



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة مولود معمري - تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدرسة الدكتوراه " القانون الأساسي والعلوم السياسية "

مسؤولية الناقل البحري للبضائع " دراسة مقارنة "

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون
فرع : قانون المسؤولية المهنية

تحت إشراف الأستاذة:

د. يسعد حورية

من إعداد الطالب :

الواحد رشيد

أعضاء لجنة المناقشة:

- د / إقلولي محمد، أستاذ ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا
د / يسعد حورية، أستاذة محاضرة قسم أ كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ،.....مشرفة ومقررة
د / بوتشنت عبد النور، أستاذ محاضر قسم أ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحن

تاريخ المناقشة : 17 - 06 - 2013

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء



أهدي هذا العمل المتواضع
إلى أُمِّي و أبي ، أطال الله في عمرهما .
إلى كل أفراد عائلتي
إلى أمينة ، عبد السلام ، سونة ، حنان ، أحمد ، محمد و طارق و أمال
إلى كل أساتذتي في معهد الحقوق
إلى كل موظفي مكتبة الحقوق والعلوم السياسية
إلى جميع الأصدقاء
إلى كل من قدم لي العون

رشيد

كلمة شكر وعرّفان

يسرني أن أتقدم بجزيل الشكر والعرّفان إلى اللجنة الموقرة التي قبلت مناقشة هذا البحث المتواضع

تقديري وإحترامي وإعترافي بالجميل أتوجه به إلى الأساتذة المشرفة

على هذا العمل المتواضع " التي وجهته و صوبته ، وأولت له عناية

الدكتورة " يسعد حورية

رشيد

قائمة أهم المختصرات:

باللغة العربية:

- ق ب : القانون البحري .
- ق ب ج : القانون البحري الجزائري .
- ق إ م إ : قانون الإجراءات المدنية والإدارية .
- ق ت ب م : قانون التجارة البحرية المصري .
- إ ها : إتفاقية هامبورغ .
- م ب : معاهدة بروكسل .
- ج ر : الجريدة الرسمية .
- د ت : دون تاريخ .
- د د ن : دون دار النشر .
- د ت م : دون تاريخ النشر .
- ص ص : من الصفحة إلى الصفحة

باللغة الفرنسية:

ABREVIATIONS :

L.G.D.J: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

N° : Numéro .

Op . cit : Opus Citatum . une location latine qui signifie

« Ouvrage précédemment cité »

P : Page

P P : de la Page... a la Page

مقدمة:

يتحقق جوهر النقل في تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة تمكن الانطلاق من مكان وصولاً إلى مكان آخر، وتجسيده عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة، لتحقيق عنصر تغيير المكان¹.

لا تخفى أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان، باعتباره عصب حركة تداول الثروات، ذلك أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيراً نقل الأشياء من مكان إلى آخر، أي نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها، كما أن الإنسان يكون هو بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر في إطار مزاوله نشاطه اليومي، ومع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزيد حاجة الإنسان إلى الانتقال من دولة إلى أخرى مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير مكانه في ظروف آمنة.

ولئن كان الانتقال يتحقق كثيراً عبر وسائل خاصة، بمعنى أنه انطلاقاً من ملكية الإنسان لمركبة نقل أو استئجاره إياها يمكنه الانتقال من مكان إلى آخر، كما يمكنه نقل أغراضه وأمتعته، إلا أن ظاهرة النقل التي ينشغل القانون بتنظيمها هي نشاط النقل الذي يبرز كخدمة يقدمها متعهد النقل للغير على أساس اتفاق بينه ومن يتلقاها منه، والذي يستند إلى عقد يتم إبرامه وتنفيذه تحقيقاً لعملية تغيير المكان، هذا ما ينتج عنه عقد النقل الذي يصبح محور التنظيم القانوني لظاهرة النقل.

يتنوع النقل بتنوع وسيلته ومجاله، سواء تم بواسطة الطائرات أو العربات، وقد يكون عبر البحر بواسطة السفن، غير أنه في مجال التجارة الدولية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الأكثر شيوعاً، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية، وترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع.

¹ - وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، الإسكندرية، 2003، ص 49 .

لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه ألا وهي السفينة، تلك المنشأة البحرية التي تجوب البحار شرقا وغربا وشمالا وجنوبا في مختلف الفصول والأجواء، مما يعرضها لمخاطر جسام في عمق البحر على اختلاف أشكالها وأنواعها الأمر الذي يلقي العبء على المشرع عند تنظيمه لأحكام عملية النقل البحري، ومحاولته التوفيق بين تشجيع الاستثمارات في مجال التجارة البحرية وفي وجوب توفير الحماية للشاحنين، بمعنى آخر يحاول المشرع توفير الحماية لمشروعات النقل البحري أي لمتلقي خدمة النقل البحري، وقد يتم تحقيق التوفيق والتوازن بين الاعتبارين السابقين في حالات، وتغليب اعتبار على الآخر في حالات أخرى، وهذا هو عماد التنظيم القانوني لعقد نقل البضائع بحرا.

يربط عقد النقل البحري بين الناقل البحري (مقدم خدمة النقل) والشاحن متلقي هذه الخدمة أو مستهلكها، وعادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة الأثر البالغ على تنفيذ العقد المبرم بينه وبين الشاحن، لذلك نجد المشرع عادة ما يركز بالتفصيل على أحكام مسؤولية مقدم الخدمة دون التركيز على أحكام مسؤولية متلقي الخدمة، وترك ذلك للقواعد العامة أسوة بأي علاقات مماثلة. لذلك نجد أن مسؤولية الناقل البحري تحظى باهتمام تشريعي سواء على الصعيد الوطني أو الدولي.

يتم عقد النقل البحري للبضائع في صورتين، الأولى تتمثل في مشاركة إيجار السفينة، والثانية تتمثل في عقد النقل بموجب وثيقة الشحن (سند الشحن)، فأما الصورة الأولى فهي العقد المبرم بين مالك السفينة والشاحن، بمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها، لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة، بموجب اتفاقية يلتزم فيها مؤجر السفينة بأن يضع السفينة تحت تصرف مستأجرها مقابل أجر.

تجدر الإشارة أنه عادة ما يكون المستأجر في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر في إطار عقد نقل بمقتضى مشاركة إيجار، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً لذلك فإنه تنتفي الحاجة إلى حمايته.²

² - ريان محمد عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، د. د. ن، د. م. ن، 1993، ص 328.

أما الصورة الثانية وهي عقد نقل بموجب وثيقة الشحن، وفيها ينصب العقد لا على السفينة بعينها بل على كل ما يتفق عليه الطرفان، وهو نقل البضاعة من مكان إلى مكان آخر، ولا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية ولا من الناحية التجارية، وتتجسد هذه الصورة غالبا في النقل الذي تباشره السفن المستقلة في خطوط منتظمة حيث يعهد الشاحن ببضاعته إلى وكيل شركة الملاحة لتتولى نقلها وتسليمها في المكان المعني.

سبب ظهور هذه الصورة يعود إلى بداية القرن التاسع عشر مع تقدم المبادلات التجارية بسبب الثورة الصناعية، أين أصبحت السلع متعددة ومتنوعة، ولم يعد محل النقل المواد الأولية أو السلع التي تشحن صبا في عابري السفينة أو مخازنها فقط، بل كثرت السلع المصنعة ونصف المصنعة، والتي تشحن معبأة في طرود أو صناديق، أين يتولى المجهز لوحده إدارة السفينة سواء من الناحية الملاحية أو التجارية.

وبالتالي لم يعد المجهز شريكا لتجارة الشاحنين، ولا يؤجر مكانا لهم ولبضائعهم على السفينة، بل أصبح مجرد مقاول للنقل يتعهد بتنفيذ ما يستهدفه الشاحن التاجر وهو نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه، وهذه هي صورة النقل الحديثة المعروفة بالنقل بسندات الشحن (وثيقة الشحن)، أي هذه التسمية مستمدة مما جرى به العمل من عدم تحرير مشاركة أو ورقة تثبت شروط هذا العقد بل يكتفي عندما تشحن البضاعة بالفعل بتحرير ورقة تسمى سند الشحن.

غير أننا نجد الناقل البحري في هذا العقد هو الطرف الاقتصادي الأقوى، حيث يصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها الناقل في وثيقة الشحن، لا سيما فيما يتعلق بالأجرة، وكذا إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة، فهذه الشروط ألحقت أضراراً بليغة بالشاحنين، ونشوب نزاعات كثيرة بين الشاحنين والناقلين، الأمر الذي أدى بهم إلى المطالبة بالحد منها.

ظهرت في سبيل ذلك عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية من أجل ضبط هذا الوضع، ولعل أهمها تتمثل في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات

الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 والمسماة بمعاهدة بروكسل³، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 31 مارس 1978، والتي جاءت لتحل مكان معاهدة بروكسل.

كما أن التشريعات الوطنية لكثير من الدول بما فيها الجزائر، قد وضعت حيزاً هاماً في قوانينها الداخلية من أجل وضع إطار قانوني للنقل بموجب سندات الشحن، خاصة فيما يتعلق ببند مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هذا الأخير يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها، إن لم نقل بأنه لب عقد النقل بموجب سند الشحن.

تعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مدنية بالنظر إلى طبيعة العمل الذي يقوم به هذا الأخير والمتمثل في نقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر، فقد يحدث أن تصاب هذه البضاعة بأضرار نتيجة خطأ ارتكبه الناقل وبالتالي توجب مساءلته نتيجة لخطئه وعليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي مسؤولية الناقل البحري للبضائع انطلاقاً من الإشكالية التالية :

ما هو المقصود بمسؤولية الناقل البحري للبضائع خاصة من حيث امتدادها والنتائج المترتبة على قيامها في ظل التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة ؟

باعتبار مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظراً لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، ونظراً لكثرة واتساع الاعتماد على عملية النقل البحري من قبل كافة الدول في العالم أخذ الإمام بهذا الموضوع حيزاً هاماً خاصة في الكتابات القانونية، من خلال البحث في مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

³ - اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، ولها بروتوكولين معدلين لها الأول موقع بتاريخ 1968/02/23 ببروكسل ويتضمن قواعد فيسبي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني موقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 و دخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، وانضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل بموجب مرسوم 64 - 71 المؤرخ في 1964 ولم تنظم للبروتوكولين المعدلين لها. أنظر في ذلك : جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2007-2008، ص 1 و 2.

(الفصل الأول)، إذ تسفر هذه الدراسة إلى تحديد امتداد مسؤولية الناقل البحري
(الفصل الثاني).

الفصل الأول

مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري من حيث أركانها عن المسؤولية المدنية بوجه عام، فلا تقوم إلا إذا توافرت أركان ثلاث من خطأ، ضرر، وعلاقة السببية بينهما.

ومما لا شك فيه أن ثمة أهمية كبيرة لعنصر الخطأ في المسؤولية، فهي تدور معه وجوداً وعدماً، ويتجلى ذلك في المسؤولية المدنية عموماً، مما يجعلنا أيضاً نسلم بأن هذا الركن له أهمية بالغة في مسؤولية الناقل البحري للبضائع على وجه الخصوص.

فلمسؤولية الناقل البحري للبضائع مميزات خاصة، نظراً لطبيعة هذا العمل المرتبط بالبحر، فالناقل ومن خلال تنفيذ عملية النقل قد يرتكب أخطاءً في نطاق هذا العمل تستوجب مساءلته.

إذ تقتضي دراسة مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع الإحاطة بكافة الجوانب المتعلقة به، لذا لا بد من تحديد أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، وصولاً إلى قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع. (المبحث الثاني)

المبحث الأول

أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

لا يطلق لفظ المسؤول على أي شخص إلا في حالة ارتكابه خطأ، وبالتالي لا يمكن أن نعتبر الناقل البحري قد أخطأ أثناء ممارسته لعمله، إلا إذا أخل بالالتزامات الخاصة به، مما يؤدي بنا إلى البحث في قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يحظى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل، ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، لذا فإن تحديد تعريفه مهم جداً كخطوة أولى (الفرع الأول) ومن ثم الوصول إلى تحديد طبيعة هذه المسؤولية (الفرع الثاني) وأساسها (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف الناقل البحري للبضائع

لما كانت هذه الدراسة تعني الجزائر فلا بد من تعريف الناقل البحري في التشريع البحري الجزائري (أولاً) ثم إعطاء تعريفه طبقاً للقوانين المقارنة (ثانياً).

الفصل الأول: مبراً مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أولاً : تعريف الناقل البحري للبضائع طبقاً للتشريع البحري الجزائري

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفاً محدداً إلا أنه يمكن استتباطه اعتماداً على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري³، إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويمكن في حالة عدم ذكر "اسم الناقل" أن يعتبر "المجهز" هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572⁴ من القانون البحري.

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

1- مرحلة ما قبل التعديل:

تنص المادة 571 من ق.ب.ج على أنه :

« ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري »⁵

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

تم إنشاء في سنة 1963 أول شركة جزائرية للنقل البحري، خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تتكفل بالنقل آنذاك وقد فرضت هذه الشركة نفسها في مجال النقل الدولي كناقل نظراً للحكم الهائل من المواد الاستهلاكية أو التجهيزات والمواد البترولية التي كانت

³ - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بقانون رقم 05-98، مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998.

⁴ - تنص المادة 572 من ق.ب.ج تنص على : « يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة »

⁵ - أمر رقم 76-80 مؤرخ 23 أكتوبر سنة 1976، متضمن القانون البحري.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تنقل، ولهذا السبب ظهرت بعد ذلك فكرة التخصص في النقل من أجل تخفيف الضغط على هذه الشركة فتم إنشاء شركة لنقل المحروقات سنة 1982، ثم شركة أخرى لنقل المسافرين وبقيت مهمة نقل البضائع مسندة للشركة الجزائرية للنقل البحري منذ 1987 بدون أن يكون لها منافس⁶.

