابع: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب الإيقاف أو الإكراه الصادر من حكومة أو سلطة أو الشعب أو الحجز القضائي ..... 62.....
- الفرع الخامس: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب قيود الحجر الصحي ..... 63.....
- الفرع السادس: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة ..... 63.....

أولاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب العيب الذاتي في البضاعة.....	64
ثانياً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب نقص البضاعة أثناء السفر .....	64
ثالثاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم كفاية تغليف البضاعة وانعدامها .....	65
المبحث الثاني: مدى جوازية الإنفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....	66
المطلب الأول: جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....	66
الفرع الأول: جوازية الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع على سطح والحيوانات .....	66
الفرع الثاني: جوازية الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري عن المدة بين إستلام البضاعة إلى غاية تسليمها .....	68
المطلب الثاني: عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....	69
الفرع الأول: عدم جواز الاتفاق على إستفادة الناقل البحري التأمين على البضاعة.....	70
الفرع الثاني: عدم جواز تحديد مبلغ التعويض بما يقل المبلغ المذكور في المادة 805 من القانون البحري الجزائري .....	72
الفرع الثالث: عدم جواز الاتفاق عند إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري .....	75
أولاً: عدم وضع سفينة صالحة للملاحة (المادة 770 ق.ب.ج) .....	75
ثانياً: عن المسؤولية خلال الرحلة البحرية المادة (802 ق.ب.ج) .....	76
ثالثاً: عن تحميل ورس البضاعة ونقلها وحراستها (المادة 773 ق.ب.ج) .....	77
رابعاً: عن عمليات رفع البضائع على ظهر السفينة المادة (780 ق.ب.ج) .....	79
خامساً: عن زيادة مسؤولية الناقل البحري المادة (803 ق.ب.ج) .....	80
خاتمة .....	83
قائمة المراجع .....	86
فهرس الموضوعات .....	93
ملخص.	

## ملخص:

يمثل النقل البحري للبضائع أهمية قصوى في مجال التجارة الدولية، إذ يتم الاستعانة به كثيرا مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع الوسيلة القانونية لنقل البضائع بحرا، إذ بموجبه يقوم الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى آخر لفائدة الشاحن مقابل أجر.

يجب على الناقل البحري تنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد النقل البحري للبضائع على الوجه الكامل وإلا عبر مسؤولا عن ملاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ مسؤولية مطلقة.

رغم مسؤولية الناقل البحري إلا أنه يمكن أن يعفي نفسه من هذه الأخيرة إذا توفرت حالة من الحالات المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي للبضائع كما يمكن له أن يحدد مسؤوليته والذي يقصد به تحديد مبلغ التعويض.

## الكلمات المفتاحية:

الناقل البحري – المسؤولية – الاعفاءات من المسؤولية – تحديد المسؤولية.

## Résumé :

Le transport maritime de marchandises revêt une importance capitale dans le domaine du commerce international, car il est fréquemment utilisé par rapport aux autres moyens de transport.

Le contrat de transport maritime de marchandises est considéré comme le moyen légal de transport de marchandises par mer, selon lequel le transporteur transporte les marchandises d'un port à un autre au profit du chargeur en échange d'une redevance.

Le transporteur maritime doit exécuter pleinement les obligations qui lui sont imposées par le contrat de transport maritime de marchandises, à défaut de quoi il sera entièrement responsable de la propriété des marchandises, de leurs dommages, ou du retard de leur arrivée au port de déchargement.

Malgré la responsabilité du transporteur maritime, il peut s'exonérer de celle-ci si l'un des cas prévus par le droit maritime algérien et les accords internationaux pour le transport aérien de marchandises existe. Il peut également déterminer sa responsabilité, qui est destinée à déterminer le montant de l'indemnisation.

**Les mots clés:** Transporteur maritime – responsabilité – exonérations de responsabilité – limitation de responsabilité.