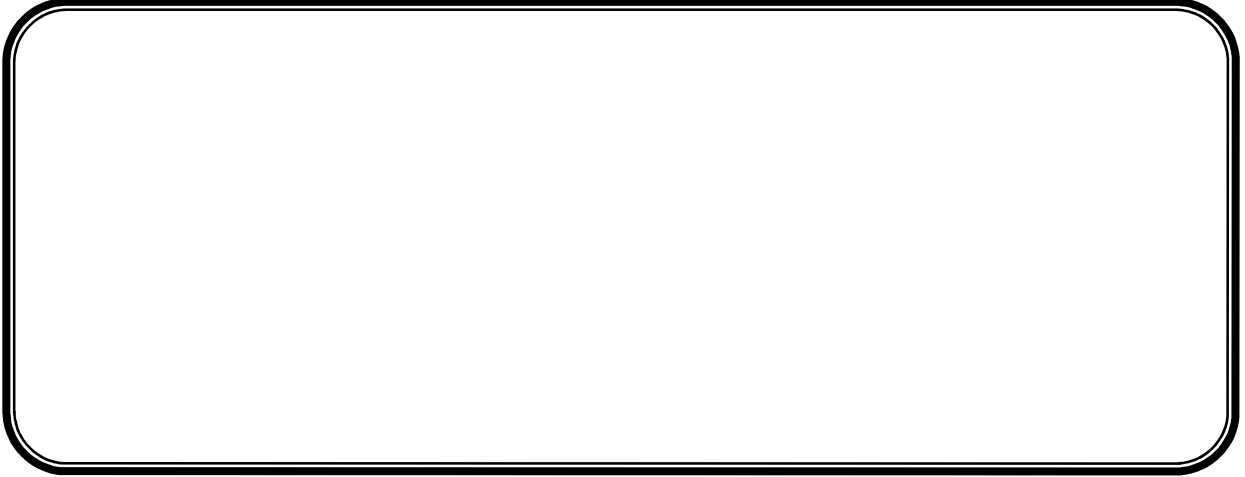




جامعة مولود معمري تيزي وزو  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذة:

من إعداد الطالبة:

د/ أعراب كميلة

- مبخوتي دونية

لجنة المناقشة:

- أ.د- تيزا حسين نوار، أستاذة ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، .....رئيساً.  
د- أعراب كميلة ، أستاذة محاضرة "ب" ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ..... مشرفاً ومقرراً.  
د- بركايل راضية، أستاذة محاضرة "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحناً.

تاريخ المناقشة: 2022/10/18

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شكر وحرمان

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي  
والذي ألهمنا الصحة والعافية فالحمد لله حمداً كثيراً  
نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة "أعراب  
كميلة" على كل ما قدمته لي من توجيهات ومعلومات ساهمت في  
موضوع دراستنا، كما أتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة  
الموقرة الذين قبلوا مناقشة هذا الموضوع.  
كما أتقدم بجزيل الشكر لعائتي لحفظها الله وأدامها  
بالأخص والدايا أطال الله في أعمارهم.

\* مبخوتي دونية \*



# إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى من تهديني بالتربية في الصغر  
وكان لي نبراسا يضيء فكري بالنصح والتوجيه في الكبر أمي وأبي  
حفظهما الله.

إلى من شملوني بالعطف وأكدوني بالعون وحفزوني للتقدم  
أخوتي واخواتي رعاهم الله.

إلى كل من علمني حرفا وأخذ بيدي في سبيل تحصيل العلم  
والمعرفة إليهم جميعا.

أهدي ثمرة جهدي ونتاج بحثي المتواضع إلى جميع أصدقائي  
وصديقاتي بالخصوص قاصد وهينة ديهية، عمراي ربيعة، وزقاني  
أمال وكذا نوردين بلقاسم حفظهم الله وادامهم سندا لي  
وإلى كل طلبة سنة ثانية ماستر دفعة 2022.

\* مبخوتي دونية \*



يعتبر النقل البحري عصب الحياة التجارية وتبادل السلع والحاجيات والمواد في جميع أرجاء المعمورة، وقد عرف النقل البحري تقدماً هائلاً في العصر الحديث إذ أن الصادرات والواردات في جميع أنحاء العالم يعتمد على النقل البحري.

ويعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، فهو يحتل أهمية خاصة بين موضوعات القانون البحري، إذ أنه يؤدي وظيفة لها أهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سوء على المستوى الدولي أو الداخلي باعتباره يسهل عملية تبادل السلع بجميع أنحاء العالم.

فقد النقل البحري عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة بأن يقوم الناقل سواء مستأجراً أو مالكا للسفينة بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه.

يعتبر عقد النقل البحري من أهم وسائل النقل البضائع في المجال الدولي، إن الناقل البحري تقع على عاتقه بعض الالتزامات والتي ينبغي عليه تنفيذها تحت طائلة مسؤوليته، وعليه فإن مسؤولية الناقل البحري تحتل مكان الصدارة في الأمور التي ينطوي عليها عقد النقل البحري، فأحكام مسؤولية الناقل البحري على قدر كبير من الأهمية، فحيث يخل الناقل البحري بالالتزامات التي يفرضها القانون أو العقد تتحقق مسؤوليته، فالناقل البحري يتحمل مسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، فهذه المسؤولية تقع على عاتقه منذ التحميل تحت الروافع وتنتهي بتفريغ البضاعة في ميناء التفريغ.

لكن قد يكون للناقل البحري في بعض الحالات الحق في دفع المسؤولية والإعفاء منها في حالة إثباته أن الضرر اللحاق بالبضاعة ناشئ عن سبب أجنبي لكن هذه الحالات تختلف باختلاف التشريعات، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال استعراضنا للقانون البحري

الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية منها اتفاقية بروكسل 1924<sup>1</sup> وكذا اتفاقية هامبورج لعام 1978 وكذا قواعد روتردام لسنة 2008<sup>2</sup>، وعليه فالإشكالية المطروحة من خلال كل ما تطرقنا إليه هي:

## **ما هي حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والمستفيدون من هذا الإعفاء في كل من القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية؟**

للإجابة عن الإشكالية المطروحة لا بد من دراسة الموضوع كما ورد في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد نقل البضائع بحرا والقانون الجزائري مع التركيز على القانون الجزائري باعتماد المنهج التحليلي والمقارن يتناول أهم المواضيع التي فصلت فيها الاتفاقيات الدولية في مجال نقل البضائع بحرا وكذا القانون الجزائري. سنتبع في هذه الدراسة خطة مقسمة إلى فصلين وكل فصل إلى مبحثين وكل مبحث إلى مطلبين، وذلك على المنوال الآتي:

### **الفصل الأول: الإعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري**

#### **المبحث الأول: الإعفاءات الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالسفينة**

المطلب الأول: عدم صلاحية السفينة الملاحة البحرية حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

---

<sup>1</sup> - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج. عدد 28، ل 3 أبريل 1964.

<sup>2</sup> يجب التنبيه إلى أن هناك من الكتاب من يرجع تاريخ قواعد روتردام إلى سنة 2008، وهناك كتاب آخري يرجعون تاريخ قواعد روتردام، إلا أن في دراستنا أيدنا الكتاب الذين يرجعون تاريخ قواعد روتردام لسنة 2009 وهي السنة التي فتحت هذه القواعد للتوقيع في روتردام بهولوندا ابتداء من 23 سبتمبر 2009.

---

المطلب الثاني: العيب الخفي في السفينة حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من

المسؤولية

**المبحث الثاني: حالات الإعفاء الناقل البحري من المسؤولية غير المتعلقة بالسفينة**

المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوة القاهرة

**الفصل الثاني: مدى صح الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية الناقل البحري**

**والمستفيدون من الإعفاء**

**المبحث الأول: مدى صحة الإعفاءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري**

المطلب الأول: عدم جواز الاتفاق على إعفاء من مسؤولية الناقل البحري

المطلب الثاني: جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

**المبحث الثاني: المستفيدون من الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري**

المطلب الأول: الناقل البحري

المطلب الثاني: تابعي الناقل البحري



---

يعتبر الناقل البحري طرفاً أساسياً في معادلة النقل البحري، إذ لا نتصور تنفيذ عملية نقل للبضائع دون الناقل، بحيث أن هذا الأخير يقوم بتحمل المسؤولية عن البضائع نتيجة أسباب عديدة والتي لا تخلو أن تكون سوى أخطاء الناقل الشخصية أو أخطاء تابعيه، وعليه يكون الناقل مخطئاً ومسؤولاً بمجرد عدم تحقيق النتيجة المقصودة وكذا هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ولا ترفع هذه المسؤولية على الناقل إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي أو لايد فيه.

قد تكون الإعفاءات التي يستفيد منها الناقل البحري إعفاءات قانونية تشمل كل حالات الإعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالسفينة (المبحث الأول)، كما قد تكون حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية غير المتعلقة بالسفينة (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### إعفاءات الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالسفينة

تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، تُعد السفينة للقيام بالملاحة بصفة مباشرة فلا بد أن تكون هذه العمارة البحرية صلبة قادرة على تحمل مخاطر البحر، فلا بد على الناقل أن يتحقق من سلامة السفينة وخلوها من العيوب الخفية التي قد لا تظهر له وعليه فإن الناقل ليحصل على الإعفاء من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة، لا بد أن يثبت أن السفينة فيها العيب الخفي (المطلب الأول)، وكذا عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### عدم صلاحية السفينة الملاحة البحرية حالة

#### من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

يقع على عاتق الناقل البحري بعض الالتزامات التي لا بد أن يقوم بها قبل بدء الرحلة البحرية ومن بينها إعداد سفينة صالحة للملاحة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية لا بد أن يثبت أنه قد قام ببذل عناية كافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، وكذا أن يثبت بذل العناية سواء بعبء إثبات بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة أو عن طريق وسائل إثبات بذل العناية الكافية.

وعليه نجد المقصود بصلاحية السفينة للملاحة (الفرع الأول) وأساس إعفاء الناقل

البحري من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### المقصود بصلاحية السفينة للملاحة

تعرف السفينة بأنها كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويستفاد من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار المنشأة عائمة سفينة شرطان، أولها: أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية والثاني: أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد<sup>1</sup>.

وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>2</sup>.

يلتزم الناقل البحري بأن يهيب سفينة أو جزء منها، القادرة على تسليم البضائع المتعاقد عليها، وإن كان جزء من السفينة فيقتضي أن يكون في السفينة تتمتع بالصلاحية على الإبحار واستقبال البضائع<sup>3</sup>، ويجب ان تكون صلاحية السفينة للملاحة سواء من الجانب الفني (أولاً)، و من الجانب التجاري (ثانياً).

1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 31.

2- أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج عدد 29، صادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج، عدد 46، صادر في 18 أوت 2010.

3- نسيمه أمال حفيري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011، ص 159.

## أولاً: الصلاحية الملاحية للسفينة من الجانب الفني

يلتزم الناقل البحري وفقاً لعقد النقل البحري للبضائع بتقديم سفينة صالحة للملاحة في كل من التقنين البحري الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية حيث نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

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>1</sup>.