2- مرحلة ما بعد التعديل

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

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

« يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص إعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن، ويوجد المركز الرئيس لنشاطهم في القطر الجزائري. يمنح الامتياز على أساس دفتر شروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم ، يفضي الامتياز في جميع الحالات على دفع حقوق ».

يتجلى من خلال المادة السالفة الذكر أن الدولة الجزائرية مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، قد فتحت المجال لاستغلاله وفق آلية قانونية، كثيراً ما لجأت إليها وهي نظام التعاقد عن طريق منح الامتياز للأشخاص محددين وفق شروط يحكمها تنظيم خاص والمجسد في المرسوم التنفيذي رقم 57-08⁷.

أ- الأشخاص المؤهلون لاستغلال النشاط

استنادا إلى 1/571 من ق.ب.ج، فإن الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط هم:

⁶ - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، (د.ت.م)، ص 33 .

⁷ - مرسوم تنفيذي رقم 08 - 57 مؤرخ في 13 فبراير 2008 ، المتضمن شروط منع امتياز استغلال خدمات النقل البحري و كفيياته.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- الأشخاص الطبيعيون، بشرط أن يحملوا الجنسية الجزائرية .
- المؤسسات العمومية الجزائرية، لكن هل هي المؤسسات التي تمارس النشاط فقط أو بفتح المجال لمؤسسات أخرى ؟ .
- الأشخاص الإعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري، وقد حددتهم المادة 50 من القانون المدني الجزائري، بأنهم الأشخاص الذين لهم مركز رئيسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر، يعتبر مركزهم في نظر القانون في الجزائر⁸.

لم يكن من الضروري اشتراط أن يكون لهم مركز رئيسي بالجزائر لأنه يكفي أن يكون لهم نشاط بها، ويشترط أيضا لهذه الفئة أن تكون لها صفة مجهزي سفن، أي بعبارة أخرى أن يكون لهم نشاط اعتيادي مسبق في هذا المجال، والمقصود بهم هم الأجانب⁹.

ب- كيفية منح الامتياز

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

حددت شروط منح الامتياز المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، والتي تتجسد في ما يلي:

- أن يكون المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري .
- يستجيب لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها.
- يستوفي الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.
- يتوفر على برنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد حصل على أماكن الرسو.

⁸ - أنظر المادة 50 من أمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني.

⁹ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 33 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

- أن تشغل طاقماً يتكون أساساً من بحارة جزائريين عند استغلال صاحب الامتياز سفينة تحمل العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار نسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم. وفي حالة استغلال سفينة تحمل علماً أجنبياً، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين، ضمن تشكيلة الطاقم وتذكر هذه النسبة في اتفاقية الامتياز.¹⁰

يقدم طلب منح الامتياز إلى الوزير المكلف بالتجارة البحرية، وفي حالة قبوله يصدر قرار منحه بموجب مرسوم تنفيذي يتخذ في مجلس الحكومة بعد التوقيع على اتفاقية الامتياز ودفتر الشروط بين الطرفين، ويكون الامتياز الممنوح عاماً، إذ يشمل كل الخدمات المرتبطة مع النقل البحري، أو خاصاً إذ ينصب على تقديم خدمة معينة.¹¹

يمنح الامتياز لمدة عشر سنوات قابلة للتجديد بموجب طلب يقدم ستة أشهر قبل نهاية مدة الامتياز، وقد يرفض الطلب ويعلل الوزير قرار الرفض إذا توفر سبب من الأسباب التي جاءت بالمادة 15 من المرسوم التنفيذي 08-57.¹²

يقوم الوزير بإبلاغ المعني بأمر قرار الرفض، والذي يثبت له الحق في الطعن، إلا أن الغريب والمثير في هذا الطعن، أنه لم يذكر أية جهة مخول لها صلاحية النظر في الطعن إلا أمام مصدر قرار الرفض.¹³

¹⁰ - أنظر المادة 04 من مرسوم تنفيذي رقم 08 - 57، مرجع سابق.

¹¹ - أنظر المادتين 05 و12 من مرسوم تنفيذي رقم 08 - 57، مرجع سابق.

¹² - أنظر المادة 15 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق

¹³ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 36 .

ج - إجراءات تعليق الامتياز أو إلغائه

يمكن التعليق المؤقت للامتياز في حالة الإخلال الخطير بالالتزامات المقررة في دفتر الشروط بصفة خطيرة أو متكررة، وتقدير الخطورة يرجع للوزير، وهذا بعد إعدار واحد.¹⁴

كما يمكن للوزير إلغاء الامتياز دون التعويض، بعد إعدار المعني في حالات¹⁵ أهمها:

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

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

- في حالة عدم إحترام أحكام المادة 11 من مرسوم تنفيذي 08-57.¹⁶

تجدر الإشارة أن الحالات السالفة الذكر صنفها المشرع من بين الحالات التي يتم إلغاء الإمتياز دون تعويض، وبمفهوم المخالفة يستخلص أنه هناك حالات يتم فيها إلغاء الإمتياز بتعويض، إلا أن المشرع لم يتطرق إليها.

ثانيا: تعريف الناقل البحري للبضائع طبقا للقوانين المقارنة

سنحاول تعريف الناقل البحري للبضائع في التشريع البحري المصري والمعاهدات الدولية.

¹⁴- أنظر المادة 33 من مرسوم تنفيذي رقم 08-57 ، مرجع سابق

¹⁵ - أنظر المواد من 30 إلى 35 من مرسوم تنفيذي 08 - 57، مرجع السابق.

¹⁶- تنص المادة 11 على : « يكون الإمتياز شخصيا، ولا يمكن التنازل عنه ولا يمكن أن يكون محل إيجار أيا كان شكله، ويكون مؤقتا وقابلا، غير أنه في حالة وفاة صاحب الإمتياز، يمكن لذوي حقوقه أن يواصلوا استغلال خدمات النقل البحري إلى غاية نهاية مدة الإمتياز، شريطة أن يبلغوا بذلك السلطة المانحة للإمتياز في أجل لا تتجاوز مدته شهرين (2) وتمثلوا لأحكام دفتر الشروط ».

1- في التشريع البحري المصري

من خلال تحليل نص المادة 198 من ق.ب.م يمكن اعتبار الناقل مالكا للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها، واعتبرت المادة 78 من ذات القانون أن المجهز إما ان يكون مالكا أو مستأجراً للسفينة، وبذلك يجب أن يكون للناقل له صلة بالسفينة الناقلة، فهو إما أن يكون مالكا لها أو مستأجراً أو مجهزاً.

2- في المعاهدات الدولية

اعتبرت اتفاقية بروكسل الناقل بأنه مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل، ويظهر أنها تركز على ضرورة وجود صلة بين من يقوم بالنقل ووسيلة النقل (السفينة)، إضافة إلى عنصر التعاقد بمعنى أن يبرم عقد النقل مع الشاحن هو الناقل ، فالاتفاقية حصرت الناقل في أضيق الحدود.¹⁷

اعتمدت قواعد هامبورغ على معيار التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر سواء أبرمه بنفسه (الناقل) أو من ينوب عنه، والذي اصطلح على تسميته بـ " الناقل المتعاقد "، هذا ما يتماشى مع الجديد الذي جاءت به وهو إدخال مفهوم الناقل الفعلي الذي عرفته الفقرة الثانية من المادة الأولى منها بأنه¹⁸:

« الشخص الذي يعهد إليه الناقل بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعملية النقل ».

يظهر أن معاهدة بروكسل تتقاسم مع اتفاقية هامبورغ في معيار التعاقد لكنها لم تول أية أهمية لضرورة وجود صلة بين الناقل ووسيلة النقل.

الفرع الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعني مسؤولية الناقل البحري تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية،

¹⁷ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 13.

¹⁸ - مشار إليها لدى: شتوان حياة، مرجع سابق ، ص 31 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

طالما ارتبط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبتته سند الشحن، وبذلك تكون المسؤولية عقدية، تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل.

لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بأي حال من الأحوال، حتى لو نشأ الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطأه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المساءلة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل، فيما تفرض المسؤولية التقصيرية واجبا عاماً على الجميع بعدم الإضرار بالغير وتقضي القواعد العامة تغليب العام على الخاص.

بينما ذهب البعض إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالتها الغش والخطأ الجسيم، وقد جاء ذلك بمناسبة تبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين لما كان متوقعاً منه و ما لم يكن متوقعاً¹⁹.

في حين ذهب الدكتور السنهوري في هذا الشأن إلى خلاف ذلك ، حيث يقول " أن المدين مسؤول عن الضرر بأكمله، حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، بإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفائي يعدل من مقدار المسؤولية ويقصرها على مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتها غش المدين وخطأه الجسيم، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعاً كان أو غير متوقع، لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتفائي الذي يعدل في مقدار المسؤولية²⁰.

19 - لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 30 و 31 .

20 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2000، ص 771 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كما لا يوجد أساس لما قاله البعض بكون الناقل يسأل تقصيريا عن خطئه الشخصي المتمثل بالسماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة ، لأن هذا الأمر قد يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ التزاماته التي فرضها العقد، فيسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية²¹، ولكن ليس معنى ذلك أنه لن يسأل الناقل تقصيريا، فهو يسأل بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية عند عدم وجود عقد. وسنتعرض في هذا الصدد إلى موقف كل من المشرع الجزائري (أولا) والمشرع المصري(ثانيا)، وكذا إلى موقف المعاهدات الدولية.(ثالثا)

أولا: موقف التشريع البحري الجزائري

لم يحدد المشرع الجزائري بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية، غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من (ق ب ج)²²، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

ترفع الدعوى في أولها ضد الناقل باعتباره مسؤولا عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار، وذلك طبقا للمادة 802 من القانون البحري الجزائري، كما حددت المادة 739 ق.ب.ج نطاق عقد النقل الذي يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني²³، وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولا بقوة القانون.²⁴

21 - لطيف جبر كوماتي، مرجع سابق، ص 32 .

22 - المادة 802 من ق.ب.ج تنص على ما يلي : « يعد الناقل مسؤولا 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 »

23 - المادة 739 من ق.ب.ج، مرجع سابق.

24 - خليل بوعلام، « إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية »، نشرة القضاة ، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010 ، ص 187 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقع على عاتق الناقل البحري التزامات عديدة أهمها نقل البضاعة المشحونة وتسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يحكمه العقد (الترام عقدي)، بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة.

يخلص من ذلك أن مسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل ويكون فيها الخطأ مفترضا، وعلى الناقل حتى يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله، وإنما إلى سبب أجنبي لا يد له فيها كقوة قاهرة ترتب عليها هلاك البضائع المنقولة، فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس مبدأ الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما وباجتماع الأركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل أما إذا انتفى أحدها فتنتفي المسؤولية²⁵.

أكدت المادة 770 ق.ب.ج والمادة 773 على أن التزامات الناقل هي التزامات ببذل عناية، واستنادا إلى نص المادة 803 ق.ب.ج، لا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة، أما الالتزام بتوصيل البضاعة فهو التزام بتحقيق نتيجة ولدرء المسؤولية على الناقل عليه إثبات خطأ الغير، القوة القاهرة أو السبب الأجنبي.

يمكن اعتبار أن مسؤولية الناقل في القانون البحري الجزائري مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة، إلا أنه تجدر الإشارة أن أحكام هذه المسؤولية عبارة عن قواعد أمر لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، بحكمها تتعلق بالنظام العام، فمثلا المادة 811 ق.ب.ج جعلت كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773، 780، 802، 803، 804 باطلاً وعدم المفعول.

²⁵ - هادف محمد الصالح، « التزامات ومسؤولية الناقل البحري »، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، الجزائر، 2010، ص 109 و 110.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نجد على خلاف ما سبق ذكره نص المادة 1/812 التي تقر لأطراف عقد النقل البحري إمكانية الاتفاق على تحديد المسؤولية في المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لغاية البدء بتحميلها، وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها، إذ الأصل أن القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل هي قواعد آمرة إلا ما استثنى بنص المادة 812 من القانون البحري.²⁶

أكد القضاء الجزائري على أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية وذلك في مجموعة من القرارات التي تكرس ذلك ، فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر في 1995/05/16 عن الغرفة التجارية والبحرية²⁷، إذ اعتبرت إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر على أساس أن الأضرار تمت أثناء التفريغ وأن عقد النقل ينتهي عند وضع البضاعة بين أيدي مؤسسة الاحتكار، إذ اعتبرت المحكمة العليا أن الناقل مسؤول عن عمليات التفريغ ولو قامت بها مؤسسة مينائية بموجب احتكار شرعي، تتم تحت مسؤولية الناقل البحري الذي يبرم عقداً مكتوباً مع عامل الشحن والتفريغ وفقاً للمادة 875 ق.ب.ج ، وذلك العقد لا ينتج أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه.

ثانياً: موقف التشريع البحري المصري

مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية مبناها عقد النقل البحري الذي يربطه بالشاحن ، ولا تتحقق مسؤولية الناقل التقصيرية إلا إذا اقترف فعلاً يجرمه القانون²⁸.

نصت الفقرة الأولى من المادة 227 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه :

« يضمن الناقل هلاك البضاعة و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى

²⁶ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 111.

²⁷ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1995/05/16، ملف رقم 113345، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1996، ص 157، نقلاً عن: هادف محمد صالح، مرجع سابق ، ص 160.

²⁸ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية، 1995، ص 27.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة»، ونصت المادة 229 من ذات القانون على أنه :

« يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 11 من المادة 227 من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه».²⁹

مفاد النصوص السالفة الذكر أن التزام الناقل البحري بالتزام بتحقيق نتيجة، وهو نقل البضاعة من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ كاملة وسليمة وذلك في الميعاد المتفق عليه.

مقتضى التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، أي أن الضرور غير ملزم بإقامة الدليل على الخطأ المرتكب من الناقل، وإنما يكفيه إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، فإذا ما أثبت ذلك قام خطأ الناقل العقدي، وإذا ما أثبت الضرور ومقداره كانت علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفترضة، ويتبع ذلك تحقق المسؤولية العقدية للناقل، إلا إذا تمكن الناقل من قطع الرابطة السببية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه.³⁰

أجمع الفقه والقضاء في مصر على تفسير اصطلاح " ضامن " على أنه التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في نقل البضائع من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ في حالة جيدة وفي الميعاد المتفق عليه بموجب عقد النقل.³¹

فمسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية، أساسها الإخلال بالتزامه التعاقدى الناشئ عن عقد النقل هو نقل البضاعة إلى ميناء الوصول سليمة وفي الميعاد،

²⁹ - نقض بحري مصري بتاريخ 25 فيفري 1965، نقلا عن: محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 27.

³⁰ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 28.

³¹ - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2009، ص 115 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ولا تكون مسؤولية الناقل تقصيرية إلا عن العمل غير المشروع من جانب الناقل أو تابعيه³².

تثور المسؤولية العقدية للناقل البحري طبقاً للقواعد العامة في حالات ثلاث وهي هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها عن الميعاد المحدد.

- الناقل مسؤول عن هلاك البضاعة سواء كان الهلاك كلياً، كالضياع والفقدان أو جزئياً، كالعجز في الكمية أو النقص في العدد كما هو مبين في سند الشحن.

- الناقل مسؤول أيضاً عن التلف الذي يصيب البضاعة أو جزء منها، إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن بحالة سليمة ما لم تكن حالتها الحقيقية مبينة في سند الشحن.

- الناقل مسؤول أخيراً عن التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المحدد في العقد أو المؤلف عادة.³³

مسؤولية الناقل البحري إذن هي مسؤولية تعاقدية مبناها عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن، ومن ثم فلا يجوز مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية مادام لم يرتكب فعلاً يجرمه القانون.³⁴

ثالثاً: موقف المعاهدات الدولية

بدأت اتفاقية بروكسل لعام 1924 في تصويرها لهذا المبدأ العام بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وذلك في مادتها الثالثة، وأضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية والتي بلغت سبعة عشر حالة³⁵ متأثرة بذلك بالنزعة

³² - مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهميم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 373.

³³ - مرجع نفسه، ص 374.

³⁴ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة والمستحدث من أحكام النقص، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 76.

³⁵ - ويمكن رد حالات الإعفاء هذه إلى ثلاثة مجموعات، الأولى هي عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الرحلة، والثانية هي الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، والثالثة تتمثل في الأخطار المستتنة كالقوة القاهرة أو الحريق =

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الأنجلوسكسونية، وعلى هذا الوضع يشق معه الوقوف على ما إذا كانت اتفاقية بروكسل قد اعتمدت في هذا الصدد على اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أم تقصيرية³⁶.

باستقراء المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لعام 1924 في فقرتها الأولى أنه:

« على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها ، وأن يجعل الأنبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضائع وحفظها»، كما يلتزم الناقل وفقا لنصوص المادتين الثانية والثالثة الفقرة الثانية، بإنجاز بدقة ووفقا للأصول تحميل البضاعة المنقولة وتنسيقها ونقلها وحراستها والاعتناء بها، وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة.

لا تسري أحكام اتفاقية بروكسل إلا على اتفاقيات النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة، ومن خلال هذا يفهم أن هذه المسؤولية هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقدي يتضمنه عقد النقل.³⁷

جاءت المادة الخامسة في فقرتها الأولى من اتفاقية هامبورغ معلنة أن الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة أو ما يلحقها من تلف أو تأخير في التسليم، استنادا إلى ذلك بشأن الامتداد الزمني لهذه المسؤولية فإن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير، ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسبب هذه الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل،

=دون فعل الناقل أو خطأه، أنظر في هذا: بسام عاطف المختار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها- عقود النقل- مسؤولية الناقل-دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 134.

³⁶ - سعيد يحيى، مرجع سابق، ص 35.

³⁷ - بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 104 و 112.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وبالتالي فمسؤولية الناقل البحري طبقا لهذه الاتفاقية هي مسؤولية عقدية مناطها عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن.³⁸

خلاصة القول أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية أساسها الإلتزام التعاقدى للناقل البحري بتحقيق نتيجة، في إيصال البضائع إلى الميناء المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة كاملة في الميعاد المتفق عليه.

الفرع الثالث

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أساس المسؤولية هو السبب الذي من أجله وضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، وبناء على ذلك قد يكون الأساس خطأ يصدر من الناقل أو أتباعه يتسبب في ضرر، في حين يجد البعض الأساس في الضرر لوحده، ولا حاجة للبحث فيما إذا كان محدثه قد أخطأ أم أنه لم يخطئ، وقد يكون الأساس في تحمل التبعة³⁹، فما هو الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؟

للإجابة على ذلك فإنه لما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية، فإن ما تقضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية، هو اعتماد الخطأ أساسا لقيامها، ويتمثل الخطأ في الإخلال بتنفيذ الإلتزام العقدي، أي ما يسمى بالخطأ العقدي⁴⁰، لكن تختلف النصوص في موقفها من الخطأ، فهل هو الخطأ الواجب الإثبات، أم أنه الخطأ المفترض، وهل هذا

³⁸ - سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 34 .

³⁹ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 34.

⁴⁰ - يقصد بالخطأ العقدي عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه التعاقدى، أو التأخير في تنفيذه، ويستوي في ذلك أن يكون عدم التنفيذ أو التأخير فيه عن عمد أو إهمال من المدين، بل أن الخطأ يتحقق حتى ولو كان عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة. غير أنه يلاحظ في هذه الحالة تنقطع علاقة السببية وبالتالي لا تقوم المسؤولية. أنظر: محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، مصادر الإلتزام - التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة، الطبعة الأولى، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 1992 - 1993، ص 328 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الأخير قابل لإثبات العكس أم لا ؟ وسنبين ذلك في كل من التشريع الجزائري (أولاً)،
والمصري (ثانياً)، والمعاهدات الدولية. (ثالثاً)

أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري

يتضح من نص المادة 802 ق ب ج أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فالمضروور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد⁴¹.

أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الخطأ الصادر من الناقل بل يكفي حصول الضرر وبالتالي قيام مسؤولية الناقل.

أكدت المحكمة العليا في كثير من قراراتها على هذا الموقف، ومنها القرار الصادر في 14/01/1990 عن الغرفة التجارية والبحرية، والتي اعتبرت أن سريان الآجال المحددة لمسؤولية الناقل البحري تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون سواه، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقاً للقانون، ولما كان ثابتاً أن قضاة الموضوع قد أخطوا بين عملية التفريغ والتسليم، لكون عمال التفريغ يؤدون خدمات مصلحية للناقل، ولا يعتبر التفريغ تسليمياً للبضاعة إلى المرسل إليه⁴².

قيام مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض يثير البحث عن ما إذا كان الخطأ المفترض قابل لإثبات العكس أم أنه غير قابل لإثبات العكس ؟

41 - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 54 .

42 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 14/01/1990، ملف رقم 62163، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1996، ص 188، مشار إليه لدى: بوحي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2002، ص 78 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نصت المادة 803⁴³ من قانون ق ب ج التي نصت على حالات استثنائية تعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقق إحداها وهي اثني عشر حالة، فالناقل يستطيع الدفع بإحدى هذه الحالات إن تحققت من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية وبالتالي يمكن القول معه بأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس أي إثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 السالفة الذكر.

ثانياً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري المصري

تنص المادة 229 فقرة أولى من التقنين البحري المصري على أن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس الخطأ المفترض، إذ لا يحتاج المضرور إثبات الضرر، بحكم أن الخطأ مفترض في الناقل، وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر قائمة بمجرد إثبات المتضرر الضرر الذي أصابه، وأجاز المشرع للناقل نفي المسؤولية بإثبات أنه قام وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير.

كما تنص المادة 1/227 من التقنين البحري المصري على أنه:

« يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة »، كما جاءت المادة 229 على أنه:

« يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227 من هذا القانون إذا أثبتت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه ».

⁴³ - المادة 803 من ق.ب.ج تنص على أنه: « يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة ، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناجمة مما يلي : ... ». للمزيد من المعلومات حول هذه النقطة أنظر الصفحة 71 و 72 من هذا البحث.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يستفاد من هذين النصين أن التزام الناقل البحري في القانون المصري التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها. ولا ترفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه كقوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو العيب الذاتي للبضائع أو الخطأ من الغير.⁴⁴

يلاحظ أن المشرع المصري يقيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس أي له أن يدفع بالسبب الأجنبي، وهذا عكس المشرع الجزائري الذي يقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

يتضح لنا كذلك أن التقنين البحري المصري انحاز إلى الشاخصين فكان أكثر حماية لهم، إذ لا يعفى الناقل من المسؤولية حتى ولو أثبت أنه قام وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.⁴⁵، إذ لا يحق للناقل التحرر من المسؤولية حتى في حالة الحريق إلا إذا نسب الناقل هذا الحريق إلى سبب أجنبي وليس القيام ببذل ما يستطيع لمنع وقوع الحريق أو نتائجه وهو مسلك القانون المصري.⁴⁶

ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المعاهدات الدولية

نصت معاهدة بروكسل أن التزام الناقل البحري هو تحقيق نتيجة أي توصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول، ولذلك يكون مسؤولاً عن التعويض إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، وهذه هي القواعد التي اعتمدها المعاهدة في تنظيم مسؤولية الناقل البحري.⁴⁷

نصت المادة 4 فقرة 2 من المعاهدة على أنه :

44 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 326 و 327.

45 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 345.

46 - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 40.

47 - علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، (د.ت.ن)، ص 92 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

« لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف ».

رسم النص حدود مسؤولية الناقل ويقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه، فإن أراد دفع المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله أو أفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل، ولكن يتعين عليه أن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي، ومعنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي يعود إليه هذا الضرر.

لم تستعمل المعاهدة تعبيراً محدداً في هذا الشأن كما في القواعد العامة ولكنها بينت مفردات السبب الأجنبي الذي يمنع مساءلة الناقل البحري، والتي لا تخرج عن كونها تطبيقات للقواعد العامة في باب السبب الأجنبي، ويمكن رد المسائل التي نصت عليها المعاهدة في هذا الشأن إلى خطأ الشاحن أو الغير، العيب الخاص بالبضاعة، القوة القاهرة.

أسست معاهدة بروكسل مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس أي له أن يدفع المسؤولية بتبيان السبب الأجنبي فقط. وعلى خلافها، أقامت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، بحيث تقوم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بمجرد تحقق الضرر أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل، ما لم يثبت الناقل أنه اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.⁴⁸

⁴⁸ - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة،

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل أيضا في حالة التأخير في التسليم والمجسدة في حالة عدم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل وذلك في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يلتزم به الناقل المعتاد، ومع مراعاة ظروف الحالة وهذا حسب المادة 5/5.

يحق للمرسل إليه المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع، وأن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوما (60) من تاريخ انتهاء الوقت المحدد للتسليم، وهذا ما أقرته المادة الخامسة فقرة ثالثة.⁴⁹

بيد أن هناك استثناء على قاعدة بناء مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض في حالتي الحريق ونقل الحيوانات الحية، فالمادة الخامسة فقرة رابعة من اتفاقية هامبورغ بنت المسؤولية في حالة الحريق على الخطأ واجب الإثبات، بحيث لا تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت المدعي أن الحريق نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.⁵⁰

لا يسأل الناقل فيما يتعلق بالحيوانات الحية، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل متى أثبت الناقل أنه راعي أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بهذه الحيوانات، ويفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ناتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير، قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه، وهذا ما أشارت إليه المادة 5/5.

هناك حالة لا تقوم فيها مسؤولية الناقل مطلقا طبقا لنص المادة الخامسة فقرة سادسة التي تنص على أنه:

⁴⁹ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 356 .

⁵⁰ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 56 .

« فيما عدا الكوارث العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات». ⁵¹

تجدر الإشارة في الأخير أن إقامة مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض يرجع إلى طبيعة العمل المنوط به هذا الأخير، والمنشود بتحقيق نتيجة وهو إيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول.

المطلب الثاني

قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية المدنية، بل تجعل منه الأساس الذي تقوم عليه، إذ يجب على المضرور أن يتمسك بخطأ وقع من فاعل ويقوم الدليل عليه، فقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا بد من وجود هناك خطأ (الفرع الأول) اقتصره الناقل أثناء قيامه بمهمة النقل وأن ينتج عن هذا الخطأ ما يسمى بالضرر (الفرع الثاني) ولا بد كذلك من قيام علاقة سببية بين الخطأ والضرر (الفرع الثالث) .

الفرع الأول

ركن الخطأ

تقوم مساءلة الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ ، فمتى كان هناك خطأ صادر منه خلال القيام بالتزاماته تقوم مسؤولية الناقل ، هذا ما يقودنا إلى البحث في الأخطاء التي يسأل عنها الناقل (أولا) وصولا إلى كيفية إثبات هذا الخطأ (ثانيا).

أولا: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل

يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضررا بسبب خطأ يرتكبه الناقل، فيسأل هذا الأخير عن الضرر طبقا لما تقضي به القواعد العامة مسائلة الشخص عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين

⁵¹ - نقلا عن : عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق، ص 357 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بعدد من التابعين، وقد يصدر عن هؤلاء خطأ، فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه، فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً وقد تصدر من تابعيه.⁵²

1- أخطاء الناقل الشخصية

يلحق الشاحنون ضرراً بسبب خطأ شخصي من الناقل ومن أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر، أو غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة، وكذا كون الريان الذي أنيطت به قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الريان يطلب منه الانحراف أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر، ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل.

2- أخطاء التابعين

غالباً ما يكون الضرر ناتج عن خطأ في رص البضاعة، أو إهمال الملاحين في العناية بها وأحياناً سرقتهم لها، وقد تكون بسبب مناورة خاطئة قام بها الريان، هذه الأخطاء وغيرها تقود لضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم الناقل.