إن أهم التزام يقوم به الناقل هو إعداد سفينة قابلة للإبحار للقيام بعملية نقل البضائع، بحيث يقوم الناقل البحري بسهر على توفير الإعداد التقني والاحتياجات في السفينة وتزويدها بالمؤن والرجال لجعلها صالحة للملاحة البحرية<sup>2</sup>، ومنه لا بد أن تكون السفينة قادرة على خوض مخاطر الملاحة في البحار ولا بد أيضاً أن يكون بدن السفينة متيناً، كما لا بد أن تتوفر السفينة على طاقم كاف ومؤهل على نحو ما تقتضي به القوانين واللوائح، فعلى الناقل البحري أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه في إعداد سفينة صالحة للملاحة<sup>3</sup>. يتم تقسيم الصلاحية الملاحية للسفينة حسب حالة هيكلها ربما في ذلك الأحكام، وسائل الدفع وإمدادات الوقود، لكي تعتبر المنشأة سفينة، فإنه يجب أن تكون لديها القدرة على السير في البحر وصالحة للملاحة فيه ولا تكون السفينة كذلك إلا إذا كانت تتوافر فيها شروط المتانة والصلابة التي تضمن لها سلامتها أثناء الرحلة البحرية بما تتضمنه من

1- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

2- محمد فتاحي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري في اتفاقية هامبورج"، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد درارية، أدرار، الجزائر، 2015، ص 51.

3- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997، ص 528.

مخاطر وشدائد غير عادية قد تتعرض السفينة لذلك يجب أن يكون بناءها متين وتكون مزودة بالوسائل اللازمة التي تبعث في النفس الاطمئنان على قدرتها في مواجهة الأخطار البحرية والسير فيه دون خوف أو تردد بوسائلها الخاصة التي تتفق مع نوع الملاحة التي خصصت لها.

فوصف السفينة لا يقتصر على جسمها أو هيكلها، بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها لها سواء أكانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالألات والصواري، والقوارب والسلاسل والمرساة والرافعات والبوصلة والتلغراف اللاسلكي التي تحتاج إليها السفينة لصد الاعتداء الواقع عليها من القراصنة البحريين والشباك إلى غير ذلك من الأشياء اللازمة لاستغلال السفينة<sup>1</sup>.

#### ثانياً: الصلاحية للملاحة للسفينة من الجانب التجاري

يلتزم الناقل البحري بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع فيها وحفظها، ويعني ذلك نظافة وتطهير العنابر وسلامة المعدات التهوية والتبريد وسلامة التنسيق وصلاحية السفينة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه مسألة نسبية تتوقف على نوع الرحلة وطبيعة البضاعة المنقولة، وتثبت صلاحية السفينة عادة بواسطة ترخيص الملاحة الذي تمنحه إدارة التفتيش البحري، بمصلحة الموانئ بعد التأكد من تلك الصلاحية وكذلك من الشهادات التي تمنحها هيئات الإشراف، إلا أن الأمر بصدد مثل هذا الإثبات أنه محض قرينة بسيطة يمكن دحضها بالدليل العكسي<sup>2</sup>.

تتعلق إذا صلاحية السفينة من الجانب التجاري بقدرتها على استقبال البضائع وعلى نقلها، ويتعلق الأمر بتهيئة البضائع، فيتطلب عقد الشحن على وجه التحديد أن يوضع تحت تصرفه عنابر نظيفة ومن دون رائحة، ويجب على الناقل البحري التحقق من حالة السفينة

1- نسيمه أمال حفييري، مرجع سابق، ص ص 161-162.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 529.

وإعداد الغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها.

لا يمكن للناقل البحري التنصل من مسؤوليته عن إعداد سفينة صالحة للملاحة من الجانب التجاري بحجة أن الشاحن قد قام بمراقبة العنابر من طرف شركات مراقبة، وبمجرد أن يعني الناقل بالتزامه المتمثل في الصلاحية التجارية يجب عليه من خلال "إشعار الجاهزية" أن يخطر المتعاقد معه بأنه على استعداد للشروع في شحن البضاعة وأن السفينة صالحة للملاحة<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### أساس إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

#### بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة

يجب على الناقل البحري أن يبذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة (أولاً) ويقع عليه عبئ إثبات أنه بذل الهمة الكافية لذلك (ثانياً).

#### أولاً: بذل الناقل البحري العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة

يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل بدء الرحلة فالتزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة التزام ببذل عناية، ولا يسأل الناقل البحري بعد ذلك عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، مدام قد قام بتنفيذ الالتزام الذي نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 فإن الناقل البحري لا يسأل عن هلاك أو تلف ناشئ عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائد إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو ضمان تجهيزها وتطعيمها أو تموينها على وجه مرض أو إعداد الغرف الباردة وجميع الأقسام الأخرى.

1- نسيمة أمال حفيري، مرجع سابق، ص 163.

ومنه نستنتج أنه إذا قام الناقل البحري ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة واكتشف فيما بعد أنها غير صالحة للملاحة نتيجة عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة فإنه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب والتي لا تعود إلى بذل الهمة الكافية ولا تعتبر شهادات الشركات الإشراف دليلاً قاطعاً على الصلاحية الملاحية وإنما مجرد قرينة قابلة للإثبات<sup>1</sup>.

يفهم إذا من التزام الناقل البحري ببذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة أنه التزم ببذل عناية يتم الوفاء به بمجرد القيام ببذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للسفر ولا يسأل الناقل بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة مادام قد قام بتنفيذ الالتزام الذي نصت عليه الاتفاقية<sup>2</sup>.

نجد أيضاً أن المشرع الجزائري أخذ ببذل العناية في جعل السفينة صالحة للملاحة وليس بتحقيق غاية استناداً إلى نص المادة 770 من القانون البحري الجزائري: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة بذل العناية اللازمة وذلك بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

ومعيار العناية اللازمة هو معيار الرجل العادي، ويكفي أن الناقل البحري قام ببذل العناية اللازمة للتخلص من المسؤولية ويعفي نفسه استناداً إلى نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>.

---

1- محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في

الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2006، ص 09.

2- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، القاهرة، 1989، ص 226.

3- محمد دمانة، مرجع سابق، ص 10.

## ثانياً: إثبات بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة

يجب على الناقل البحري بذل عناية لازمة قبل بدء الرحلة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، وإثبات بذل العناية لابد من التطرق إلى عنصرين هما:

### 1- عبئ إثبات بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة:

يقع عبء إثبات بذل العناية الكافية على عاتق الناقل البحري وبالتالي فإن أصحاب الحق في البضاعة بمجرد إثباتهم لهلاك البضاعة أثناء عملية النقل البحري بسند الشحن، فإن الناقل لا يملك إلا أن يقدم دليلاً على أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة.

### 2- وسائل إثبات بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة:

يلجأ الناقل البحري من أجل إثبات أنه قام ببذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة إلى تقديم شهادات ووثائق تتعلق بالإمكانات المادية للسفينة من أجل الإيجار، هذه الوثائق والشهادات غالباً ما تكون صادرة عن هيئات وشركات متخصصة مستقلة يطلق عليها شركات التصنيف.

تعتبر حجية شهادات التصنيف الممنوحة للسفينة بإجماع من الفقه والقضاء اللاتيني والأنجلوساكسوني أنها قرينة بسيطة يجوز دحضها بكافة الوسائل، وترجع مسألة تقدير قوتها الثبوتية إلى قضاة الموضوع ويستند هذا الرأي على حقيقة قصر مدة العقد التي يربط شركة التصنيف بالسفينة<sup>1</sup>.

---

1- 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 30-31.

## المطلب الثاني

### العيب الخفي في السفينة حالة من حالات

#### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

بعد إعداد سفينة صالحة للملاحة لأبد من أن ينتقل الناقل البحري إلى التحقق من كل عيب خفي في السفينة لم يستطع ملاحظته واكتشافه رغم كل محاولته في ذلك لذا يتمسك الناقل بحالة العيب الخفي رغم بذله اليقظة والعناية الفائقة لذلك، وعليه نجد المقصود بالعيب الخفي (الفرع الأول)، وإثبات العيب الخفي (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول

##### المقصود بالعيب الخفي في السفينة

يقصد بالعيوب الخفية سائر العيوب التي تكون في السفينة والتي تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة والعيوب الخفية معناها أنها تشمل سائر العيوب التي لا يمكن اكتشافها ببذل الاهتمام الكافي والمبرر الموضوعي، ذلك أن أداة الملاحة تحتوي على آلات وأجهزة يصعب على الناقل كشف ما يلحقها من عيوب خفية<sup>1</sup>، ومنه فالمقصود بالعيب الخفي حسب ما جاء في اتفاقية بروكسل 1924 هو ذلك العيب الذي لا يمكن اكتشافه رغم بذل الناقل البحري اليقظة المعقولة.

أما الفقيه F. Saurage فقد عرف العيب الخفي للسفينة على أنه ذلك العيب الذي يستحيل على الناقل البحري اكتشافه بالعناية الفائقة.

أما الدكتور Hindadil فقد عرفه على أنه ذلك العيب الذي قد يعتري السفينة ويحول دون تشغيلها أو صلاحيتها للملاحة البحرية، وقد يكون هذا العيب في بناء السفينة

1- محمد دمانة، مرجع سابق، ص 12.

في حيث لا يمكن اكتشافه عن طريق فحص أو مراقبة معمقة<sup>1</sup>، ومنه فالعيب الخفي هو ذلك العيب الذي لا تكتشفه اليقظة المعقولة للناقل، وهذا ما نص عليه القانون البحري الجزائري في المادة 803 الخاصة بالعيب الخفي في السفينة، والذي لا يستطيع الناقل اكتشافه باستعمال يقظته المعقولة<sup>2</sup>، ومنه فإن العيوب الخفية هي العيوب التي تكون في السفينة تعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني

### إثبات العيب الخفي في السفينة

لكي يعفى الناقل البحري من المسؤولية يجب عليه أن يثبت أنه قام ببذل العناية اللائمة في فحص السفينة وأنه لم يلاحظ عيب فيها، فيقع على عاتق الناقل أن يثبت بأنه قام بفحص جميع (أجهزة والآلات على متن السفينة) ثم لا بد من أن تكون السفينة طيلة مدة استغلالها تحت رقابة الجهات الإدارية وشركات الإشراف فإذا خفي العيب على هذه الهيئات المختصة فمن باب أولى العيب على الناقل وتابعيه.

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 واللائمة<sup>4</sup>، وعليه فالناقل لا يحتمل عيب التدقيق في مراقبة السفينة وفحصها طيلة عملية النقل البحري ليستفيد من الإعفاء من المسؤولية عن العيب الخفي بل يكفيه في

1- سعيد دالع، مرجع سابق، ص 36.

2- الرشيد 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، ص 72.

3- كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 192.

4- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 25.

---

أن يخضع السفينة لرقابة مخلصمة ودقيقة قبل إقلاعها حتى يتأكد من صلاحيتها للملاحة، وفي مقابل ذلك فان الربان بصفته أحد تابعي الناقل ملزم بالمراقبة الدورية لعناصر السفينة طوال الرحلة البحرية والتدخل في إصلاح الأضرار التي قد تطال العناصر في اكتشافه لعيب فيه<sup>1</sup>.

يستنتج من كل ذلك أنه إذا قام الناقل البحري ببذل الهمة الكافية واليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة، ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة نتيجة عيوب لم تظهرها هذه اليقظة المعقولة، فإنه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب التي لا تعود إلى عدم بذل الهمة الكافية.

بعبارة أخرى يجب على الناقل البحري إثبات استحالة اكتشاف العيب الخفي في السفينة رغم الفحص الدقيق المنجز ببذل العناية الواجبة والمستمرة والعلاقة السببية بين الصعوبات الفنية المتعلقة بالعيب الخفي، والخسائر التي تعرضت لها البضائع إذا أراد أن يعفي من مسؤوليته<sup>2</sup>.