يدخل في نطاق التابعين جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته سواء كانوا تابعين له يؤدون عملهم بإشرافه، أو من الذين يقومون بأعمالهم بغير إشراف من الناقل، مادامت أخطائهم وقعت بمناسبة تنفيذ عقد النقل.⁵³

أثار أساس مسؤولية الناقل العقدية عن أخطاء تابعيه خلافاً بين الفقه، منهم من يرى في توسيع النيابة أساساً لهذه المسؤولية، بحيث لا تقتصر النيابة على الأعمال القانونية وإنما تشمل حتى الأعمال المادية، فيصبح الشخص الذي يستخدمه المدين بتنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقه، يتصرف وكأنه نائباً عنه.

⁵² - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 53 .

⁵³ - هذه المسؤولية التي تترتب حتى عن أخطاء الأشخاص الذين لا يأمرون بأوامر الناقل، هي ثمرة تكييف مسؤولية الناقل بكونها عقدية، إذ لو كيفت على أنها تقصيرية لما كان يسأل الناقل، إلا عن أخطاء التابعين الذين يتلقون أوامره من الناقل. أنظر في هذا: لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 54 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يرى البعض الآخر أن التابع وهو يقوم بتنفيذ الالتزامات التي على عاتق المدين يكون كالأداة في يد هذا الأخير، وعليه يسأل المدين بشكل مباشر عن أخطاء التابعين وكأنها أخطاء شخصية وقعت منه، حيث يقول مبدأ روماني: " أن من يتصرف بواسطة الغير يعتبر متصرفا بنفسه"⁵⁴.

يرى آخرون في تحمل التبعة الأساس لمساءلة المدين، إذ أنه مادام يجني الفائدة من أعمال التابع، عليه أن يتحمل ما ينتج من أضرار تسببها أخطاء التابع للغير، وأخيرا يرى فريق بأن أساس مسؤولية المدين عن أخطاء تابعيه في القانون⁵⁵.

نميل إلى الرأي الذي يذهب إلى أن مبنى المسؤولية عن أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية هو ضمان الناقل لما يصدر عن هؤلاء الأشخاص من أخطاء تسبب ضررا للغير، لأن الناقل عند الاستعانة بغيره لتنفيذ ما لقاها على عاتقه عقد النقل من التزامات، فعليه أن يضمن ما يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم من أضرار تسببها أخطاء التابعين أو الأشخاص الذين استعان بهم.

نلاحظ أن القول بوجود ضمان قانوني، انطلاقا من الرأي القائل بأن القانون هو الذي فرض مسؤولية المدين عن أخطاء التابعين بنصوص صريحة، لا يستقيم مع فراغ غالبية التشريعات في مثل هذه النصوص، ثم أن النص في التشريعات على أحكام المسؤولية لا يعني أنها أصبحت قانونية أي يفرضها القانون، إنما يجب أن تقوم على أساس آخر، وما وظيفة القانون إلا تنظيم أحكامها وإضفاء القوة الملزمة لها، في حين أن أساسها يكمن خارج النصوص القانونية وبالذات في الإخلال بتنفيذ الالتزامات العقدية فيما يتعلق بالمسؤولية.⁵⁶

⁵⁴ - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام - الواقعة القانونية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار الهدى، الجزائر، 1991 - 1992، ص 179 .

⁵⁵ - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 55 .

⁵⁶ - وقد أشارت اتفاقية هامبورغ في المادة الخامسة عن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تحصل نتيجة لفعل التابعين، وقد ورد المبدأ في قانون التجارة البحرية المصري بشكل غير مباشر فالمادة 229 تنص على أن: =

ثانياً: إثبات الخطأ

تقضي القاعدة الفقهية المعروفة أن " البينة على من ادعى...". ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، ومنها الخطأ⁵⁷، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية، تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد، فلا يطلب من الدائن الشاحن أو المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده يفيد ذلك، وعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.

أوضحت ذلك محكمة الإسكندرية التجارية في أحد قراراتها، حيث ورد فيه " أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية قوامها سند الشحن وأن هذه المسؤولية تترتب في نمته بمجرد إخلاله بالتزامه، دون حاجة إلى إثبات خطأ أو تقصير من جانبه، بل يكفي حصول العجز أو التلف مناط الإخلال بالالتزام"⁵⁸.

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعاً لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة، بحيث يكون تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل تحقيقها يعني ثبوت الضرر، ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية، فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر، تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة.

= « يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) المادة 227 من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لثابته أو لأحد من تابعيه فيه ». مشار إليها لدى: لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 56.

⁵⁷ - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 740.

⁵⁸ - يوسف المصري، القانون البحري الدولي، الطبعة الأولى، دار العدالة، القاهرة، 2011، ص 29.

الفرع الثاني

ركن الضرر

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

ويمكن تعريف الضرر بأنه " الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه "59

يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشراً ومتوقفاً طبقاً لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، وأن التوقع يقاس بمعيار موضوعي، هو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، وقد ورد في حكم لمحكمة النقض المصرية قولها أن : " المدين في المسؤولية العقدية لا يلزم في غير حالتي الغش و الخطأ الجسيم إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي ، بمعنى أنه هو ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات "60.

يتحقق الضرر الذي يمكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه بـ صور ثلاث إما هلاك البضاعة (أولاً) أو تلف البضاعة (ثانياً) أو التأخير في تسليمها (ثالثاً).

أولاً: هلاك البضاعة

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

59 - محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 75.

60 - مشار إليه لدى: لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 84.

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

ثانياً: تلف البضاعة

يقصد بالتلف العوار الذي يلحق بالبضائع أثناء النقل، وقد يأخذ شكل ذوبان البضائع الجامدة، تعطل مفعولها بسبب النقل، تعفن المواد الغذائية المنقولة، أو ذبول الزهور المنقولة، وغيرها من صور العوار الأخرى، وتعتبر محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها أن "مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل"⁶¹، فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل.

ثالثاً : التأخير في تسليم البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة على الحالة التي استلمها من حيث الكم أو الكيف، وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن⁶²، إذا كان محدداً فيها وإلا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقاً لنوع البضاعة و مسار الرحلة، وأي تأخير للسفينة لا يكون سبباً في التعويض إلا إذا كان غير عادي، وذلك قياساً على العرف الجاري العمل به في المعاملات التجارية.

تقوم مسؤولية الناقل بناءً على خطأ المتمثل في تراخيه في تنفيذ العقد خلال الفترة المتفق عليها مما قد يسبب ضرراً للشاحن أو المرسل إليه، وهذه هي إذن الصور التي

⁶¹ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، ص 86.

⁶² - سند الشحن يعد إيصالاً دالاً على استلام البضائع و دليلاً كافياً على وجود عقد النقل البحري بين طرفيه الناقل والشاحن، فيثبت عقد النقل البحري بسند الشحن حيث يقوم الناقل أو من يقوم مقامه بإصدار سند الشحن و ذلك بناء على طلب الشاحن عند تسلمه البضائع. نقلاً عن: عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 47.

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

الفرع الثالث

علاقة السببية بين الخطأ والضرر

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد توجد ولا يوجد الخطأ، كما لو ترتب ضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد علاقة سببية⁶³.

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

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

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

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

⁶³ - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام...، مرجع سابق، ص 93 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر توافر السببية أحد الأركان التي تقوم عليها المسؤولية، والدائن الذي يدعي مسؤولية الناقل يقع عليه عبء إثبات أركانها بما فيها رابطة السببية.

يرى البعض أن ركن السببية مفترض كما يفترض الخطأ، بمجرد وقوع الضرر وإن كان المدين أن ينفي ذلك بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حصول الضرر، بينما يرى البعض الآخر أن ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته، وإن كان لا يطلب منه أن يثبت على وجه قاطع بأن خطأ المدين هو الذي أدى إلى حصول الضرر، فإثبات الضرر وكونه يسبب عدم التنفيذ يشكلان قرينة على وجود رابطة السببية بينهما فينتقل عبء الإثبات بعد ذلك إلى المدين الذي يقع على عاتقه إثبات انقطاع الرابطة بين خطأه والضرر⁶⁴.

يقترح الرأي الراجح من افتراض ركن السببية، فإذا كان أساس المسؤولية الناقل البحري تقوم على الخطأ المفترض بمعنى أن الشاحن أو المرسل إليه لا يكلف بإثبات خطأ الناقل بل يكفي حدوث الضرر حتى تتحقق مسؤولية الناقل البحري، فبهذا المعنى تكون رابطة السببية كذلك مفترضة أي الطرف المتضرر لا يكلف بإثباتها .

المبحث الثاني

تنفيذ الناقل لعقد النقل البحري للبضائع

يترتب على عقد النقل البحري للبضائع حقوق والتزامات في ذمة طرفيه، فيلتزم الشاحن بتسليم البضائع المتعاقد على نقلها في المكان والزمان المتفق عليه مع أداء أجرة النقل، أما الناقل البحري فمن أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه هي قيامه بتنفيذ عملية النقل ابتداء من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

يتطلب لقيامه بذلك وضع سفينة صالحة للملاحة واستلام البضائع من الشاحن وشحنها ورسها وتسليمها مع بذل العناية للحفاظ عليها (المطلب الأول)، كما أن الناقل البحري وفي عملية النقل قد تتعرض هذه البضائع إلى أضرار مما يؤدي إلى مساءلته نتيجة الإخلال بالالتزامات المنوطة به، فلمسؤولية الناقل صور معينة بتحققها تقوم

64 - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 98.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المسؤولية إلا إذا كانت هناك حالات إعفاء تعفي الناقل البحري من المسؤولية (المطلب الثاني) .

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

تبدأ الالتزامات المترتبة على الناقل من حين استلام و شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها وتسليمها إلى المحل المقصود، ويقتضي هذا التمييز بين التزامات الناقل فيما يخص السفينة (الفرع الأول) وموجباته فيما يخص البضاعة (الفرع الثاني) وصولاً إلى موجباته أثناء الرحلة البحرية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التزامات الناقل فيما يخص السفينة

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتقديم السفينة المتفق عليها (أولاً)، وإعداد سفينة قابلة للإبحار (ثانياً)، وأن يضعها تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما (ثالثاً).

أولاً : تقديم السفينة المتفق عليها

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتقديم السفينة المتفق عليها ويجب في هذه الحالة أن نقف على طبيعة العقد، إن تعلق الأمر بعقد إيجار سفينة لمدة معينة أو لسفر واحد أو تعلق الأمر بعقد نقل بحري⁶⁵.

1- حالة تعلق الأمر بعقد إيجار سفينة

يلتزم المؤجر سواء لمدة معينة أو سفر واحد أو لعدة أسفار بتقديم السفينة المتفق عليها، ولا يجوز له أن يستبدل غيرها، ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر.

⁶⁵ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 10.

2- حالة تعلق الأمر بعقد نقل بحري

لا يعد تعيين السفينة في العقد عنصراً جوهرياً، ولا شرط في العقد بل أن سندات الشحن كثيراً ما تتضمن شرط يجيز للناقل تقديم سفينة أخرى بدلاً من المتفق عليها، وقد لا تعين السفينة في العقد⁶⁶.

والواقع أن الشاحن الذي يتعامل مع شركة ملاحية لا يهتم بوجه عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة، وكل ما يهمله هو أن تنقل البضاعة على سفينة صالحة للملاحة.

أشار المشرع الجزائري في المادة 771⁶⁷ من التقنين البحري أنه:

« يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير».

اشتترطت المادة على الناقل البحري في حالة استبدال السفينة أن تكون في نفس الصنف، زيادة على أن تكون صالحة للقيام بعملية النقل.

ثانياً: إعداد سفينة قابلة للإبحار

يعتبر أهم التزام يقوم به الناقل البحري هو إعداد سفينة قابلة للإبحار للقيام بعملية نقل البضائع، بحيث يقوم الناقل بالسهر على توفير الإعداد التقني والاحتياجات في السفينة وتزويدها بالموثّن والرجال لجعلها صالحة للملاحة، بما في ذلك توفير شروط المتانة، والثبات والسلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة، والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار⁶⁸.

لا تعتبر صلاحية السفينة للملاحة مسألة مطلقة أو مجردة، بل هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة، كما يجب على

⁶⁶ -مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 223.

⁶⁷ - المادة 771 من ق. ب. ج، مرجع سابق.

⁶⁸ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 73.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الناقل تنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة التي توضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها.

نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري على أنه:

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

أ - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب - تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.

ج - تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها و حفظها ».

يلاحظ من مضمون هذه المادة أن المشرع لم ينص على إعداد السفينة لجعلها صالحة من الوجهة الملاحية فقط، بتدعيم قدراتها لمواجهة البحر ومخاطره بل نص على إعداد السفينة من الوجهة التجارية، أي ملائمة السفينة لتلقي البضائع ونقلها إلى ميناء التفريغ، وعليه يمكن تقسيم صلاحية السفينة إلى نوعين: صلاحية ملاحية، صلاحية تجارية.⁶⁹

-الصلاحية الملاحية: تعني إعداد السفينة بحيث تكون قادرة على أداء الرحلة المحددة في عقد النقل، من حيث المتانة وتجهيزها بالمؤونة والوقود، ويقودها ريان كفاء، وعلى متنها العدد الكافي من البحارة .

-الصلاحية التجارية: فهي قدرة السفينة على استقبال البضائع ونقلها، وذلك من حيث تهيئة العنابر الملائمة ووسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع.

نص المشرع المصري على التزام الناقل البحري بإعداد السفينة قابلة للإبحار في المادة 214 والتي تنص على:

⁶⁹ - لطيف جبر كومانى، القانون البحري ، السفينة- أشخاص الملاحة -النقل -البيوع التأمين ، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 112 .

« على الناقل إعداد السفينة و تجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، ولتنفيذ السفر المتفق عليه و نقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها و حفظها»⁷⁰.

يتضح من هذا النص عدم الاكتفاء بفرض التزام على عاتق الناقل البحري بإنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، بل يجب إعداد سفينة صالحة للملاحة لتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع وذلك بوصفه التزاما يقع على عاتق الناقل البحري في مواجهة الشاحن.

يعد التزام الناقل بضمان وصول البضائع سليمة التزام بتحقيق نتيجة بحيث لا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، وتطبيقا لقانون التجارة البحرية المصري لا يكفي الناقل لدرء مسؤوليته أن يثبت أنه بذل الجهد الكافي لجعل السفينة صالحة للملاحة، بل لا بد من إثبات السبب الأجنبي.⁷¹

تنص معاهدة بروكسل في المادة الثالثة فقرة أولى من المعاهدة على أنه:

«على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر و عند البدء فيه للأغراض الآتية :

- أ - جعل السفينة في حالة صالحة للسفر .
- ب- تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي .
- ج- إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها .»

يتضح لنا من النص أن المعاهدة تقرض على الناقل بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة ، ويلاحظ أن الالتزام هنا هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، إذ يلتزم الناقل فقط ببذل الهمة اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة سواء تحققت النتيجة المطلوبة أي صلاحية السفينة أم لا.

⁷⁰ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 397 .

⁷¹ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 221 وص 304.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تلتزم المعاهدة الناقل ببذل العناية المعقولة قبل وعند بدء الرحلة فقط فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة، فإن الناقل لا يسأل عن ذلك ما لم يكن عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة راجعا إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة.

أما صلاحية السفينة في ظل قواعد هامبورغ لسنة 1978 ، فإنها تنص على التزام الناقل بممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، بشكل عام ، فالمادة 1/5 منها تنص على أن الناقل مسؤول عما يصيب البضاعة من تلف أو خسارة أثناء وجودها في عهدته، ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات المعقولة لتجنب وقوع الحادث ونتائجه ، مما يفهم منه أن العناية الواجبة يجب ممارستها في جميع الأوقات⁷² ، و ليس فقط قبل السفر أو عند البدء فيه كما هو الحال في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 .

ثالثا: وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان و المكان المتفق عليه

يجب على الناقل أن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن بحيث تكون مستعدة لتقبل البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما، فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل، فإنه يجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر، فيما عدا الغرف والأماكن المخصصة للريان والبحارة.

مع ذلك فليس للريان ولا للبحارة أن يحملوا فيها أي بضاعة إلا برضا المستأجر وبإذن منه، وفي حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون حق تعود إلى المستأجر الذي يمكنه المطالبة بالتعويض.

أما إذا تعلق الأمر بنقل بحري بسند الشحن، فلا يلزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزءا معيناً منها تحت تصرف الشاحن بل كل ما يلتزم به هو أن يوفر للبضاعة مكانا صالحا في السفينة.⁷³

⁷² - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 276 .

⁷³ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 75 .

لا يكفي إحضار السفينة صالحة للملاحة، إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن، أي أنه إذا أحضر الشاحن البضائع ووضعها على رصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لاستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه المتمثل في وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه، ويسأل تجاه الشاحنين عن الأضرار التي تترتب على ما يدفع من رسوم إضافية عن البضائع، فضلا عن مسؤوليته عن الأضرار التي قد تتعرض لها البضائع خلال هذه الفترة.⁷⁴

الفرع الثاني

التزامات الناقل فيما يخص البضاعة

بعد قيام الناقل بتوفير سفينة قابلة للإبحار ومجهزة بالرجال والمؤن، فإنه يقع على عاتقه استلام البضاعة من الشاحن (أولا)، وشحنها على ظهر السفينة (ثانيا) زيادة على رص البضاعة (ثالثا) وأخيرا الالتزام بتفريغ وتسليم البضاعة (رابعا).

أولا: استلام البضاعة

يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري وتبدأ التزاماته ومسؤولياته بمجرد استلامه البضاعة.⁷⁵

تعتبر واقعة الاستلام هي من أهم الخطوات في تنفيذ العقد لذا نتعرض إلى المقصود باستلام البضاعة ثم إلى تحديد مكان وميعاد الاستلام وصولا إلى تحفظات الناقل البحري عند استلامه للبضاعة.

1- تعريف استلام البضاعة

يمكن تعريف استلام البضاعة بذلك العمل المادي و القانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة لغرض النقل، وبمجرد استلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل.⁷⁶

⁷⁴ - لطيف جبر كومانى، القانون البحري ...، مرجع سابق، ص 113.

⁷⁵ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي...، مرجع سابق، ص 227.

2- مكان استلام البضاعة

يتم أصلاً استلام البضاعة في ميناء الشحن، ويمكن الاتفاق على أن يتم ذلك خارج حدود الميناء، كتسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مقره⁷⁷.

يبقى على الناقل إتمام الإجراءات اللازمة لنقل البضاعة إلى رصيف الميناء، إلا أن هذا لا يعني أن يكون التسليم في أي مكان خارج الميناء بدون اتفاق، لأن الأمر يستدعي إجراءات جمركية وإدارية يصعب على الناقل البحري تحمل عبئها⁷⁸.

3 - ميعاد استلام البضاعة

يتسلم الناقل البضاعة في المواعيد المتفق عليها، إلا أنه يجوز أن يتسلمها بعد شحنها، ويعني ذلك أن الشاحن هو الذي يتولى عملية الشحن، وبالتالي لا يتحمل الناقل شيئاً من الأضرار التي قد تحدث للبضائع حتى إتمام الشحن.

قد يحدث استلام فعلي للبضائع من قبل الناقل، إلا أنه يشترط في ذلك أن يكون على سبيل الوديعة لحين شحنها، ففي هذه الحالة تسري على هذه البضائع خلال الفترة ما بين تسلّم البضاعة و الشحن أحكام عقد الوديعة⁷⁹.

أ - ميعاد استلام البضاعة في التقتين البحري الجزائري

طبقاً للمادة 1/739 من ت.ب.ج فإنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، وكان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله في فحص البضاعة، والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

يرى الأستاذ " عمر الزاهي " أن الاعتماد على ما جاء في نص المادة 1/739 من ت.ب.ج يزيد من توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري بصدد تسلّم البضاعة باعتباره

⁷⁶ - خلفي أمين ، مرجع سابق، ص 14 .

⁷⁷ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 229 .

⁷⁸ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 76 .

⁷⁹ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 15.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

متكفلا بها منذ لحظة قبوله نقل البضاعة، وعزمه على تأمين نقلها وتغيير مكانها حسب الاتفاق⁸⁰.

يتعين على الناقل بعد استلام البضاعة إصدار سند الشحن بناء على طلب الشاحن بذلك، ويجوز للناقل أن يسلم للشاحن إيصالا بتسلم البضاعة قبل شحنها، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضاعة على السفينة، وللشاحن أن يطلب من الناقل أو من ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشاحن فعلا على السفينة، مع بيان تاريخ الشحن، فإذا أفتتغ الشاحن بالإيصال، اعتبر هذا الإيصال دليلا على تسلّم الناقل البضاعة بالحالة المبينة بالإيصال ما لم يثبت غير ذلك.

إذا أخذت البضاعة في عهدة الناقل أو وكيله المفوض ولم تسلّم للمرسل إليه وثيقة الشحن فإنه تخضع حتما لعقد النقل، خاصة لقواعد المسؤولية القانونية، فليس هناك تفرقة ما إذا كان الضرر قد وقع على الرصيف أو في البحر.⁸¹

ب- ميعاد استلام البضاعة في التقنين البحري المصري

تنص المادة 218 بحري مصري على أنه:

« على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، أو الذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة⁸². »

يتضح من هذا النص أنه يجب على الشاحن أن يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليه، بمعنى أن ميعاد التسليم يتفق عليه في العقد المبرم بين الطرفين، وعند تخلف الاتفاق يسري العرف السائد في ميناء الشحن، وفي حالة الإخلال

⁸⁰ - ZAHY Amar , Droit des transports, Tome 1 , OPU , Alger , 1991 , p 16.

⁸¹ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 16.

⁸² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 56 و 57.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بهذا الالتزام، يلتزم الشاحن بتعويض الناقل لتأخره في تنفيذ التزامه، على أنه لا يجب أن يتجاوز التعويض قيمة الأجرة .

يجب على الشاحن أن يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل، وإذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها، يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات.

يستلم الناقل البحري البضائع من الشاحن، ثم يقوم بتسليمه سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك ، ويمكن الاستعاضة عنه بتسليم الشاحن إيصال تسليم البضائع إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التي سوف تشحن فيها البضاعة.⁸³

استلام الناقل للبضاعة يكون في لحظة قبوله لنقلها، إذ يتحقق الناقل عند الاستلام من التغليف والعلامات على الطرود و عددها و وزن البضاعة.

حسب نص المادة 205 من قانون التجارة البحرية المصري، فإنه يتعين على الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن عند تسليمها للناقل، ولهذا الأخير حق إبداء تحفظات على قيدها إن كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.⁸⁴

تحديد وقت استلام الناقل للبضائع متروك لإرادة أطراف العقد وللناقل لا شك مصلحة في تأخير ذلك الاستلام حتى يتفادى المسؤولية المشددة التي يفرضها عليه القانون والتي تتمثل في حرمانه من إدراج شروط إعفاء من المسؤولية بالعقد، ومن ثم يجوز الاتفاق على أن الناقل لا يتسلم البضائع إلا بعد شحنها، ويعني ذلك أن يتولى الشاحن عملية الشحن ولا يتحمل الناقل شيئاً من الأضرار التي قد تحدث للبضائع حتى إتمام الشحن.

⁸³ - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 129 .

⁸⁴ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 42 و 43.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

قد يحدث استلام فعلي للبضائع من جانب الناقل إلا أنه يشترط في الاستلام إن يتم على سبيل الوديعة لحين شحنها، و في هذه الحالة تسري على البضائع أحكام عقد الوديعة بما تسمح به من أعمال شروط عدم المسؤولية أو تحديدها بأقل من التحديد القانوني الذي يقرره القانون لمسؤولية الناقل البحري.

إن تكمن أهمية تحديد وقت استلام الناقل للبضائع، أنه تبدأ منه تطبيق النظام الخاص بمسؤولية الناقل البحري.

ج- ميعاد استلام البضاعة في الاتفاقيات الدولية

نصت المادة الثالثة فقرة ثالثة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن على أنه:

« على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع أو أخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن، بناء على طلبه، سند الشحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية :

- العلامات الرئيسية اللازمة لتحقيق من نوع البضائع، وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

- حالة البضائع وشكلها الظاهر»⁸⁵.

تنص المادة 4/3 من ذات القانون على أنه:

« يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة 3 من هذه المادة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك»

⁸⁵ - علي كامل، الوجيز في القانون البحري، مكتبة نانسي دمياط، (د.م.ن)، 2005، ص 134 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يستنتج من هذا أن معاهدة بروكسل اهتمت أكثر بإثبات واقعة التسليم عن طريق سند الشحن الذي يسلمه الناقل إلى الشاحن أكثر من الاهتمام بميعاد التسليم، فهذا الأخير ترك تنظيمه حسب اتفاق الطرفين إعمالاً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين.⁸⁶

أما اتفاقية هامبورغ فقد ربطت لحظة تسلّم الناقل للبضاعة بحيازته لها ، أي تتحد لحظة التسليم بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو وكلائه، وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 4 من الاتفاقية ، إذ جعلت الناقل مسؤولاً عن البضائع طالما هي في حراسته، و التي تعتبر كذلك منذ استلامها من الشاحن.⁸⁷

استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن، قد يكون من الشاحن أو من شخص ينوب عنه أو من سلطة أو من طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، كإدارة الجمارك أو مخازن الإيداع⁸⁸، و بالتالي وضعها في حيازة و تصرف الناقل .

ثانيا : شحن البضاعة

بعد عملية استلام البضاعة، يقوم الناقل بشحنها على السفينة بوسائل مختلفة، في أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة و نوعية السفينة.

1 - تعريف عملية الشحن

يقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أو داخل العنبر، وعلى أي حال فإن هذه الأعمال من وجهة النظر القانونية تشكل عملية واحدة، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة.⁸⁹

⁸⁶ - بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 115 .

⁸⁷ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 16-17 .

⁸⁸ - محمد كمال حمد ، مرجع سابق ، ص 85 .

⁸⁹ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري ، مرجع سابق ، ص 118 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقع عملية الشحن في الأصل على عاتق الناقل في ميناء القيام، ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل اتفاقاً على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية⁹⁰.

تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف كما هو الغالب، كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة كاستعمال الأنايبب في شحن البترول، وغيره من السوائل التي تشحن صبا، ويمكن استعمال الدرجات فيما يخص الآلات المتحركة والمركبات والسيارات، وإذا كانت السفينة لا يمكنها الاقتراب من الرصيف، تتم الاستعانة بالمواعين والصنادل⁹¹، وعن طريق استخدام كذلك ما يسمى بالحاويات⁹²، والتي أخذت حيزاً كبيراً في الوقت الحاضر من حيث الاعتماد عليها في عملية النقل البحري و ذلك لما توفره من حماية أفضل للبضائع محل النقل.

2 - أنواع الشحن

الأصل أن توضع البضائع في عابرة السفينة، ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الاستثناء.

⁹⁰ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة- النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 332.

⁹¹ - مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة قانونية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، 2001-2002، ص 89.

⁹² - الحاوية هي عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيفه خصيصاً لتجميع البضائع بداخله سائبة أو مغلفة تغليفاً بسيطاً بغرض نقلها من مكان لآخر، وتتميز الحاويات عموماً بخصائص معينة جعلتها الأكثر استخداماً بواسطة الشاحنين لما تمنحه من أعلى درجات السلامة فيما يتعلق بمخاطر النقل البحري للبضائع، علاوة على سهولة و سرعة شحنها على السفينة، فمن جهة و بعدما كان الخشب هو الإطار التقليدي للحاوية أصبحت هذه الأخير في الوقت الحاضر تصنع غالباً من المعدن، الأمر الذي يضمن أفضل حماية ضد الصدمات و العواصف، هذه الصلابة التي تتمتع بها الحاويات تسمح بنقلها على سطح السفينة دون حاجة لإنز خاص من الشاحن، كذلك وفي النقل المتتابع البحري والذي يقوم به عدة ناقلين ويكون بحرياً في جميع أجزائه، تستفيد البضاعة فوق تغليفها الخاص من الحماية التي تقدمها الحاوية عند النقل من سفينة لأخرى. أنظر:

- محمد السيد الفقي، « تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات »، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2006، ص 217.