---

1- سعيد دالع، مرجع سابق، ص ص 37-38.

2- نسيمه أمال حفيري، مرجع سابق، ص 170.

## المبحث الثاني

### حالات إعفاء الناقل البحري

#### من المسؤولية غير المتعلقة بالسفينة

بعد تهيئة السفينة للملاحة البحرية أو بمعنى آخر بعد تنفيذ التزامات الناقل قبل بدء الرحلة تأتي المرحلة الثانية والتي هي المرحلة أثناء الرحلة البحرية، قد تحدث بعض الأخطاء التي لا يد للناقل فيها أو بمعنى صريح بسبب أجنبي، وهنا يتمسك الناقل بدفع المسؤولية وذلك بسبب أجنبي لا دخل له فيها من إثبات ذلك حيث نجد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير (المطلب الأول) وكذا حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

### حالات إعفاء الناقل البحري

#### من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير

يمكن للناقل البحري التمسك بدفع المسؤولية عنه في حالة ما إذا أثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه بحيث هي كثيرة هذه الأسباب ومتنوعة، قد تكون بفعل خطأ الغير من أفعال وقد تتعلق بالبضاعة سواء وجود عيب فيها أو نقص فيها أو عجز الطريق.

وعليه نجد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير (الفرع

الأول) وكذا حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### حالات إعفاء الناقل البحري

#### من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير

يعفى الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير والمتمثلة في كل من الحريق (أولاً)، الأفعال المسببة لحادث لا تتسبب للناقل البحري (ثانياً)، حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين (ثالثاً)، إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي (رابعاً)، الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل (خامساً)، وكذا قيود الحجز الصحي (سادساً)، وأخيراً إنفاذ الأرواح والأموال في البحر (سابعاً).

#### أولاً: الحريق

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، ومقتضى ذلك أن يثبت الناقل سبب الحريق، فكل حريق مجهول السبب لا يمكن اعتباره حادثاً مفاجئاً، وبالتالي فإنه يشغل مسؤولية الناقل<sup>1</sup>.

وعليه فالحريق لا يؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التحكم فيه أو منعه من الانتشار، فعلى الناقل البحري إثبات سبب هذا الحريق وإذا عجز عن ذلك فتقوم مسؤوليته، فلا تقتصر الإعفاء في هذه الحالات على المسؤولية الناشئة عن الحريق بل يشمل أيضاً الإضرار التي أحدثتها الدخان أو المياه التي أطفأت النار ويعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت قيام علاقة سببية بين الضرر

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص 100.

الذي أصاب البضاعة والحريق الذي حصل ولكن لا يكون هناك مجال لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا أحدث الحريق بفعله أو خطئه<sup>1</sup>.

حسب ما نصت عليه المادة 803 الفقرة "ج" من القانون البحري الجزائري: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

...ج- الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل،..."<sup>2</sup>.

ثانيا: الأفعال المسببة لحادث لا ينتسب للناقل البحري

نصت المادة 803 فقرة "ك" من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يعفى الناقل من المسؤولية...مما يلي:

...ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل..."<sup>3</sup>.

وما دام الفعل المسبب للحادث لا ينسب للناقل فلا يبقى هنا سوى خطأ الغير وهذا الغير لا يكون من الأشخاص التابعين للناقل.

وتطبيقا لذلك فإن الناقل البحري لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان ذلك الضرر نتيجة تصادم راجع كليا لخطأ ربان سفينة أخرى ففي هذه الحالة يجب على المتضرر الرجوع على مالك السفينة، كما أنه تعتبر من فعل الغير الفتن والثورات وأعمال القرصنة، وذلك مفاده أن الفتنة الثورات إذا لم تعد قوة قاهرة وهذا العدم توافر شروطها، أي التوقع واستحالة الدفع، فإنها تعتبر أفعالا صادرة من الغير وبالتالي سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>3</sup>.

1- فاروق زايدي، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016، ص 19.

2- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

3- مراد بسعيد، مسؤولية الناقل للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص 51.

### ثالثا: حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين

لم تتعرض المادة 803 من القانون البحري الجزائري إلى حوادث الحرب والأعداء العموميين وكذا الشعب كسبب لدفع مسؤولية الناقل البحري، مما يعني أن المشرع الجزائري اعتبرها من الأفعال السببية لحادث لا ينسب إلى الناقل<sup>1</sup>.

تكون الحرب قوة قاهرة بما ينجم عنها من أحداث ومن أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع غير متوقعة، والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه وليس هو الحرب ذاتها بل ما تخلفه من أحداث واضطرابات، إذن فالحرب لا تعد بذاتها قوة قاهرة تعفى الناقل من تنفيذ التزامه وإنما تعفيه وقائع الحرب المحددة التي لها خصائص القوة القاهرة، ويقع على الناقل البحري إثبات أن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن توقعها أو دفعها<sup>2</sup>، ومنه يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن حوادث الحرب كضرب الغواصات والسفن الحربية للسفن التجارية والغارات الجوية على السفن التجارية واغتيال العدو للسفينة واغتيال العدو للبضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية.

كما يعد من حوادث الحرب التجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية وقوعها في يد العدو، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه للسفينة أما عن أعمال الأعداء العموميين فمن الصعب تحديد المعنى المقصود بالأعداء العموميين، ولعل المقصود بذلك هو أعمال القراصنة، وهي أعمال تكاد تكون نادرة في الوقت الحاضر<sup>3</sup>.

1- نسيمه أمال حفيري، مرجع سابق، ص 46.

2- محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 101.

3- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 266.

رابعاً: إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي

لم تتعرض المادة 803 من القانون البحري الجزائري إلى إيقاف أو إكراه صادر من الحكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي، فهي شأنها شأن الحروب وأعمال الأعداء العموميين وغيرها تؤول إلى الحوادث التي لا ينتسب فعلها للناقل البحري. فتشمل هذه العبارة أي عمل يصدر من سلطة عامة يكون من أثره عرقلة تنفيذ عقد النقل البحري حتى ولو كان ذلك في وقت السلم، كخطر تصدير البضاعة أو استيرادها والمصادرة، بالإضافة إلى الإيقاف والإكراه الصادر من سلطة عامة حالة الحجز القضائي، ومن ثم يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن الحجز القضائي، سواء كان حجراً على السفينة أو حجراً على البضاعة فقط.

يشترط لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الحجز القضائي ألا يكون لخطأ الناقل البحري أو خطأ تابعيه دخل في توقيع الحجز أو إطالة مدته، وعلى أية حال يجب على الناقل البحري أن يبذل الهمة الكافية لرفع الحجز<sup>1</sup>.

**خامساً: الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق المعرضة أثناء العمل**

يستفيد الناقل البحري من الإعفاء من المسؤولية إذا أثبت أن الإضراب أو الإغلاق أو عوائق العمل هي سبب الضرر اللاحق بالبضاعة، كما إذا كانت البضاعة قابلة للتلف أو تلفت لعدم تفريغها في الوقت المناسب بسبب إضراب عمال التفريغ في الميناء، وكذا حالة خسائر في البضاعة<sup>2</sup>.

يجب على الناقل إثبات أن هذه العلاقة من الأسباب إلى الآثار، فيكفي على الناقل إثبات العلاقة السببية بين الضرر الحاصل للبضاعة ليعفى من المسؤولية<sup>3</sup>.

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 266.

2- المرجع نفسه، ص 267.

3- نسيمه أمال حفيوي، ص مرجع سابق، ص 52.

## سادسا: قيود الحجر الصحي

يقصد بقيود الحجر الصحي تلك القيود التي تتخذها السلطات الصحية لمنع انتشار الأمراض المعدية والأوبئة (أفضل مثال على ذلك فيروس كورونا) ولا تعتبر هذه القيود سببا للإعفاء إذا كانت معروفة للناقل وقت إبرام العقد، إلا أن معرفة قيود الحجر الصحي وقت إبرام العقد لا تحول دون تمتع الناقل البحري بالإعفاء إذا كانت هذه القيود معروفة للشاحن الذي قبل أن تشحن البضاعة إلى ميناء تطبيق فيه إجراءات صحية استثنائية تقديرا منه أن مثل هذه الإجراءات قد تنتهي قبل وصول البضاعة وبالتالي فحتى يستفيد الناقل البحري من قيود الحجر الصحي كحالة مستثناة فإنه لا بد أن يثبت أنه لم يكن بإمكانه توقع وجود حجر صحي ولم يكون بإمكانه تفاديه<sup>1</sup>.

## سابعا: إنقاذ الأرواح والأموال في البحر

يعنى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح دون قيد أو شرط وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الربان، يتعرض للعقاب عنه إذا لم يستجب لنداء الاستغاثة وإنقاذ السفن التي تكون مشرفة على الهلاك، أما في حالة إنقاذ الأموال فهنا تطلب أن تكون التدابير المتخذة معقولة لأن المفاضلة، تكون بين مال ومال آخر فعلى الناقل ألا يهدر البضائع المشحونة على سفينته من أجل إنقاذ الأموال الموجودة على السفينة المشرفة على الهلاك فضلا على أنه أمر اختياري لا إلزام على الربان القيام به<sup>2</sup>.

1- نسيمه أمال حفيري، ص مرجع سابق، ص 50.

2- أمير خالد عدلي، أحكام الدعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 84.

## الفرع الثاني

### حالات إعفاء الناقل البحري

#### من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة

يعفى الناقل البحري من المسؤولية بسبب عيب ذاتي للبضاعة (أولاً)، وعن نقص البضاعة أثناء الطريق (ثانياً)، وأخيراً عن أخطاء الشاحن (ثالثاً).

#### أولاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب العيب الذاتي للبضاعة

يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع أو تلفها ومثال ذلك حصول اشتعال تلقائي، ويرى جانب من الفقه على أنه يعتبر عيب ذاتي للبضاعة كونها قابلة مثلاً للكسر<sup>1</sup>، فذلك قد يكون إما لأنه رغم سلامة التغليف فإن تداولها تم بطريقة معيبة بما يجعل الناقل مسؤولاً، وإما نتيجة إهمال من الشاحن إذا عهد إلى ذلك الناقل بالبضاعة بتغليف معيب، دون أن يبين على غلافها الخارجي طبيعتها وهو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن العيب الذاتي للبضاعة وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك وإن كان ذلك لا ينفي أنه يقع على الناقل البحري واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة، كما يكون على الشاحن إخطار الناقل البحري حيث يستوجب الأمر اتخاذ احتياطات خاصة<sup>2</sup>.

#### ثانياً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب نقص البضاعة أثناء الطريق (عجز الطريق)

يقصد بعجز الطريق هو النقص الذي تتعرض له البضاعة سواء من حيث الحجم أو الوزن أثناء الرحلة البحرية، ويحدث ذلك بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن كالحبوب والأرز واللحوم أو بعض الفواكه أو تتبخر بسبب الحرارة كالسوائل.

1- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية ...، مرجع سابق، ص 32.

2- محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 102-103.

يختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغييرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق وبالتالي عجز الطريق هي النسبة المئوية تحددها العادات التجارية وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى ولا يستثنى من هذه الحالة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر بالحرارة كالمقبضات الحديدية وسبائك المعادن، فإذا تجاوز العجز هذه النسبة خفضت مسؤولية الناقل بنسبة العجز المسموح به<sup>1</sup>، فإذا نشئ العجز بسبب الناقل فهو من يتحمل المسؤولية وإذا ما كان عكس ذلك يعفى من المسؤولية.

### ثالثاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أخطاء الشاحن

يعفى الناقل البحري من المسؤولية بسبب أخطاء الشاحن والمتمثلة في انعدام أو عدم كفاية تغليف البضاعة، أو عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات الخاصة بالبضاعة أيضاً إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة.

#### 1- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب انعدام أو عدم كفاية التغليف للبضاعة:

يعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يصدر بضاعته مغلفة تغليفاً معيباً أو دون تغليف كامل أو كاف، فوجوب كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية وإنما لحمايتها أيضاً أثناء تداولها خلال عمليات الشحن والتفريغ<sup>2</sup>.

يختلف التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وطبيعة الرحلة ومدتها، ومراد إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في هذه الحالة هو منطوق الأمور ذاته فالناقل لم يشترك في التغليف وإنما الشاحن وحده هو المرجع في الحكم على طبيعة ووسيلة تغليف البضاعة التي يعهد بها إلى الناقل<sup>3</sup>.

1- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية...، مرجع سابق، ص 33.

2- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية...، مرجع سابق، ص 35.

3- محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص ص 107-108.

## 2- إعفاء الناقل البحري بسبب عدم كفاية أو إتقان العلامات الخاصة بالبضاعة:

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه البضائع البيانات المتعلقة بها وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وعلى الشاحن أن يقدم إلى الناقل العلامات الرئيسية اللازمة للتحقيق من نوع البضاعة، وأن تكون مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق والأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

تكمن أهمية كفاية وإتقان العلامات في أن تعرف الناقل على كافة البضائع على وجه التحديد هو الذي يمكنه من اتخاذ ما يلزم من احتياطات وعناية تجاه البضائع وعدم كفاية أو إتقان العلامات يعد إهمالا من الشاحن يعني إخلالا بالتزامه يترتب عليه عقد النقل البحري في حقه، فإذا ما أثبت أن الضرر الذي يلحق بالبضاعة ناشئ من عدم كفاية أو إتقان العلامات فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الضرر على أن الناقل يبقى مع ذلك مسؤولا إذا كانت العلامات التي على الطرد غير صحيحة إلا أن الطرد يحمل بطريقة ظاهرة اسم الشاحن وعنوانه ومع ذلك انتظر الناقل عدة سنوات لإخطار الشاحن بوجود الطرد في مخازنه ذلك أن الخطأ في العلامات لا يصح أن يكون من أثره ألا يابه الناقل بمصير البضاعة التي تسلمها<sup>1</sup>.

## 3- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة:

لا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضائع وتلفها إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها وتمكين الناقل من إثبات ذلك، فإذا كانت إفادة الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها مخالفة للحقيقة فيعد مسؤولا اتجاه الناقل عن الأضرار الناتجة عن إفادته، وهنا يعاقب الشاحن بإعفاء الناقل البحري من

1- محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 594.

المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أيا كان سبب الهلاك أو التلف، بشرط أن يثبت الناقل عدم صحة البيانات التي أوردها الشاحن في سند الشحن فضلا عن إثباته سوء نية الشاحن. بالنسبة للقانون الجزائري ذكر هذه الحالة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون التصريح في وثيقة الشحن..."<sup>1</sup>.

على أنها تعتبر من الحالات المحددة لمسؤولية الناقل، غير أن المادة 806 ذكرت أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكبها الشاحن بتعمد منه تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، وعليه فإن المادة 810 من القانون البحري الجزائري نصت على ما يلي: " لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الضرر بسبب البضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها أو وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"<sup>2</sup>.

تعتبر المسؤولية هنا مسؤولية مفترضة بل يمكن أن تمتد إلى المسؤولية التعاقدية وتدخل ضمن السبب الأجنبي وبالتحديد خطأ المضرور إذ لا يجوز للمضرور أن يستفيد من خطئه، ومنه فمتى كان الشاحن هو المتسبب في حدوث الضرر للبضاعة التي بعهدتها الناقل يكون هذا الأخير معفى من المسؤولية عن كل ما يلحق للبضاعة"<sup>3</sup>.

1- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

2- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

3- مسعود نايلي، نسيبة زعوب، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرياح، ورقلة، 2018، ص 24-25.

## المطلب الثاني

### حالات إعفاء الناقل البحري

#### من المسؤولية بسبب القوة القاهرة

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع بحرا كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد أو حسب ما تقضي به الظروف العادية، وإذا ما لم يحم بالتزامه هذا يعتبر قد أخل بالتزام تحقيق النتيجة وعليه يكون قد اقتترف خطأ، لكن يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما توافرت حالات واردة على سبيل الحصر، والتي يعفى فيها الناقل البحري من مسؤوليته حتى ولو تعرضت البضاعة المشحونة للضرر ومن بين هذه الحالات نجد القوة القاهرة وعليه نجد مفهوم القوة القاهرة (الفرع الأول)، وكذا تطبيقات القوة القاهرة على النقل البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### مفهوم القوة القاهرة

تعرف القوة القاهرة عموما بكونها حدث ليس بإمكان توقعه وبالمستطاع دفعه أو تلافيه والقوة القاهرة كالحادث المفاجئ يتميز بأنه حادثة لم يكن في وسع الناقل توقعها أو مقاومتها<sup>1</sup>.

مما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، ذلك مثل: هبوب عاصفة شديدة غير عادية أو هياج البحر هياجا غير عاديا، ولا تعد أخطار البحر العادية من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت شدتها حدا يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها.

يمكن بالتالي للناقل البحري إثبات أن هلاك البضائع مثلا كان نتيجة حادث لم يكن في إمكانه توقعه، ولم يتسبب بسلوك منه بإحداثه، ولم يستطيع تفادي آثاره، ومثال ذلك تعرض السفينة إلى إعصار غير متوقع، أو نشوب حرب مفاجئة أو حصار بحري على

1- مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 47.

ميناء التفريغ، فبالرجوع إلى المادة 803 من القانون البحري الجزائري نجد أنها تضمنت القوة القاهرة كحالة من الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري، وعليه فإذا كانت القوة القاهرة أدت إلى هلاك وتلف البضاعة فإن الناقل البحري يعفى من المسؤولية بذلك، لكن قبل هذا يجب التأكد من توفر الشروط اللازمة لاعتبار أن ما حدث للبضاعة كان نتيجة لما يسمى القوة القاهرة<sup>1</sup>.

ومنه لا بد أن تتوفر في القوة القاهرة ثلاثة شروط حتى تتحقق وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

### 1- أن يكون الحادث مستحيلا دفعه:

لا يكفي في الحادث حتى يعتبر قوة القاهرة أو حادثا فجائيا أن يكون مستحيل التوقع وبل يجب أن يكون أيضا مستحيل الدفع، ويجب كذلك أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل الالتزام مستحيلا، وأن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة إلى المدين وحده، فالحادث المثار في إطار القوة القاهرة يجب أن يكون مانعا كليا للمدين لتنفيذ التزامه.

### 2- عدم إمكان التوقع:

يجب أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي غير ممكن التوقع، فإذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثا مفاجئا ويجب أن يكون الحادث غير مستطاع الدفع لا من جانب المدعى عليه فحسب بل من جانب أشد الناس يقظة وبصرا بالأمور، وعدم إمكان التوقع لا يتصور أصلا إلا بالنسبة للحوادث التي لم يسبق وقوعها، ولكن إذا أخذنا عدم إمكان التوقع بهذا المعنى لخرجت حوادث كثيرة من دائرة القوة القاهرة كالزلازل والغرق الحربي، إذا كل منها قد سبق وقوعها ولذا فيكون المقصود بعدم إمكان توقع الحادث أن بالرغم من سبق وقوعه، لا يستطاع توقع وقت حدوثه ثانية حتى من أشد الناس حيطة، والمعيار كما هو ظاهر معيار موضوعي وليس بذاتي.

1- مسعودة نيلي، نسيبة زعوب، مرجع سابق، ص 20.

### 3- أن يكون الحادث خارجيا:

حتى تتحقق القوة القاهرة كسبب من أسباب إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته لا بد أن يكون الحادث ناتج عنها خارجيا ومستقلا عن إرادة الناقل ولم يشارك في حدوثه ولم يتمكن من درئه، كما أن مخاطر البحر الناتجة عن ظواهر تعتبر خارجة عن نشاط الناقل البحري، فهبوب عاصفة قوية مفاجئة يعتبر حادثا خارجيا عن إرادة الناقل وبالتالي فهو يمثل أحد مظاهر القوة القاهرة<sup>1</sup>.

#### الفرع الثاني

#### تطبيقات القوة القاهرة على النقل البحري

تتنفي مسؤولية الناقل البحري للبضائع عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو نقص إذا كان هذا التلف راجع إلى قوة القاهرة أو حادث مفاجئ لا يد له فيه. لا فرق من الناحية القانونية بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ الذي يترتب عليه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وهذا ما أكدته المحكمة العليا في القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية في الملف رقم 65920 الصادر بتاريخ 11 جوان 1990، بحيث بينت أن الخسائر الناتجة عن ارتطام السفن بسبب القوة القاهرة يعفى طاقم السفينة من المسؤولية ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد مخالفا للقانون، ويعتبر إعفاء الناقل البحري من التزامه بسبب القوة القاهرة تطبيقا للقواعد العامة المنصوص عليها في الفقرة "هـ" من نص المادة 803 من القانون الجزائري كحالة من حالات الاعفاء، إلا أنه يمكن أن يدرج تحتها حالات أخرى وردت كأسباب إعفاء مستقلة لكنها لا تعدو أن تكون مجرد تطبيق لها وهذا ما وردت في المادة 803 الفقرات ج، د، و من نفس القانون<sup>2</sup>.

1- نسيمه أمال حفييري، مرجع سابق، ص ص 24-29.

2- شهرزاد بين الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، 2021، ص 207.

تتمثل تطبيقات القوة القاهرة في مجال عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري

الجزائري في كل من:

- الحريق.
- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة البحرية.
- الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.
- القضاء والقدر.
- حوادث الحرب والفتن والاضطرابات الأهلية.
- أعمال الأعداء العموميين
- إيقاف أو إكراه صادرة في حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.
- قيود الحجز الصحي<sup>1</sup>.

يثبت الواقع عدم إمكانية حصر الحوادث التي تعتبر من قبيل القوة القاهرة التي تعفى الناقل البحري من المسؤولية، إذ ذهب الفقه إلى اعتبار السرقة من قبيل القوة القاهرة إذا حصلت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض وتجنبها غير ممكن وانتفى كل خطأ من الناقل أو تابع له<sup>2</sup>.

تعرضت البشرية في السنتين الأخيرتين إلى جائحة Covid19 والتي مست العالم كله، فهل تعتبر هذه الجائحة كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

بإسقاط الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة على جائحة Covid19، فإنه يتبين أنها ظرف يستحيل توقعه من طرف الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري، مع عدم إمكانية الناقل البحري الملتزم بتنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه من دفعه أو مقاومته

1- فيصل عمار، "تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية"، المجلة

الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 07، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص

273.

2- شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 207.