أ - شحن البضائع في عنابر السفينة

يتم في الأصل الشحن عن طريق عنابر السفينة، حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية، وعادة ما تكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح.⁹³

ب - شحن البضائع على سطح السفينة

إذا كان الأصل في البضائع يجب أن تشحن في عنابر السفينة، فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة، لأن ذلك يعرض البضائع لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو الابتلال بمياه البحر أو بمياه الأمطار، ويكون الناقل مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة.⁹⁴

تنص في ذلك المادة 774 من ت.ب.ج على أنه:

« لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً و متعارفاً عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن ».

اشتراط المشرع الجزائري شرطين من أجل شحن البضائع على سطح السفينة

وهما:

الشرط الأول: إذا حصل اتفاق بين الأطراف على الشحن على سطح السفينة، إذ يلزم أن يثبت هذا الاتفاق كتابة سواء سند الشحن ذاته أو على سند مستقل عنه⁹⁵، أما في حالة عدم وجود اتفاق مسبق فإن الناقل يصبح ملزماً بإبلاغ الشاحن بذلك.

⁹³ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 27-28 .

⁹⁴ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - النقل البحري

- الحوادث البحرية - التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 264.

⁹⁵ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 28 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الشرط الثاني: إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة، كما هو الحال في شحن الأخشاب مثلا، أو السيارات، وغير ذلك من الأشياء ذات الأحجام الكبيرة.

لا تختلف مسؤولية الناقل عن البضائع المتفق شحنها على السطح عن مسؤوليته بالنسبة للبضائع المشحونة بعنابرها، ومفاد ذلك أن الناقل ضامن لهلاك بضائع السطح شأنها شأن بضائع العنبر، كما أن المشرع المصري تناول الشحن على سطح السفينة في نص المادة 216 وذلك بما يلي:

« عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح»⁹⁶.

يستخلص من نص هذه المادة أن القاعدة العامة هي عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة، إلا أنه يستثنى من هذه القاعدة ثلاث حالات⁹⁷:

1- إذا حصل الناقل على إذن الشاحن بالشحن على سطح السفينة، وهذا الإذن يجب أن يكون ثابتا بالكتابة، ولا يشترط في الإذن أن يكون ثابتا على سند الشحن ذاته، بل يجوز أن يكون في سند مستقل عن سند الشحن.

2- إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في الميناء على الشحن على سطح السفينة.

3- ولا يسري الخطر في الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية وذلك لأن مخاطر هذه الملاحة طفيفة، ولأن السفن التي تستخدم في هذه الملاحة قد لا تتوفر فيها عنابر تسمح برص البضاعة داخلها وفي الحالات الثلاثة يجب على الناقل أن يتخذ الاحتياطات

⁹⁶ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد....، مرجع سابق، ص 264.

⁹⁷ - إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، (د.ت.ن)، ص 160 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

اللازمة للمحافظة على البضائع، مثل إحكام الربط والتغطية بالمشمعات وترك المسافات المناسبة منعا للاحتكاك أثناء سير السفينة.

يجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح، وذلك حماية لغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية.⁹⁸

أستبعدت معاهدة بروكسل لسندات الشحن الشحنة المنقولة على السطح والمتفق على نقلها، فالناقل ترك حرا لنقل الشحنة على السطح طبقا لشروطه الخاصة غير خاضع بشأنها للالتزامات التي تفرضها عليه المعاهدة، إلا أنه يجب أن يتضمن سند الشحن على وجهه بيانا بأن الشحنة قد نقلت كذلك، وهذا البيان يتضمن في الواقع أخطار وتحذير للمرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن، أن البضائع قد شحنت كشحنة سطح بحيث يكون على علم عند قبول المستندات أن النقل لا يخضع لنصوص المعاهدة وما تفرضه على الناقل من التزامات.⁹⁹

أجازت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 النقل على سطح السفينة إذا اتفق الناقل والشاحن، أو إذا جرى العرف التجاري بخصوص بضائع معينة، أو إذا فرضت تلك القوانين والأنظمة التي تكون سارية المفعول في ميناء الشحن المادة 1/90 من الاتفاقية.

يتضح من ذلك أنه إذا لم يكن هناك اتفاق الشحن على سطح السفينة أو سكت سند الشحن عن مكان الشحن فإن الناقل يلتزم بنقل البضاعة تحت السطح، فإذا لم يفعل ذلك كان مخلا بعقد النقل وحرمة من التمتع بالإعفاءات التي تنص عليها المعاهدة، كما لا يستطيع تحديد مسؤوليته وفقا لما ورد في المادة 5/4¹⁰⁰.

⁹⁸ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد...، مرجع سابق، ص 265 .

⁹⁹ - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 127.

¹⁰⁰ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 284 .

كما أن اتفاقية هامبورغ قد وسعت في مفهوم البضائع حيث أدخلت في معناها الحيوانات الحية، وبضائع السطح وذلك استجابة من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لواقع عمليات الشحن في الدول النامية التي تشكل حمولات السطح والحيوانات الحية نسبة كبيرة من صادراتها، ولذلك وضعت لمسؤولية الناقل نظاما خاصا فصلته المادة 5/5 من المعاهدة، واستجابت للواقع العملي بشحن كميات كبيرة من الحاويات على السطح، فعدتها بضائع ذات قيمة يسأل الناقل عن التعويض عن الضرر أو الخسارة التي تصيبها إذا كانت مملوكة للشاحن.

تجدر الإشارة إلى أن نظام الشحن على السطح أصبح في عصر النقل بالحاويات، جزءا هاما من عمليات النقل البحري خاصة إذا نقلت الحاويات على ظهر سفن الحاويات المخصصة لذلك، ومن ثم فلا يوجد انحراف غير معقول في حال رص الناقل الحاويات على سطح السفن الحاوية الحديثة، حتى ولم يوجد اتفاق بين الطرفين حول الرص على السطح، أو لم يستطع الناقل أن يبرهن على وجود عرف دولي للنقل على السطح¹⁰¹.

ثالثا : رص البضاعة

تعد عملية الرص عملية هامة، ليس فقط من أجل الحفاظ على البضاعة فحسب أثناء النقل، وإنما من أجل سلامة السفينة في حفظ توازنها، فما المقصود بعملية الرص ؟

1- تعريف عملية الرص

يقصد بالرص ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وكذا توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك، من أجل الحفاظ على توازن السفينة¹⁰²، وليس من تنظيم قانوني لهذه العملية، وقد جرى العمل على أن يكون الرص طبقا لما اتفق عليه في العقد أو وفقا لعادات الميناء.

¹⁰¹ - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 129.

¹⁰² - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 50.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتم في الأصل الرص في عنابر السفينة، ويجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قماش يقيها ماء البحر، كما يتضمن الرص إقامة فواصل بين البضائع و بعضها وبينها وبين الماكينة وجسم السفينة، وذلك لمنع إضرار كل منها بالأخرى أو عدم اتزان السفينة بسبب ميل البضاعة إذا ما تحركت السفينة¹⁰³.

يقع التزام سلامة عملية الرص على الريان، سواء قام بها البحارة أو مقاول متخصص، وذلك تأسيساً على أن كيفية توزيع البضائع يؤثر على سلامتها وعلى توازن السفينة وبالتالي على سلامتها، من المقرر أنه إذا قام الناقل بعملية الرص فإنه يلتزم ببذل ذات كفاءة المقاول المتخصص.

تعد خريطة الشحن بواسطة الضابط الثاني تحت مسؤولية الناقل، وهي خريطة توضح مكان مختلف الحمولات داخل العنابر، ويراعى في إعدادها عوامل عدة، ويؤدي إتباعها إلى ثبات السفينة وتسهيل تداول وتحريك البضائع سواء عند الشحن، أو عند التفريغ والمحافظة على الحمولة في حالة جيدة¹⁰⁴.

2- إثبات الخطأ في عملية الرص

يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق، وقد يتوقع الناقل حصول منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا ما لحق البضاعة تلف فيسعى إلى إثبات أنه عند تفريغ البضاعة كان الرص غير معيب، فيطلب إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض تتم بواسطة خبراء مختصين يسمون خبراء التستيف، ويحرر محضر بهذه المعاينة ومن المقرر أن هذه المحاضر ليست سوى قرينة بسيطة على سلامة الرص والتستيف، خاضعة لتقدير القاضي.

فعملية الرص من مسؤوليات الناقل الفنية، يقوم بها بنفسه، أو بمساعدة أفراد الطاقم، كما من المتصور أن يعهد بالرص إلى مقاولين متخصصين يقومون بهذه المهمة تحت إشرافه ومسؤوليته، ويسأل الناقل عن أي تلف أو هلاك يصيب البضائع بسبب

¹⁰³ - PHILIPPE Vincent , Droit de la mer, Groupe de boeck , Belgique , 2008 , p 260 .

¹⁰⁴ - كمال حمدي، مرجع السابق، ص 51 و 52 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

عيب في الرص، كما لو وضع قرب الألبسة المشحونة صفائح من الزيت أدى تسربها بسبب هبوب العاصفة إلى تضرر الألبسة.¹⁰⁵

رابعاً : الالتزام بتفريغ و تسليم البضاعة

قبل التطرق إلى التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه وأثره في إنهاء مسؤولية الناقل البحري، يتعين التفرقة بين تفريغ البضاعة و تسليمها.

1 - تفريغ البضاعة

التفريغ هو عملية مادية تتم بفك البضاعة وإنزالها من السفينة إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بالقرب من الرصيف¹⁰⁶.

لم يعرف التقنين البحري الجزائري عملية التفريغ، بل جاء نص المادة 780 ق.ب.ج بما يلي:

« بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 ».

يفهم من هذا النص أن الناقل بعد وصول السفينة يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في البداية من شحن و رص، في حين أن القضاء الفرنسي عرف عملية التفريغ على أنها ذلك العمل المادي الذي يتمثل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه¹⁰⁷.

كما تتطلب عملية التفريغ من الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لتلف أو هلاك ويلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك فالأصل أن تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وتحت مسؤوليته، ونصوص القانون البحري

¹⁰⁵ - وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة - أشخاصها - عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 192 .

¹⁰⁶ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق ، ص 83 .

¹⁰⁷ - خلفي أمين، مرجع سابق ، ص 39 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

جاءت أمرة فيما يخص التفريغ فلا يجوز الاتفاق على مخالفته وبالتالي فإن الشاحن لا يلتزم بالشحن والتفريغ، فيظل الناقل في جميع الأحوال مسؤولاً على حفظ البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ ومنه كل ما يمكن الاتفاق عليه هو جعل مصاريف الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.¹⁰⁸

لا يعتبر التزام الناقل البحري بالتفريغ متعلق بالنظام العام إذ يجوز للطرفين الاتفاق على مخالفته وذلك بتحميل الشاحن أو المرسل إليه عبء الالتزام بالتفريغ، وغالباً ما تتضمن سندات الشحن شرط يقضي بتحميل المرسل إليه عملية التفريغ، بموجب ما يسمى شرط التفريغ تحت الروافع في هذه الحالة يتحقق تسليم البضائع إلى المرسل إليه بمجرد خروجها من عنابر السفينة، أو إعلام الربان لتفريغها من سطح السفينة.

يقترن الشرط المقدم عادة بتوكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري كما يرتبط تكليف وكيل السفينة باستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه، ويتم الأجر بينهما بالتخالص، فإذا تضمن سند الشحن هذا الاتفاق فإن الناقل البحري لا يكون مسؤولاً بوصفه ناقلاً عن الهالك أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء تفريغها لأن النقل انقضى قبل البدء في التفريغ، ولا يكون الناقل مسؤولاً إلا بوصفه وكيلاً عن المرسل إليه، ويتعين على هذا الأخير إثبات خطأ الناقل في تنفيذ الوكالة.¹⁰⁹

2- تسليم البضاعة

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن، ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري، إذ بتحقيقه ينتهي تنفيذ عقد النقل، وترتفع على الناقل مسؤولية المحافظة على البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 1/739 ت.ب.ج.¹¹⁰

108 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 210 .

109 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 84 .

110 - تنص المادة 1/739 ت.ب.ج على مايلي: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

أ - تعريف عملية التسليم

التسليم هو عملية قانونية تتم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول، بحيث يتمكن هذا الأخير من استلامها فعلا ومعاينة حالتها. فالمقصود بالتسليم إذا هو التسليم الفعلي الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكيلها ومقاسها، والالتزام بالتسليم الفعلي قائم على عاتق الناقل حتى ولو قام غيره بالتفريغ ما دام هذا التفريغ قد سبق عملية التسليم¹¹¹.

كما عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في المادة 2/739 ت.ب.ج بأنه:

« التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن».

ورد تعريف لعملية التسليم عند الأستاذ " ريني روديير " الذي عرفه بأنها تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل التزامه بتسليم البضاعة موضوع النقل إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل البضاعة المنقولة¹¹²، وبالتالي فالتسليم هو ذلك التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير، ويندرج ضمن التسليم عمليين، أحدهما مادي وآخر تصرف قانوني أي رفع البضاعة و قبولها من طرف صاحب الحق فيها.

وعليه فإن التسليم غير مرتبط بالتحويل المادي للبضاعة فقط وإنما ينتج عن قبول الأطراف المذكورة بالوثائق¹¹³، فالتسليم يحول المخاطر، أي قبله يكون الناقل هو المسؤول عن البضاعة وبعده تحول وتنتقل المسؤولية إلى صاحب الحق في البضاعة.