---

خاصة بعد اتخاذ معظم دول العالم ومن بينها الجزائر قرارات إيقاف العديد من النشاطات من بينها تقييد حركة التجارة والنقل بين البلدان إلا في حدود معينة، هذا ما جعل الناقل البحري أمام استحالة الدفع واستحالة تنفيذ العقد الذي تم الاتفاق عليه في ظل الظروف السابقة، تختلف كليا عن الظروف الراهنة مما جعل تنفيذ الاتفاقات مستحيلا، ضف على هذا أن الظرف هو ظرف خارج عن إرادة أطراف عقد النقل البحري وليس للناقل البحري أي يد فيه، وبالتالي يظهر أن جملة الشروط الواجب توافرها في الظرف أو الحدث من أجل اكتسابه صفة القوة القاهرة متوفرة، ما سيؤدي إلى القول أن جائحة Covid19 هي قوة القاهرة طبقا لنظرية القوة القاهرة المعمول بها قانونا وقضاء<sup>1</sup>.

---

1- إيمان خلادي، مراد بسعيد، "مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة القاهرة، الإبراء الناقل البحري من المسؤولية"، حوليات جامعة الجزائر 1، مجلة 34، عدد 03 خاص، القانون وجائحة كوفيد 19، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2020، ص ص 286-287.



---

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس مهم يتمثل في تحقيق التوازن في المصالح سواءً في الاتفاقيات الدولية أو التشريعية الوطنية وعليه فدعامته الأساسية عدم صحة شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل البحري لقاء حصوله على جملة من الأسباب المعفية وتحديد حد أقصى لمسؤوليته، لكن لا يمنع إجازة بعض الاتفاقيات التي تحترم القواعد الخاصة بالمسؤولية، بحيث تجد هذه الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية نطاقها في بعض عقود النقل التي تكتسي خصوصية معينة وهذا ما نجده في مدى صحة الإعفاءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول)، ولا يخفى علينا التطرق إلى المستفيدين من الإعفاء من المسؤولية الناقل البحري في (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### مدى صحة الإعفاءات الاتفاقية

#### من مسؤولية الناقل البحري

قد تحتوي كل الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري وكذا القانون البحري الجزائري تحديدا لالتزامات الناقل البحري بمقتضى عقد النقل البحري، وكذا قد تحتوي على نصوص بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسؤولية الناقل عند مخالفة هذه الالتزامات، فقد يكون الاتفاق بين أطراف عقد النقل البحري بحيث يطلب الناقل الذي يمثل عادة شركات ملاحية كبرى إعفاءه من المسؤولية كلية أو التخفيف منها أو تحديدها بمبلغ معين ويلجأ الناقل إلى ذلك بنصوص قانونية كما يجوز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل أو عن التعويضات وكذا تحديد مسؤولية الناقل البحري مثلا في نقل الحيوانات الحية وكذا نقل البضائع على سطح السفينة فنجد عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري في (المطلب الأول)، وكذا جواز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

##### عدم جواز الاتفاق على الإعفاء

##### من مسؤولية الناقل البحري

نص القانون البحري الجزائري في مواده وبعبارات صريحة عن أنه كأصل عام يقع باطلا أي شرط في عقد النقل مفاده إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والتخفيف عنها، كما قد نص أيضا في بعض مواده عن بطلان تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد وكذا بطلان كل اتفاق عن منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضاعة، فقد بين الشروط الباطلة بطلانا مطلقا (الفرع الأول)، وكذا بطلان تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ

المحدد في المادة 805 من التقنين البحري الجزائري (الفرع الثاني)، وبطلان كل اتفاق عن منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

**بطلان كل إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد**

**770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري الجزائري**

تعتبر أحكام معاهدات سند الشحن لسنة 1924 مثلها في ذلك أحكام القانون البحري الجزائري عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن، ولذلك فقد تضمن كل من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري والقانون تحديد للالتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري ونص على بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسؤولية الناقل عند مخالفة هذه الالتزامات وعليه قد يحدث عملا أن يتفق أطراف عقد النقل البحري على خلاف القواعد والأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل بل أن الغالب أن يشترط الناقل البحري الذي يمثل عادة شركات ملاحية كبرى إعفائه من المسؤولية كلية أو التخفيف منها أو تحديدها بمبلغ، ويلجأ الناقل إلى ذلك بالنص مقدما على هذه الشروط في وثيقة الشحن، بحيث يجد المتعاقد نفسه مضطرا إلى قبولها، فوفقا لأحكام القانون البحري الجزائري كأصل عام يقع باطلا أي شرط في عقد النقل مفاده إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها فنصت المادة 811 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل أو الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780

و 802 و 804 من هذا الكتاب...<sup>1</sup>.

يتضح من خلال نص المادة 811 الفقرة "أ" من القانون البحري الجزائري على أنه لا يجوز الاتفاق على استبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري في الحالات المذكورة

1- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

في المواد 770 و 773 و 780 و 802 من القانون البحري الجزائري كونها عبارة عن التزامات مرتبطة بالسفينة والبضاعة فهي مرتبطة بالنظام العام، كما وأن المادة 803 من القانون البحري الجزائري اشترطت لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية إثبات السبب الأجنبي، بمعنى أنه لا يجوز الاتفاق على التخفيف من التزام يفرضه القانون وينظمه بموجب نص أمر، بحيث لا يمكن للناقل بأي حال من الأحوال استبعاد مسؤوليته عن الالتزامات المنظمة بموجب قواعد أمر لارتباطها بالنظام العام<sup>1</sup>، ومنه نستنتج أنه تطبيقاً لهذا النص تبطل الشروط الآتية بطلاناً مطلقاً.

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل البحري من وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة مع تزويرها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب ونظيف وترتيب جميع أقسامها التي توضع فيها البضائع وجعلها بصفة جيدة لاستقبال البضائع ونقلها وحفظها (المادة 770 من القانون البحري الجزائري).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من عمليات رفع البضائع على ظهر السفينة بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول وبالعبارة التي تم تحميلها (المادة 780 من القانون البحري الجزائري).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل البحري من العناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها (المادة 773 من القانون البحري الجزائري)

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من المسؤولية خلال الرحلة البحرية أي منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه (المادة 802).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أخطائه الشخصية أو عن الأخطاء التجارية للريان ولتابعي ومستخدمي الناقل.

---

1- حياة شنون، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 68-69.

- الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤولياته والتزاماته كما لو اشترط أنه يضمن الأخطاء في الملاحة فهو شرط باطل (المادة 803 من القانون البحري الجزائري)<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### بطلان تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد

#### في المادة 805 من القانون البحري الجزائري

لا يستطيع الناقل البحري التنصل من مسؤوليته إذا لحق بالبضاعة هلاك أو عيب إلا أنه في المقابل المشرع لم يجعل مسؤوليته شاملة لجميع الأضرار التي تلحق مالكيها لأنه قد يعرضه إلى ضرر مادي، وإنما قصرها على مبلغ حددته اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن بمائة جنيه إسترليني ذهب 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 في المادة 805 والتي مفادها: "...فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى 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 أجر النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري"<sup>2</sup>.

يقصد بالوحدة الحسابية في هذا المفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسع مائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل العملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

1- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص ص 268-269.

2- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

يلاحظ أن المبلغ الذي يحدده القانون هو الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري وعلى هذا إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد عن القيمة المحددة، فلا يحصل الشاحن إلا على هذه القيمة فقط ولا يتغير هذا الحكم إذا كان الضرر مساويا للقيمة المحددة، أما إذا كان الضرر أقل منها فإن الشاحن لا يستحق إلا تعويضا مماثلا للضرر مساويا للقيمة المحددة، أما إذا كان الضرر أقل منها، فإن الشاحن لا يستحق إلا تعويضا مماثلا للضرر وليس له أن يطالب بالمبلغ الأقصى حتى لا يسري على حساب الناقل بلا سبب.

لا ينطبق تحديد المسؤولية إلا في حالة عدم التصريح عن قيمة البضاعة قبل الشحن أما إذا صرح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن أو أدرج هذا التصريح في سند الشحن فلا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني ويلزم بتعويض الضرر كاملا على أساس القيمة المصرح بها ذلك أن المادة 805 السابقة الذكر ذكرت عدم تصريح الشاحن يعني إذا لم يصرح الشاحن أو من يمثله وكذلك الوقت قبل الشحن على السفينة.

يستفاد من نص المادة 805 أن تصريح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها يجب أن يقدم قبل الشحن وأن يدرج في سند الشحن ويعتبر التصريح حجة الناقل، فعليه أن يثبت عكسه أي أن القيمة الحقيقية للبضاعة هي أقل من القيمة المصرح بها، يمكن للناقل تحديد مسؤوليته على أن تحدد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة وهذا ما نصت عليه المادة 806 في الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري، ويتم حساب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقا للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه التفريغ<sup>1</sup>.

1- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 214-216.

### الفرع الثالث

#### بطلان كل اتفاق عن منح الناقل

#### الاستفادة من التأمين على البضائع

تنص في هذا الشأن المادة 811 فقرة "ج" من القانون البحري الجزائري على ما يلي:  
"ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية، إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة، فإنه يؤدي إلى تغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد، حيث يعتبر في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية، ويقع بالتالي باطلا بطلانا مطلقا".

كما جاء بنص المادة 790 فقرة "04" القانون البحري الجزائري حيث تنص على ما يلي: " يعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكليف زائدة بالنسبة لم أرسلت إليه البضائع على الشروط المبنية أعلاه"، وهذه المصاريف أو التكاليف تخص ندب خبير (مصاريف الخبرة)، وكذلك عمليات فحص المعاينة البضائع حسب نص المواد 788 و 789 و 790 القانون البحري الجزائري.

بخلاف هذه الشروط الباطلة أجاز القانون البحري الجزائري ومعاودة بروكسل لسنة 1924 للأطراف الإتفاق على شروط أخرى<sup>1</sup> ومنه فالغرض الذي إبتغاه المشرع الجزائري من هذا البطلان هو المحافظة على مصالح الشاحن وحمايته من التعسف الذي ممكن أن يمارسه عليه الناقل البحري.

1- سليم بوديلو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2000، ص 08.

## المطلب الثاني

### جواز الاتفاق على إعفاء

#### الناقل البحري من المسؤولية

نص القانون البحري الجزائري في مواده على الشروط التي تعد شروط باطلة بطلانا مطلقا لكنه شرع بعض الشروط باعتباره شروط صحيحة، فقد اشترط المشرع الجزائري لناقل اشترط إعفائه أو تحديد مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق البضائع وكذا إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية بشرط إثبات المخاطر اللصيقة الراجعة لها وكذا نقل البضائع على سطح السفينة بحيث يعفى من المخاطر الخاصة بهذا النوع، عليه نجد جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري أو التعويض عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها (الفرع الأول)، وكذا جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري أو التعويض في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول

##### جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري

أو التعويض عن المدة الواقعة بين التسليم ما بين استلام

البضاعة من الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن

السفينة حتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها

يعتبر تسليم البضاعة في النقل البحري من أهم وأخطر المراحل تنفيذ لعقد النقل البحري ذلك أنه بإتمامه يبدأ الناقل تنفيذ التزاماته لتعاقدية وما يبقى على الأطراف الأخرى إلا الوفاء بما عليها من التزامات<sup>1</sup>.

1- سليم بودليو، "بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 48، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2017، ص 1.

وعليه سنتعرض إلى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث حددت المادة 802 من القانون البحري الجزائري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في نصها على أنه: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية"<sup>1</sup>.

حيث تكون وفيها لهذه المادة مسؤولية الناقل البحري سارية طالما عقد النقل البحري قائم أي منذ تكفل الناقل بالبضائع إلى حين تسليمها للمرسل إليه. يقصد بتكفل الناقل البحري بالبضائع استلامه إياها من الشاحن أو ممثله وأخذها على عاتقه حسب نص المادة 739 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"<sup>2</sup>.

يتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون البحري أحكامها من استلام الناقل البحري البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ.

وعليه فالمقرر قانوناً أنه يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها للمرسل إليه، وكذلك من المقرر قانوناً أنه تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصدها وفكها وتفريغها وإرجاع البضائع من وإلى الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتزليل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض<sup>3</sup>.

1- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

2- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

3- كميلة أعراب، مرجع سابق، ص ص 114-115.

ترتبط نهاية مسؤولية الناقل البحري التي نظمها القانون البحري الجزائري أحكمها من المادة 802 إلى غاية المادة 812 بعملية مهمة وأساسية وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري

#### أو التعويض في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة

جاء القانون البحري الجزائري متأثراً بأحكام إتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بتنظيم نقل الحيوانات الحية، حيث كرس صراحة مبدأ الحرية التعاقدية في هذا النوع من النقل، ذلك من خلال نص المادة 812 الفقرة ب التي تنص على ما يلي: " خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو كما يلي: "...ب: في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة"<sup>2</sup>.

بالتالي فإن للناقل البحري أن يشترط إعفائه من المسؤولية متى تم نقل الحيوانات الحية، نفس الإتجاه سلكه القضاء الجزائري ففي قرار المحكمة العليا الغرفة البحرية والتجارية أجازت للناقل البحري اشتراط إعفائه من المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية والنقل على سطح السفينة في الفترة الممتدة من تسلّم الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه<sup>3</sup> وذلك عملاً بنص المادة 812 الفقرة ب.

فبالرجوع إلى إتفاقية بروكسل سنة 1924 نجد أنها نصت في مادتها الأولى فالفقرة 5 على أن مصطلح البضائع يشمل الحيوانات الحية وجعلت إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هذا النوع من النقل إعفاء قانونياً.

1- سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحراً في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"،

مجلة العلوم الإنسانية، عدد 46، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2016، ص 304.

2- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

3- قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، مؤرخ في 08 أفريل 1979، ملف رقم 19627، غير منشور.

بالتالي فإن الناقل البحري كأصل عام غير مسؤول عن الأضرار الحاصلة للحيوانات الحية من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم، إذا كانت ناشئة عن المخاطر الخاصة التي تصاحب هذا النوع من النقل، إذ يكتفي الناقل البحري بإقامة الدليل على أن هذا الضرر كان لنتيجة لطبيعة البضاعة المنقولة، كعدم تحمل الحيوان دوار البحر فنفق أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعجه ارتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوانات أو قتل أو حطم القيود وآثار الفوضى والذعر على متن السفينة مما اضطر الريان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه، وإن كان الإثبات المقدم من طرف الناقل البحري يجب أن يتضمن على وجه التحديد الخطر الذي كان سببا في حدوث الضرر<sup>1</sup>.

وعليه يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو موت الحيوانات الحية، وما يلحقها من أضرار.

أما بالنسبة لنقل البضائع على سطح السفينة فإنه كأصل عام فإنه 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 بعدم مسؤوليته إلا أنه واستثناءً يمكن عدم مساءلته عن تلك الأضرار إذا أثبت أن التحميل وقع باتفاق الشاحن<sup>2</sup>.

وهو ما ورد في نص المادة 774 في الفقرة ب من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة، فيجب على الناقل إعلان الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"<sup>3</sup>.

1- سعيد دالع، مرجع سابق، ص ص 85-89.

2- نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016، ص 70.

3- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

## المبحث الثاني

### المستفيدون من الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري

رغم الإعفاءات المقدمة للناقل البحري من طرف اتفاقية بروكسل 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن إلا أنها لم تشمل تابعي الناقل البحري بنفس الإعفاءات المقررة للناقل البحري، مما لا شك فيه أن أسباب الإعفاء من المسؤولية يستفيد منها بالدرجة الأولى الناقل البحري، إلا أن التطور وكثرة المتدخلين في هذا المجال وعليه لابد من تحديد هوية هؤلاء الأشخاص التابعيين والأساس الذي يقيمون عليه حقهم في الاستفادة من الإعفاءات المقررة للناقل البحري بحيث نجد الناقل البحري (المطلب الأول)، وتابعي الناقل البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### الناقل البحري

الناقل البحري في حد ذاته يعد حجر الزاوية التي تدور حوله نظرية الحماية القانونية المقررة لهؤلاء التابعين وللوكلاء وعليه سنتطرق للناقل المتعاقد والناقل الفعلي (الفرع الأول) كما سنتطرق للناقلين المتتابعين (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول

##### الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

يعتبر الناقل البحري الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن سواء كان مالكا للسفينة أو مؤجرا لها، يتعهد الناقل للشاحن بتنفيذ عقد النقل في جميع مراحلها سواء بوسائله الخاصة أو اللجوء لناقل أو ناقلين آخرين لتنفيذ العقد كليا أو جزئيا وبالمقابل يتحمل المسؤولية الملقاة على عاتقه اتجاه الشاحن في حال حدوث أضرار البضاعة، دون إمكانية دفع هذه المسؤولية بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضائع في عهدة ناقل آخر، قد تنتقل صفة الناقل المتعاقد.

أما في حال عدم ذكر اسم الناقل البحري أو عدم وضوح اسمه في سند الشحن، فإن القانون البحري الجزائري وسعياً منه لتجنب مشقة البحث على اسم الناقل المتعاقد فقد أصبغ صفة الناقل على مجهزة السفينة.

لذا فإن أساس القانوني الذي يركز عليه الناقل المتعاقد في استفادته من أسباب الإعفاء هو نفسه الذي يركز عليه الناقل البحري للاستفادة من الإعفاء من المسؤولية العقدية والتقصيرية وذلك بموجب المادة 814 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على ما يلي: " إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستثناء لأحكام هذا الفصل"<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للناقل الفعلي في القانون البحري الجزائري فقد اكتفى بالإشارة إليه في حالة واحدة استثنائية، تمثلت في مسافته البضاعة بعد توقف الرحلة لسبب حيث يلتزم الناقل تحت طائلة التعويض باللجوء إلى ناقل آخر من أجل تأمين إيصال البضاعة في الوقت المناسب<sup>2</sup>.

ومنه نستنتج أن الناقل المتعاقد هو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن وحينما يقوم الناقل المتعاقد هو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن وحينما يقوم الناقل المتعاقد بتحويل ناقل آخر يقوم بعملية تنفيذ النقل كلها أو جزء منها يسمى هذا بالناقل الفعلي، بحيث يكون الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل كله في مواجهة الشاحن أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث في أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه ويكون كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مسؤولين بالتضامن تجاه الشاحن يكون لكل منهما الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر.

1- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

2- سعيد دالع، مرجع سابق، ص ص 23-225.

كما وأن مسؤولية الناقل الفعلي في حدود الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه تخضع لذات الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل البحري بوجه عام.

## الفرع الثاني

### الناقلين المتتابعين

يقصد بالنقل المتتابع ذلك النقل الذي يتعهد فيه الناقل بإيصال البضاعة من ميناء إلى آخر بمساعدة ناقلين آخرين باستعمال سند الشحن مباشر يغطي جميع مراحل عملية النقل بترخيص وموافقة مسبقة من الشاحن، مما يوفر الكثير من المزايا للمرسل الذي يتمكن من الحصول على الائتمان بسهولة مع تجنبه عبئ البحث مع ناقلين آخرين للتعاقد معهم لإيصال البضاعة إلى وجهتها المقصودة، على خلاف النقل المنفذ عن طريق ناقلين فعليين الذي لا يأخذ بعين الاعتبار علم الشاحن بطريقة توصيل البضاعة إلى وجهتها المقصودة.

تناول القانون البحري الجزائري تنظيم النقل المتتابع أو النقل بسند الشحن المباشر بنوع من التفصيل، يظهر ذلك جليا من خلال العديد من النصوص القانونية من بينها المادة 764 التي تنص على ما يلي: " إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن الناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم، إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتتابعين"<sup>1</sup>.

فالنظام المطبق على هذا النوع من النقل نظام الذي يطلق يد المتضرر في الرجوع على أي طرف متدخل في تنفيذ عقد النقل، انطلاقا من إمكانية رفع الدعوى على الناقل الأول المبرم لعقد النقل السند الشحن المباشر والذي بدوره يمارس دعوى الرجوع على الناقلين الآخرين بالإضافة إلى قدرته على رفع الدعوى على أي طرف آخر، فيما عدا ذلك الذي يثبت أن الضرر لم يحصل في مسافته، وعليه فإن تساوي مركز الناقلين مع الناقل المتعاقد

1- أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، سالف الذكر.

يعد أهم الأسباب المؤدية للاستفادة هؤلاء الناقلين من نفس أسباب الإعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية في غياب نص صريح يجيز ذلك في القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### تابعي الناقل البحري

لابد من استفادة تابعي الناقل البحري من نفس الدفوع المقررة للناقل البحري لكن قبل ذلك لابد من معرفة منهم تابعي الناقل وما هي العلاقة الموجودة بينهم وبين الناقل للاستفادة من الإعفاء من المسؤولية وعليه نجد ريان السفينة (الفرع الأول)، وطاقم السفينة (الفرع الثاني)، وكذا المرشد البحري (الفرع الثالث)، وكيل السفينة ومقاول المينائية (الفرع الرابع).

### الفرع الأول

#### ريان السفينة

يعد الريان أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة، حتى قيل عنه قديما أنه السيد على السفينة بعد الله عز وجل، هذه الأهمية نتاج تمتعه بسلطات واسعة حولها له، القانون والعرف البحري، بحكم أن الملاحة البحرية تتطلب أن تتوفر شروط فيها ومؤهلات معينة ليتمتع بهذه السلطات لأن وظيفته حساسة لأنه يمارس قيادة وإدارة السفينة تقل أشخاصا وممتلكات وبضائع.

يمثل الريان السلطة العامة على ظهر السفينة وبالتالي أي قرار يتعلق بهذه الأخيرة يعود إليه، لأن العبور بسفينة تجوب البحار بعيدا عن سلطات الدولة سواء أكانت في البحر العام أو في ميناء أجنبي يؤدي إلى أن يخضع لقواعد قانونية خاصة تتناسب مع طبيعتها. كما تخضع علاقات العمل في البحر إلى قواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد القانونية التي تحكم العمل في البر، حيث نجد الريان يرتبط بمالك السفينة أو تجهزها بعقد عمل بحري شأنه شأن باقي البحارة، ومن ثم فهو يخضع كلية لأحكام العقد إلا أنه ينفرد

1- سعيد دالع، مرجع سابق، ص ص 227-228.