111 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 83 .

112 - RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime, 12^{ème} édition, DALLOZ, Paris, 1997, p 358 .

113 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 30 جوان 1991، ملف رقم 83958، المجلة القضائية - العدد 4، سنة 1991، ص 179، نقلا عن : هادف محمد الصالح ، مرجع سابق ، ص 86 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

هذا ما أكدته المشرع المصري على أن عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة، إلا بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله تسليمًا فعليًا والتسليم الفعلي هو التسليم الذي يتم بعد عملية الفحص والمراقبة للبضائع، سواء كان القائم بعملية التسليم هو الريان أو أمين السفينة فإن الناقل مسؤول عن صحة تسليم البضاعة.

لا يعد استلامًا للبضاعة إفراغ البضاعة في مواعين بجانب السفينة طبقًا لشروط العقد طالما أن المرسل إليه لم يتسلمها بالفعل، كما لا يعد مقاول التفريغ نائبًا عن المرسل إليه في استلام البضاعة إلا إذا كان موكلًا عنه في استلامها¹¹⁴، في حين أن معاهدة بروكسل لسنة 1924 لم تعط تعريفًا خاصًا بالالتزام بالتسليم وكذلك الأمر بالنسبة لمعاهدة هامبورغ لسنة 1978.

ب - صاحب الحق في تسليم البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها أي الشخص المعني في السند أو شخص آخر ينوبه وهو " أمين الحمولة ".

إذا كان السند اسمي فلا يجوز للريان أن يسلم البضاعة إلا للحامل الشرعي ووفقًا للتجهيز وإذا كان السند للحامل فتقدم البضاعة لأي شخص يحمله¹¹⁵.

أما تسليم البضاعة إلى أمين الحمولة فيكون أيضًا في حالة ما إذا كان الأمر يتعلق بشحنة واحدة تخص عدة أشخاص فقد جرى العمل أن يمثل جميع هؤلاء الأشخاص أمين واحد للحمولة يتسلمها من الريان أو من أمين السفينة ومن بعد ذلك يتولى توزيعها.¹¹⁶

يثور النزاع في حالة التسليم إذا ما تعددت النسخ لسند الشحن فيتقدم أكثر من شخص لاستلامها. وفي هذه الحالة فإنه يعتد بالأولية على أن يقدم الريان البضاعة إلى أول شخص يتقدم ومعه سند الشحن، وأما الحالة الثانية فهي حالة ما إذا تقدم جميعهم

114 - أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 76.

115 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 241.

116 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 89.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

فيأخذ بتاريخ أول تظهير يحمله سند الشحن، إذ أن الحامل يتقدم بوصفه خلفا للمظهر إليه الأول من حيث الملكية ومن حيث الحيازة، وهناك رأي آخر يقول أنه يترك للمحكمة المختصة تعيين البضاعة له.¹¹⁷

أما المشرع الجزائري لم يأخذ بها حيث نص على عدم تسليمها لأي منهم، وهذا ما ورد في نص المادة 785 من القانون البحري التي تنص :

« إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب عليه أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فورا»

وكذلك نص على أن النسخ تلغى في حالة ما إذا تسلم المرسل إليه البضاعة من طرف الناقل مقابل تسليمه نسخة من وثيقة الشحن وهذا في المادة 786 من نفس القانون والتي تنص :

« عند تسليم البضاعة من الناقل ومن ينوب عنه إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن تفقد النسخ الأخرى أي لا قيمة لها». ويجدر بنا ذكر ما جاء به المشرع الجزائري في تضمين سندات الشحن وهي:

- سند الشحن الاسمي: والذي يتضمن اسم الشخص المرسل إليه إذ تنص المادة 1/758 :

«يمكن وضع وثيقة الشحن بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية».

حسب هذه المادة فإذا صدر سند الشحن بإسم شخص معين فإن هذا السند اسميا وهنا يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي حرر بإسمه السند، وذلك بعد التحقق من الشخص الذي يطالب بالبضاعة قبل تسليمها إليه وهذا ما أكدته المادة 1/784 من القانون البحري.¹¹⁸

¹¹⁷ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 243.

¹¹⁸ - نص المادة 1/784 من ق.ب.ج على ما يلي: «يعين الشخص الذي ترسل البضائع إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي: أ- عندما تكون وثيقة الشحن اسمية: اسم الشخص في وثيقة الشحن».

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كما يجوز لمن حرر إليه السند بإسمه أن يتصرف بالبضاعة إذا تنازل عند سند الشحن للغير وذلك بالتخلي عن حقه في البضاعة لفائدة شخص آخر في هذه الحالة يجب إتباع إجراءات حوالة الحق عملا بالمادتين 23 و 24 من القانون المدني¹¹⁹، وهو ما يستوجب إعلان الناقل بحصول التنازل والحصول على رضاه بذلك كتابة .

- سند الشحن لحامله : ويكون للشخص الذي يقدمه عند الوصول إذ نصت المادة 2/758 من القانون البحري على أنه :

" يمكن وضع وثيقة الشحن لحاملها " وفي هذه الحالة يجب على الناقل تسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه و معه سند الشحن عند الوصول . وهذا ما أكدته الفقرة "ب" من المادة 784 من القانون البحري التي تنص :

« يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي : عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول ».

يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر وذلك بتسليمها، وفي هذه الحالة لا يكف الحامل بإثبات انتقال الملكية إليه إذ أن وجود السند بيده يكون دليلا على ذلك وهو ما أكدته المادة 3/759 من القانون البحري بنصها على أنه :

« يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر، أي : وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن ».

- سند الشحن لأمر : نصت المادة 758/ب من ق.ب.ج على:

« يمكن وضع وثيقة الشحن : لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر ».

¹¹⁹ - أمر رقم 75- 58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون المدني معدل ومتمم.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا صدر سند الشحن لإذن أو لأمر شخص معين كان السند إذنيا ، وبترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير أي الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه.¹²⁰

وبالتالي يكون التسليم إلى الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، وفي حالة تظهيره يسلم لآخر مظهر له وهذا ما أكدته الفقرة "ب" من المادة 758 والمواد 759 ، 784 من ق.ب.ج .

نظم المشرع الجزائري كيفية تظهير سند الشحن بأحكام المادة 543 مكرر 13 من المرسوم التشريعي 08/93 المؤرخ في 25 أبريل 1993 المعدل والمتمم للقانون التجاري¹²¹.

ج- مكان و ميعاد التسليم

تحدث لحظة التسليم في المكان المتفق عليه، هذا ما جاء في المادة 780 ق.ب.ج ، كما يفهم من نص المادة 782 ق.ب.ج أن هذا المكان هو مكان وصول السفينة وبالتالي هو ميناء التفريغ أو الوصول، غير أنه قد يحدث وأن لا تصل السفينة للميناء المتفق عليه، وبالتالي لا يتم التسليم، ويمكن القول حينها أن الناقل قد أخل بالتزامه بتحقيق نتيجة¹²².

لكن المشرع الجزائري بموجب المادة 1/781 ق.ب.ج أجاز للناقل في مثل هذه الحالة إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن، و هذا إذا ما وقع حادث فجائي إذ يتحمل الناقل مصاريف ذلك باستثناء ما إذا كان عدم الإفراغ يعود للقوة القاهرة المادة 2/781 ق.ب.ج .

أما في الموانئ الجزائرية، فقد جرت العادة أن يسلم الناقل البضاعة لمؤسسة ميناء الجزائر، التي تتواجد على مستوى الجزائر، والتي تلعب دور ممثل المرسل إليه¹²³، في

120 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 92 .

121 - أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري.

122 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 106 .

123 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 45 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حين اعتبر القضاء الجزائري أن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي بتسلم البضاعة لمؤسسة التفريغ ، لأنها ليست المرسل إليه الحقيقي، وإن كانت تحتكر النشاط¹²⁴.

هذا ما أدى بأغلب الناقلين الذين يمارسون نشاطهم اتجاه إفريقيا، إلى وضع شرط يقيد عدم مسؤوليتهم في حالة إجبارهم على تسليم البضاعة لمؤسسة ذات احتكار¹²⁵.

يكتسي ميعاد التسليم أهمية بالغة، إذ على أساسه يتم تحديد الوقت الذي يجب أن يتقدم فيه المرسل إليه لتسليم البضاعة، كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير، ومن خلاله أيضا يبدأ حساب أجل التقادم، وكذا أجل إبداء التحفظات، ويكون ميعاد التسليم في حالتين:

- حالة اتفاق الأطراف على الميعاد وحالة أخرى لا يتفق فيها الأطراف على ميعاد التسليم، ففي الحالة الأولى يلزم الناقل بتسليم البضاعة في الموعد المحدد لذلك طبقا لإرادة الأطراف، التي قد تكون صريحة أو ضمنية.

فقد يكون الاتفاق صريحا إذا ذكر ميعاد التسليم بسند الشحن، رغم أنه ليس إلزاميا كما قد يكون هذا الاتفاق ضمنيا وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تعمل على خط ملاحي منتظم حددت له مواعيد الإبحار والوصول، وبالتالي يحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ¹²⁶.

أما في الحالة الثانية وهي عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم، فهذا لا يعني هنا أن الناقل مطلق الحرية من كل قيد في إنجاز النقل البحري، وإنما يظل ملتزما بإنجازه في فترة زمنية معقولة.

تجدر الإشارة أن الغرض الغالب في العمل، إذ تحرص سندات الشحن على تأكيد أن مواعيد الإبحار والوصول، هي مواعيد تقريبية لا يترتب على تجاوزها من طرف الناقل

¹²⁴ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 22 جويلية 1997 ، ملف رقم 153230 ، المجلة

القضائية ، عدد خاص، سنة 1999 ، ص 211 ، نقلا عن: خلفي أمين، مرجع سابق، ص 46

¹²⁵ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 104 .

¹²⁶ - بوحدى نصيرة، مرجع سابق، ص 25 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

البحري أية مسؤولية، ويؤكد ذلك ما تتضمنه سندات الشحن الترخيص للناقل البحري بعدم إتباع الطريق المعتاد للرحلة، أي ألا يكون هناك طريق ملزم للناقل.

يعتبر الناقل متأخرا في التسليم إذا لم تسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، وعند عدم الاتفاق، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، فالضابط هنا مادي، فالعبارة بظروف النقل وليس ظروف الناقل الشخصية.¹²⁷

إثبات مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم يتم بتبليغه من طرف المرسل إليه بإنذار للتسليم البضاعة خلال زمن معين وبكيفية معينة وهذا ما تطرق إليه القضاء المصري، إذ جعل هذا الأمر ملزما على الناقل في حالة عدم تحديد ميعاد التسليم في سند الشحن، وحالة عمل السفينة على خط ملاحى غير منتظم أو وجود تعديل في ميعاد وصول السفينة المحدد من قبل¹²⁸.

كما نظمت معاهدة هامبورغ لسنة 1978 هذه الحالة بنص المادة 19 في فقرتها الخامسة التي نصت على :

« لا يستحق أي تعويض عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل في مدة 60 يوما متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه »¹²⁹، أما التقنين البحري الجزائري لم ينص على مثل هذا الالتزام.

الفرع الثالث

التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه الشاحن، وهو الالتزام الرئيسي الذي يتعهد الناقل بتنفيذه، ويتم النقل بتوصيل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، لذلك يلتزم الناقل بإجراء النقل في الوقت المتفق عليه (أولا)، وإذا لم يوجد اتفاق ففي

¹²⁷ - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي...، مرجع سابق، ص 243 .

¹²⁸ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 48 .

¹²⁹ - بوجدي نصيرة، مرجع سابق، ص 35 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

مدة معقولة، بإتباع خط السير وعلى متن السفينة المحددين في العقد، محافظا طيلة الرحلة على البضائع المنقولة (ثانيا). .

أولا : الالتزام بنقل البضاعة

حسب المادة 775 من ق.ب.ج و التي تنص:

« يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ». .

مفاد المادة أن التزام النقل يكون في ميناء الشحن إلى ميناء التسليم عبر الطريق الذي يخدم إرادة الطرفين، أو عن طريق المجرى العادي¹³⁰ واستثناء الخروج عن طريق العادي أو المتفق عليه إلا في حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال.

فبعد أن تصبح السفينة مهيئة للسفر، حيث يتحقق ذلك بعد تمام إعدادها في ميناء الشحن واستلام الناقل البحري للبضائع، وشحنها ورسها في عنابر السفينة أو على السطح، ومن خلال تنفيذ الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.¹³¹

يجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المبلغ أو المتفق عليه، وإن لم يتفق عليه فالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينقذ الأشخاص والأموال أو يحاول ذلك، كما لا يعد مسؤولا عن أي خسارة تتجم عن ذلك.

يلتزم الناقل بإتباع خط السير المنصوص عليه في العقد، فإذا لم تحصل الإشارة إلى ذلك وكانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فإنه يراعي في تنفيذ العقد، فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الإبحار فإنه من الواجب على الريان إتباع الخط الأقصر والأكثر أمنا¹³²، كما يجب أن تنقل البضاعة في المدة المناسبة.¹³³

130 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 95.

131 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 307.

132 - MARTIN REMOND Guillard, Droit maritime, 2^{eme} édition, A. Pedone, paris, 1993, p 339.

133 - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 410 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة. كما يجب على الناقل في حالة توقف الرحلة لسبب ما وتحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر.

لأن النقل يتم بواسطة السفينة التي شحنت فيها البضاعة ابتداءً، فلا يجوز للناقل تغييرها في الطريق إلا إذا أصبحت غير صالحة للملاحة، وقد يتفق الطرفان على احتفاظ الناقل بحق تغيير السفينة أثناء الطريق ويستفاد قبول الشاحن في حالة تعاقد مع شركة ملاحة لها خط مباشر نحو ميناء الوصول¹³⁴.