بأحكام خاصة ويعود السبب في ذلك إلى تعدد صفة القانونية تبعا لتعدد وظائفه<sup>1</sup> ومهامه، فمنها مهام فنية تتمثل في قيادة الريان شخصيا للسفينة في المياه المفتوحة وعند دخولها للموانئ وأثناء عبورها للقنوات والأنهار مهما كانت الظروف وبمساعدة مرشد بحري إذا إقتضى الأمر وفقا لأصول فن الملاحة والأعراف البحرية، أما المهام الإدارية فتتمثل أساسا في السهر الريان على تحقيق الصلاحية الإدارية للسفينة، أي مدى صحة وتطابق وثائق السفينة من سجل وترخيص للملاحة وشهادة السلامة والتصنيف، للإجراءات المعمول بها في سلامة السفن والملاحة البحرية، وإلى جانب هذه المهام كثيرا ما تقع على عاتق الريان القيام بالكثير من الأعمال ذات الطابع التجاري لصالح المجهز إذ يقوم بالتعاقد مع عدة أشخاص بغرض الحصول على خدمات التمويل والإصلاح وتعيين البحارة وعزلهم والمحافظة على الحمولة، بل وأكثر من ذلك فإنه يجوز للريان الاستدانة من أجل تغطية حاجيات السفينة الضرورية في حالة عدم استجابة المجهز لطلباته أو تعذر عليه الاتصال بالمجهز، كما يقع على عاتق الريان السفينة تمثيل المجهز أمام القضاء خارج الأمكنة التي توجد فيها مؤسسة المجهز أو فرع لها سواء كان مدعيا أو مدعى عليه، إلا إذا كان المجهز قد عين شخص آخر يتوب عنه، فالعلاقة بين الريان والمجهز علاقة تبعية هذا ما إستقر عليه الرأي في الأخير، أما على مستوى التشريع، فإن هذه المسألة تم الفصل فيها بشكل صريح<sup>2</sup>، حيث نصت المادة 814 من القانون البحري الجزائري التي استعمله مندوبي الناقل للدلالة على تابعي الناقل البحري ووكلائه في نصها الصريح على أنه: "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات أو الإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها الاستناد لأحكام هذا الفصل"<sup>3</sup>.

1- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري

وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 32-33.

2- سعيد دالع، مرجع سابق، ص ص 231-232.

3- أنظر المادة 814 من القانون البحري الجزائري

## الفرع الثاني

### طاقم السفينة

يتكون الطاقم البحري للسفينة من الريان ومن البحارة، يمارسون على متن السفينة نشاطات مأجورة ولها علاقة غير مباشرة باستغلال السفينة، وتختلف التعريفات التي وضعت للطاقم فهناك من عرفه على أنه يتكون من الريان وباقي العاملين المستخدمين من قبل المجهز والمرتبطين معه بعقد استخدام بحري، في حين تنص المادة 411 من القانون البحري الجزائري على أن: " يتكون الطاقم السفينة من الريان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة، ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة".

تضيف المادة 413 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يجب أن يتكون مجموع أفراد الطاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالتجارية البحرية تحديد نسبة من البحارة إلا جانب لتشكيل الطاقم أو ترخيص البحار الأجنبي بالإبحار لخدمة السفينة الجزائرية"<sup>1</sup>.

فيما عرف سابقا المرسوم التنفيذي رقم 88-17 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، الطاقم على أنه: " كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في سجل الطاقم"<sup>2</sup>، ومن خلال هذا التعريف نجد أن المرسوم قد قلص من النطاق الشخصي لهذه الفئة بحيث إقتصرت صفة رجال البحر من وردت أسمائهم فقط في سجل الطاقم.

أما المادة 411 من القانون البحري الجزائري قد عرفت طاقم السفينة في الفقرة الأولى منه، التخصيص الفقرة الثانية لتقسيم الطاقم من مستخدمين على السطح والطاقم الآلي ثم

1- أنظر المادتين 411 و 413 من القانون البحري الجزائري.

2- مرسوم تنفيذي رقم 88-17 مؤرخ في 13 سبتمبر 1988، يتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج.ر.ج.ج، عدد 37، صادر في 14 سبتمبر 1988.

طاقم الاتصالات في عباراتها الصريحة: "ينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على سطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة"<sup>1</sup>.

ومنه فالالتزامات البحارة كلها تصب في بذل العناية المطلوبة من أجل إنجاز الرحلة البحرية والتقيد بالأنظمة والقوانين والأعراف المنظمة لهذا النشاط، ويظهر دور الريان جليا في تمثيله للمجهز أثناء الرحلة البحرية من خلال سهره ومراقبته لتقيد طاقم السفينة بالالتزامات الملقاة على عاتقه والهادفة لإنجاح عملية النقل في ظل بعد السفينة عن موطن المجهز، فالمقابل فإن المجهز يلتزم بتوفير سفينة صالحة للملاحة من الناحية المادية من كفاية في التسليح وصولا إلى توفير طاقم كاف وكفاء، مع التركيز على الجانب الاجتماعي للبحارة من رعاية صحية وتأمين على مختلف الحوادث، وتحمله مصاريف جنازة وإعادة جثامين البحارة إلى أوطانهم ودفعه لتعويضات إضافة زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي.

يجد طاقم السفينة المبرر من استفادته من الإعفاء من المسؤولية في رابطة التبعية التي تجمعها بالمجهز أو الناقل وذلك بنفس النصوص القانونية الواردة في شأن إستفادة ريان السفينة من أسباب الإعفاء المقررة للناقل البحري، وإن كان هذا العمل تحت إشراف ريان السفينة لحساب المجهز<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### المرشد البحري

الإرشاد البحري نشاط أمله حاجة الدول البحرية لضمان السير الحسن لموانئها وتأمين منشأتها المينائية من أي خطر قد تحدثه السفن الوافدة إلى مرافئها، وفي المقابل مصلحة مجهزي السفن في حماية سفنهم في عرض البحر أو داخل الموانئ مما يوفر لهم

1- شهيرة بلميهوب، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص ص 33-34.

2- سعيد دالع، مرجع سابق، ص 234.

ريح الوقت وتجنب الكثير من الحوادث المحتملة حيث يلجأ ربان السفينة إلى خدمات شخص يسمى المرشد البحري من أجل مساعدته على دخول الميناء أو الخروج منه نظرا لمعرفته بالممرات المائية وعمقها تجنبا للاصطدام بأي عوائق أو سفن أو منشآت تابعة للميناء.

وذلك في إطار ما يسمى بالإرشاد المينائي كما قد يمارس الإرشاد في أعالي البحار، من خلال تولي المرشد البحري إلى جانب الربان قيادة السفينة في المناطق المعروفة بخطورة تياراتها البحرية ومدّها وجزرها، وان كان هذا النوع قد عرف تراجعاً في وقتنا الحاضر نظراً لارتفاع مستوى التأهيل وكفاءة ربانة السفن في دول العالم.

إن المرشد البحري أحد أعوان السلطة العمومية المينائية في كل ما تعلق بتعيينه وتكوينه ومساره المهني إلى جانب ارتباطه بالربان، بعقد الإرشاد البحري الذي يترتب عنه التزامات متبادلة بين طرفي العقد والذي يؤدي الإخلال بها حتماً إلى قيام المسؤولية العقدية للطرفين<sup>1</sup>، أما بالنسبة للغير المتضرر، كأصل عام فهو يباشر دعوى تقصيرية نظراً لانتفاء أي رابطة عقدية تجمعها مع المرشد البحري.

أثارت علاقة التبعية التي تربط المرشد بالناقل الكثير من الجدل القضائي، ظهر في شكل تباين في الأحكام القضائية ما القانون البحري الجزائري من خلال المادة 183 قد أخذ صراحة بتكليف علاقة المرشد بالمجهر على أنها علاقة تبعية قائمة على السلطة الفعلية للسريان كمثل للمجهر في ممارسته الإشراف والتوجيه على المرشد الذي لا يتعدى دوره توجيه وإرشاد السفينة، فالمادة 183 تنص على مايلي: "تعتبر مجهر السفينة المرشدة مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار النتيجة عن المرشد التي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة"<sup>2</sup>، ولا يطعن في هذا أن الإرشاد إجباري نظراً لعدم تأثر رابطة التبعية بمدى حرية إختيار الربان لتابعه المرشد، طالما كان هذا الأخير واقعا تحت السلطة الفعلية للربان وبمناسبة تأدية وظيفته.

1- سعيد دالع، مرجع سابق، ص 235.

2- أنظر المادة 183 من القانون البحري الجزائري.

وعليه فإن المرشد البحري يعد أحد مندوبي الناقل التي شملتهم المادة 814 في نصها الصريح على أنه: "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بالاستناد لأحكام هذا الفصل"<sup>1</sup>، بنفس الإعفاءات المقررة للناقل البحري في حالة رجوع الغير عليه، بالإضافة للمادة 803 الفقرة ب على ما يلي: "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل"<sup>2</sup>، التي أنزلت المرشد نفس منزلة الريان وباقي تابعي الناقل بمناسبة حديثها عن الخطأ الملاحي كأحد أسباب الإعفاء من المسؤولية<sup>3</sup>.

#### الفرع الرابع

##### وكيل السفينة ومقاولة المينائية

يقصد بوكيل السفينة ممثل المجهز أو الريان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء تفريغ، ويعرف أيضا على أنه الشخص الذي يعينه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات الضرورية لاستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضائع إلى أصحابها عند الوصول وتحصيل أجرة النقل المستحقة، وشراء المؤن والأدوات اللازمة للسفينة.

فبالرجوع إلى التشريع نجد أن المشرع الجزائري من خلال القانون البحري، حدد مهام ومسؤوليات وكيل السفينة من المادة 609 إلى 630<sup>4</sup> ومنه يعطينا في المادة 609 منه التعريف الآتي: "يعتبر وكيلا للسفينة، كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر،

1- أنظر المادة 814 من القانون البحري الجزائري.

2- أنظر المواد من 609 إلى غاية المادة 630 من القانون البحري الجزائري

3- سعيد دالع، مرجع سابق، ص ص 235-237.

4- محمد أمين شيخي، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، العدد الرابع منشورات مخبر القانون البحري، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 76-77.

وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا تقوم بها الريان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"<sup>1</sup>.

الأصل أن مسؤولية وكيل السفينة مسؤولية عقدية، قوامها إخلاله ببذل العناية في القيام بالالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد الوكالة الذي يجمعه بالمجهز أو الناقل البحري واستثناء مسؤولية تقصيرية في حال احتجاج الغير (من شاحن أو مرسل إليه) عليه بسبب ارتكابه خطأ شخصي أو من أحد تابعيه سبب ضررا لهذا الغير، وصور ذلك الخطأ كثيرة مثلها التأخير في تسليم البضاعة بعد التفريغ أو عدم المحافظة عليها بعد تسليمها أو إغفال ملاحظتها مما يؤدي إلى تعرضها للتلف، أو تسليمها معيба كما لو سلمها للمرسل إليه دون أن يكون بيد الأخير سند الشحن.

وعليه فإن مسؤولية وكيل السفينة تبنى على أساس الخطأ المفترض شأنه في ذلك شأن الناقل البحري، وعليه فإن الوكيل السفينة يستفيد من نفس الإعفاءات السارية في حق الناقل طالما يمارس مهامه كوكيل عن هذا الأخير وهذا ما ذهبت إليه المادة 813 في نصها الصريح على أنه: " تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير العقدية"<sup>2</sup>، فالمادة استعملت مصطلح مندوبي الناقل ووكلائه، بيد أن وكيل السفينة لا يعد مسؤولا عن التلف أو العجز الذي يلحق بالبضاعة أثناء المرحلة البحرية أو التأخير في وصولها على أساس أن مهمته لا تبدأ إلا بعد انتهاء عملية النقل وتتنحصر في تسليم البضاعة وتحصيل الأجرة"<sup>3</sup>.

1- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

2- أنظر المادة 813 من القانون البحري الجزائري.

3- سعيد دالع، مرجع سابق، ص 238.

## - مقال المناولة المينائية:

مقال المناولة هو المقال الذي يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة على ظهر السفينة أو أنزالها منها، وقد يتولى إلى جانب ذلك أعمالا قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشحن أو المرسل إليه أو الناقل.

فالمناولة المينائية تشمل عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعملتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها.

مقال المناولة يتمتع بالاستقلال في عمله فلا سلطان لأحد عليه في كيفية أداء هذه الأعمال، كما يقوم المقال المناولة في أحيان كثيرة بمباشرة وظائف أخرى عديدة كأن يكون مقاولا وأمين للسفينة أو للحمولة أو مقاولا وكيلا للعبور مثلا أو مقاولا وديعا مسؤولا عن عمليات حفظ وحراسة وتسليم البضاعة وكلها أعمالا قانونية تضاف إلى الأعمال المادية البحتة للشحن والتفريغ كما قد يجمع بين المناولة والتشوين<sup>1</sup>، كما يلتزم المقال المناولة المينائية ببذل العناية اللازمة في القيام بالمهام المنوطة به تحت طائلة تعرضه للمساءلة من الطرف الذي طلب خدماته، ولا يحق للغير الرجوع على مقال الشحن والتفريغ سواء في إطار المسؤولية العقدية أو التقصيرية وهذا ما يتضح في نص المادة 915 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "تنقضي الأعمال المترتبة عن عقد المناولة بعد سنة ابتداء من يوم انتهاء آخر عملية منصوص عليها في هذا العقد"<sup>2</sup>.

إن قيام مقال المينائية بممارسة عمليات الشحن والتفريغ باستقلالية تامة بعيدا عن أية تبعية يؤدي حتما إلى خروج هذا المقال من قائمة مندوبي الناقل البحري وبالتالي حرمانه من الاستفادة من أسباب الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل البحري، غير أن القانون البحري الجزائري وإقرار منه لشرط الهملايا الهادف إلى سد الطريق أمام الغير في

1- حمودي زكراوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص ص 13-14.  
2- أنظر المادة 915 من القانون البحري الجزائري.

---

مطالبتهم للمقاوم بالتعويض الكامل عن الاضرار النتيجة عن عمليتي الشحن والتفريغ<sup>1</sup>، قام بالنص صراحة في المادة 916 على ما يلي: " إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحمي أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاوم المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث من الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمذكورة أعلاه"<sup>2</sup>.

---

1- سعيد دالع، مرجع سابق، ص 240.

2- أنظر المادة 916 من القانون البحري الجزائري.

## خاتمة

تناولت هذه الدراسة موضوعا ذو أهمية بالغة على صعيد النشاط التجاري الخارجي للدولة للنظر بحجم وكمية السلعة والبضاعة والمبدلات التجارية التي تتم من خلال عقد النقل البحري للبضاعة خاصة أن الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة جدا على استيراد السلع، ما يجعلها دولة تحتل مركز فعال في النشاط الاقتصادي الذي يعتمد على خدمات الناقلين البحريين، من خلال شحنهم للسلع والبضائع على السفن التجارية على مدار السنة، ليتم تفريغها في الموانئ الجزائرية المختلفة، ولذلك كان لابد من الاهتمام الكبير بموضوع النقل البحري للبضائع.

يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل الذي يبرمه مع الشاحن بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، وتبدأ مسؤولية الناقل البحري بمجرد استلامه للبضاعة، ولا يستطيع التخلص منها إلا بعد تسليمها للمرسل إليه بحالة جيدة، مثلما ورد في سند الشحن خلافا لذلك فإن مسؤولية الناقل البحري تبقى لصيقة فيه إلى أن يثبت أن الأضرار لم تكن نتيجة لأخطائه بل تعود إلى أسباب أجنبية.

يمكن للناقل البحري أن يعفى نفسه من المسؤولية وذلك برد الضرر الحاصل إلى سبب أجنبي، كما تعرضنا له في السابق الذي لا يد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية بالخصوص إذا نظرنا إلى الظروف التي تتم فيها عملية نقل البضائع.

ونظرا لقيمة التعويضات الهائلة التي قد تؤدي إلى إثقال كاهل الناقل البحري ومن ثم إفلاتهم وكذا أهمية الناقل البحري في مجال الاقتصادي عمد المشرع جاهدا إلى تشجيع الاستثمار في هذا المجال، وذلك بسن قوانين تعطي للناقل البحري ومنحه امتيازات تمكنه الاستفادة من الإعفاء الكلي من المسؤولية، وذلك من خلال نصوص التشريعية التي تكثر فيها من الإعفاءات.

---

يستفيد الناقل البحري من إعفاءات من المسؤولية منها إعفاءات قانونية ومنها إعفاءات عقدية.

أما الإعفاءات القانونية التي يستفيد منها الناقل البحري فهي حسب القانون الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 كثيرة مقارنة باتفاقية هامبورغ لسنة 1976 والسبب راجع إلى أن هذه الأخيرة جاءت حماية لمصلحة الباحثين على الناقلين البحريين.

في الأخير ننادي المشرع الجزائري أن يعدل من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بتقليصها وذلك باعتبار أن الجزائر دولة شاحنة وليس دولة ناقلية.

## قائمة المراجع

1. باللغة العربية:

أولاً: الكتب

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، القاهرة، 1989.
- 2- أمير خالد عدلي، أحكام الدعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- 3- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- 4- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995.
- 5- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.

ثانياً: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ- الرسائل الجامعية:

- 1- حمودي زكراوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
- 2- حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.

3- 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 ابو بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

4- شهرزاد بين الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، 2021.

5- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

6- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان 2012.

7- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

#### ب- مذكرات الماجستير:

1. الرشيد 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.

2. سليم بوديلو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2000.

3. كميّلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.

4. محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2006.

5. مراد بسعيد، مسؤولية الناقل للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004.

6. نسيمّة أمال حفيري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011.

#### ج- مذكرات الماستر:

1. شهيرة بلميهوب، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

2. فاروق زايدي، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016.

3. مسعود نايلي، نسيمّة زعيبوب، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2018.

4. نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016.

### ثالثا: المقالات

1. أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص ص 205، 220.

2. إيمان خلادي، مراد بسعيد، "مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة، الإبراء الناقل البحري من المسؤولية"، حوليات جامعة الجزائر 1، مجلة 34، عدد 03 خاص، القانون وجائحة كوفيد 19، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2020، ص ص 282، 295.

3. سليم بودليو، "بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 48، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2017، ص ص 87، 100.

4. سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 46، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2016، ص ص 303، 316.

5. فيصل عمار، "تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 07، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 268، 276.

6. محمد أمين شيخي، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، العدد الرابع منشورات مخبر القانون البحري، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص ص 95، 113

7. محمد فتاحي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري في اتفاقية هامبورج"، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمدرارية، أدرار، الجزائر، 2015، ص ص 72، 87.

رابعاً: النصوص القانونية:

### 1- الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر.ج.ج. عدد 28، ل 3 أبريل 1964.

### 2- النصوص التشريعية:

-أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج. عدد 29، صادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج. عدد 46، صادر في 18 أوت 2010.

### 3-النصوص التنفيذية:

-مرسوم تنفيذي رقم 88-17 مؤرخ في 13 سبتمبر 1988، يتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج.ر.ج.ج. عدد 37، صادر في 14 سبتمبر 1988.

## الفهرس

01.....	مقدمة
03.....	الفصل الأول: الإعفاءات من مسؤولية الناقل البحري
04.....	المبحث الأول: الإعفاءات الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالسفينة
04.....	المطلب الأول: عدم صلاحية السفينة الملاحة البحرية حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
05.....	الفرع الأول: المقصود بصلاحية السفينة للملاحة
05.....	أولاً: الصلاحية الملاحة للسفينة من الجانب الفني
07.....	ثانياً: الصلاحية الملاحة للسفينة من الجانب التجاري
08.....	الفرع الثاني: أساس إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة
08.....	أولاً: بذل الناقل البحري العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة
09.....	ثانياً: إثبات بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة
10.....	المطلب الثاني: العيب الخفي في السفينة حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
11.....	الفرع الأول: المقصود بالعيب الخفي في السفينة
12.....	الفرع الثاني: إثبات العيب الخفي في السفينة
14.....	المبحث الثاني: حالات الإعفاء الناقل البحري من المسؤولية غير المتعلقة بالسفينة
14.....	المطلب الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير
15.....	الفرع الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير
15.....	أولاً: الحريق
16.....	ثانياً: الأفعال المسببة لحادث لا ينتسب للناقل البحري
16.....	ثالثاً: حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين

- 17.....رابعاً: إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.....
- 18.....خامساً: الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق المعرضة أثناء العمل..
- 18.....سادساً: قيود الحجر الصحي.....
- 19.....سابعاً: إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.....
- 19.....الفرع الثاني حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة.....
- 19.....أولاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب العيب الذاتي للبضاعة.....
- 19.....ثانياً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب نقص البضاعة أثناء الطريق(عجز الطريق).....
- 20.....ثالثاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أخطاء الشاحن.....
- 21.....المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوة القاهرة.....
- 23.....الفرع الأول: مفهوم القوة القاهرة.....
- 24.....الفرع الثاني: تطبيقات القوة القاهرة على النقل البحري.....
- 25.....**الفصل الثاني: مدى صح الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية الناقل البحري والمستفيدون من الإعفاء.....**
- 28.....المبحث الأول: مدى صحة الإعفاءات الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري.....
- 29.....المطلب الأول: عدم جواز الاتفاق على إعفاء من مسؤولية الناقل البحري.....
- 770 الفرع الأول: بطلان كل إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري الجزائري.....
- 30.....الفرع الثاني: بطلان تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد في المادة 805 من القانون البحري الجزائري.....
- 32.....الفرع الثالث: بطلان كل إتفاق عن منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.....
- 33.....المطلب الثاني: جواز الإتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
- 34.....

---

الفرع الأول: جواز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري أو التعويض عن المدة الواقعة بين التسليم ما بين استلام البضاعة من الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة حتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.....	35
الفرع الثاني: جواز الإتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري أو التعويض في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.....	36
المبحث الثاني: المستفيدون من الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري.....	39
المطلب الأول: الناقل البحري.....	39
الفرع الأول: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.....	39
الفرع الثاني: الناقلين المتتابعين.....	41
المطلب الثاني: تابعي الناقل البحري.....	42
الفرع الأول: ريان السفينة.....	42
الفرع الثاني: طاقم السفينة.....	44
الفرع الثالث: المرشد البحري.....	45
الفرع الرابع: وكيل السفينة ومقاول المناولة المينائية.....	47
خاتمة.....	51
قائمة المراجع.....	53
الفهرس.....	62

## المخلص:

يحتل النقل البحري في الوقت المعاصر مكان مرموقة في مجال التجارة بشكل عام و التجارة البحرية بشكل خاص.

يعتبر النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية فعقد النقل البحري عقد إلزامي يقوم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل الأجر يلتزم به الشاحن بواسطة السفينة إلا أن الناقل البحري تقع على عاتقه بعض الالتزامات التي ينبغي عليه تنفيذها تحت طائلة مسؤوليته وإذا ما أخل بها فهو يتحمل المسؤولية في حاله هلاك البضائع أو تلفها وهي مسؤوليته تقع على عاتقه منذ بداية الرحلة إلى غاية نهايتها قد يستفيد من إعفاءات قانونيه أو إعفاءات عقديه في حالة إذا ما اثبت أن الضرر الناجم عن هلاك البضائع راجع لسبب أجنبي لا يدلله فيه أي سبب أجنبي.

**الكلمات الدالة:** الناقل البحري، السفينة، الملاحة، العيب الخفي، البضاعة،

القوة القاهرة، الاتفاقية، لإتفاق، التعويض، المرشد البحري، وكيل السفينة.