ثانياً : الالتزام بالعناية بالبضائع

يتحدد الالتزام بالمحافظة على البضاعة من حيث نطاقه بحسب طبيعة البضاعة محل النقل، فقد تقتضي طبيعة البضاعة أن تحفظ في مكان بارد أو بعيد عن مصادر الحرارة أو في ثلاجات خاصة، وقد تحتاج إلى تهوية خاصة.

يعتبر التصيير من جانب الناقل في القيام بواجب المحافظة على البضاعة حسب طبيعتها خطأً تجاري¹³⁵، بيد أنه إذا تعلق الأمر بنقل الحيوانات، فلا يلتزم الناقل بتغذيتها بل يقع هذا الالتزام على عاتق الشاحن.

قد يضطر الناقل وهو بصدد تنفيذ التزامه بالمحافظة على البضاعة إلى التصرف فيها بالبيع متى تعذر عليه شحنها على سفينة أخرى إذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة، وكانت البضاعة معرضة للتلف أو الهلاك، بل تقوم مسؤولية الريان إذا لم يفعل ذلك¹³⁶.

يلتزم الناقل بالعناية في توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود، وفي هذا الشأن عليه أن يعيد الحزم وإصلاح الأغلفة، إعادة الرص إن إرتجت البضاعة بسبب انحراف السفينة التي قد تتعرض للعواصف أو تغيير المسار.

134 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 97.

135 - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 409 .

136 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 132 .

المطلب الثاني

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن الناقل البحري وفي عملية النقل قد تتعرض البضائع محل النقل إلى أضرار، مما يؤدي إلى مساءلته نتيجة الإخلال بالالتزامات المنوطة به، فلمسؤولية الناقل البحري للبضائع صور معينة بتحققها تقوم المسؤولية (الفرع الأول) إلا أن هناك حالات معينة بتحققها كذلك يعفى الناقل البحري من المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها، حتى تسليمها إلى المرسل إليه¹³⁷، وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة كلياً أو نقص فيها، إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن (أولاً) كما يكون مسؤولاً أيضاً في حالة التلف أو العوار الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول (ثانياً)، وأخيراً في حالة التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة (ثالثاً) .

أولاً : هلاك البضاعة أو نقصها

يكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً، أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن، بيد أن مسؤولية الناقل عن العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لا سيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صبا كالحبوب، من المتسامح عما يلحق هذه البضاعة من عجز خفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو البخر أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو فضلاً عن عمليتي الشحن والتفريغ، وهو ما يسمى بعجز الطريق¹³⁸.

137 - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 92 .

138 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 285 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لقد نص المشرع الجزائري على الهلاك في المادة 802 من ق.ب.ج بقوله:

" يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر... "، بمعنى أن الخسارة تتضمن فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى المرسل إليه لأي سبب من الأسباب، كما لو احترقت أثناء الرحلة البحرية أو غرقت في مياه البحر، وقد تكون الخسارة إما كلياً أو جزئياً.

1 - الهلاك الكلي

فالخسارة الكلية تكون في حالة إصابة البضاعة دماراً أو تلفاً، فقدها صفاتها الأساسية التي تتمتع بها في الأحوال العادية من وجهة النظر التجارية تعتبر خسارة البضاعة كلياً¹³⁹.

2- الهلاك الجزئي

أما الخسارة الجزئية فإنه إذا وصلت البضاعة، ووجد فيها نقص في وزنها أو عددها أو كميتها المبينة في سند الشحن عند الوصول كان في ذلك عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل وهي وصول البضاعة سالمة وكاملة إلى المرسل إليه¹⁴⁰، ولكن لا يعد من قبيل الهلاك الجزئي النقص المعتاد الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها كما هو الشأن في البضائع السائلة كالبتترول، وذلك بسبب تعرضها للأحوال الجوية أو بسبب الظروف المحيطة بعملية النقل بعجز الطريق ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها.¹⁴¹

3- إثبات الهلاك

وينصب إثبات الضياع التام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكليف بها، وواقعة عدم تسليم المرسل إليه لأي شيء من البضاعة المرسل، لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشحن، وعلى الأخير إثبات تسليمها للمرسل إليه، لأن الفعل السلبي يصعب إثباته مادياً.

¹³⁹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد ... ، مرجع سابق ، ص 307 .

¹⁴⁰ - وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 212.

¹⁴¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 248 .

الفصل الأول: مبراً مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أما نقص البضاعة أو هلاكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم، وقد تناولت معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، مسألة التحفظات عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع وهكذا فعل المشرع الجزائري حيث نص في المادة 790 من القانون البحري على أنه:

« في حالة خسائر أو أضرار تحدث للبضائع ، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل ، اعتباراً من استلام البضائع» وهذا مطابق لما جاء في بروتوكول 1968 لمعاهدة بروكسل في مادته الثالثة في فقرتها السادسة التي تنص:

« إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل، فإن هذا التسليم يعتبر قرينة إلى أن يثبت العكس على الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن ، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن تحصل التحفظات في مدى ثلاثة أيام من التسليم ، ولا يترتب أي أثر على هذه التحفظات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم لها».¹⁴²

ثانياً : تلف البضاعة

يعد هذا النوع من الأضرار الأكثر شيوعاً في منازعات عقود النقل البحرية.

1- تعريف التلف

يقصد بتلف البضاعة وقوع عطب بالبضاعة أو الأضرار اللاحقة بها أي فسادها، بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها في السوق ويعني أن البضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها لكنها في حالة معيبة سواء شمل العيب البضاعة كلها أو

¹⁴² - بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 200 .

جزء منها ، كتعفن الفاكهة أو تحطم الأجهزة مثلا ، فالتلف يستوي أن يشمل عيب البضاعة كلها أو جزء منها.¹⁴³

يكون الناقل مسؤولا بموجب نص المادة 802 من ق.ب.ج عن التلف أو العيب الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول، إذ يفترض أن الناقل قد استلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة ما لم يدرج تحفظات في وثيقة الشحن خاصة بحالة البضاعة.

2- إثبات التلف

لإثبات هذا النوع من الضرر يكفي الوقوف على حالة البضاعة من خلال الرجوع إلى بيانات الشحن، فإذا كان سند الشحن خاليا من التحفظات الخاصة بحالة البضاعة، فإنه يفترض أن الناقل قد استلمها في حالة جيدة على الأقل من حيث حالتها الظاهرة، ويكون بالتالي ملزما بتسليمها في ميناء الوصول بذات الحالة.¹⁴⁴

مع ذلك فإنه يجوز للناقل أن يثبت بكافة الطرق، في مواجهة المرسل إليه أن البضاعة كان بها تلف وقت تسليمها أو تكلفه بها¹⁴⁵، وذلك خلافا لما هو مثبت في سند الشحن، فإذا كان حامل سند الشحن هو المرسل إليه فليس في استطاعة الناقل أن يثبت عكس المدون في سند الشحن طبقا للمادة 761 ق.ب.ج.

إذا تضمن سند الشحن تحفظات، فإن التلف المذكور في التحفظ يعتبر سابقا على تكفل الناقل بالبضاعة أي يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن معيبة، وبالتالي فعلى المرسل إليه أن يثبت عكس ذلك أي يثبت أن التلف أصاب البضاعة وهي في عهدة الناقل أو أنه تضاعف أثناء ذلك بخطئه.

لكن إذا كان التلف الذي أصاب البضاعة راجع لعيب ذاتي فيها، كان للناقل إثبات ذلك حتى في مواجهة الغير والمرسل إليه وهذا الأخير يعتبر من الغير إذا ما كان حاملا لسند الشحن ولم يدون في سند الشحن أية تحفظات، وسبب ذلك أن العيب الذاتي في

¹⁴³ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 72 .

¹⁴⁴ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل...، مرجع سابق، ص 77 .

¹⁴⁵ - مروك جميلة، مرجع سابق، ص 107 و 108 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

البضاعة يعتبر سببا قانونيا لإعفاء الناقل من المسؤولية حسب المادة 803 فقرة (ز) من ق.ب.ج .

قررت المحكمة العليا أن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها، حتى تسليمها إلى المرسل إليه طبقا لنص المادة 802 من ق.ب.ج، وأن قضاة الموضوع طبقوا القانون تطبيقا صحيحا، عندما قضاوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق البضاعة لكون الحادث وقع نتيجة إهمال وعدم الصيانة، وقد جاء في حيثيات القرار أن الضرر ثابت بموجب خبرة والتي تشير إلى أن السبب في نقص وإتلاف البضاعة، راجع إلى عدم الصيانة مما جعل المياه تتسرب عبر أنابيب البضاعة وأدت إلى هلاكها¹⁴⁶.

يظهر من خلال القرار أنه أكد مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي لحق البضاعة والمتمثل في تسرب المياه عبر أنابيب البضاعة، ذلك لأنه ملزم بالعناية والمحافظة على البضاعة منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله.

ثالثا : التأخر في تسليم البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة في الحالة التي استلمها عليها من حيث الكم والكيف، وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن، إذا كان محددا فيها وإلا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقا لنوع البضاعة ومسار الرحلة، وأي تأخير للسفينة لا يكون سببا في التعويض إلا إذا كان غير عادي، ويتم تحديد هذا التأخير على أنه عادي أو غير عادي وفقا للعرف الجاري به في المعاملات التجارية¹⁴⁷. وتقوم مسؤولية الناقل بناء على خطأ المتمثل في تراخيه في تنفيذ العقد، خلال الفترة المتفق عليها مما قد يسبب ضررا للشاحن أو المرسل إليه.

¹⁴⁶ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1991/06/02، ملف رقم 73657، المجلة القضائية،

العدد 02، الجزائر، 1993، ص 108.

¹⁴⁷ - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر،

الإسكندرية، 2002، ص 196 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم ينص المشرع الجزائري صراحة ضمن المادة 802 من القانون البحري على مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن التأخر في تسليم البضاعة، على غرار معاهدة بروكسل لسنة 1924 التي لم تدخل هذا النوع من الضرر ضمن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري.

نصت المادة 805 ق.ب.ج على التأخير في التسليم للبضائع، بحيث أن المشرع إستلهم ذلك من قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مادتها الخامسة فقرة أولى، حيث إعتبر أن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع، موجبا لمسؤولية الناقل التي له أن يحددها حسب ما نصت عليه المادة بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع، عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حرص أن يسلم فيه البضاعة.

يعد التأخر في التسليم موجبا للتعويض وأساسا لمسؤولية الناقل إذ يجب أن يلحق ضرر بالشاحن¹⁴⁸، ولقد نص المشرع المصري على مساءلة الناقل عن التأخير في تسليم البضائع (م 1/240 بحري مصري). ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق. والمقصود بعبارة "الناقل العادي" الناقل متوسط الحرص، والضابط مادي ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية وإنما بظروف النقل¹⁴⁹.

يلاحظ أن الناقل يكون مسؤولا عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا أو تلفها أو التأخير عن موعد تسليمها مسؤولية عقدية، فالالتزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة كاملة وسليمة في الموعد المحدد إلى ميناء التفريغ، غير أن هذا لا يؤدي إلى القول أن الناقل يكون مسؤول في جميع الحالات، فهناك حالات معينة يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية.

148 - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 428 .

149 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري ...، مرجع سابق، ص 73.

الفرع الثاني

حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

إن التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ عددا أسباب وحالات يترتب على قيام إحداها قطع علاقة السببية، وبالتالي انتفاء مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وتتمثل هذه الأسباب في أسباب الإعفاء القانونية (أولا)، في حين يبقى بعد ذلك لأطراف العقد حرية الاتفاق على مدى إعفاء الناقل من المسؤولية وهو ما يعرف بالإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية (ثانيا) .

أولا : الإعفاءات القانونية للمسؤولية

تعتبر الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع تلك الإعفاءات المذكورة بموجب نصوص قانونية والتي تحدد حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

1- الإعفاءات القانونية للمسؤولية في التشريع البحري الجزائري

تضمن القانون البحري في المادة 802 السابقة الذكر بقولها :

« يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع ... » هذا الحكم ليس إلا تطبيق للقواعد العامة العقدية، التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد.¹⁵⁰

يعفى الناقل البحري من المسؤولية، إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 ق.ب.ج و هي :

أ - حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 .

ب - الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المتدربون البحريون الآخرون عن الناقل.

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

150 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق ، ص 111.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

د- أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة .

هـ- القوة القاهرة .

و- الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً، أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.

ح - أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع .

ط - عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي .

ي - إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك .

ك - الأفعال المسببة لحدث لا ينسب للناقل .

ل - أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

ويمكن تصنيف الإعفاءات القانونية للناقل البحري إلى أسباب عامة وأخرى خاصة .

أ - الأسباب العامة

ورد السبب العام للإعفاء من المسؤولية في كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، والسبب العام لانتفاء المسؤولية يكون بإثبات السبب الأجنبي، إذ أن هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية في عناصر المسؤولية¹⁵¹، وتتمثل الأسباب العامة فيما يلي :

151 - خلفي أمين، مرجع سابق ، ص 109 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- عدم صلاحية السفينة للملاحة : يقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل ذلك أن التزام الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة، وعليه حتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أولاً أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة، وثانياً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة¹⁵².

- الأخطاء الملاحية : هي تلك الأخطاء التي تقع في قيادة السفينة كالقيام بمناورة أدت إلى إصطدام السفينة¹⁵³.

- العيوب الخفية: يقصد به العيوب التي لا تكشفه اليقظة المعقولة للناقل¹⁵⁴، هذا ما نص عليه المشرع في المادة 803 / (ط) ق.ب.ج، الخاصة بالعيوب الخفية في السفينة، والذي لا يستطيع الناقل اكتشافه باستعمال يقظته المعقولة.

- خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها: لا مسؤولية على الناقل إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك و تلف ، كان بخطأ من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها.

- القوة القاهرة : وهي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه و ليس للناقل دخل فيه، يجعل إلتزام النقل مستحيلاً وأمثلتها هيجان البحر والعواصف الشديدة¹⁵⁵.

- إنقاذ الأرواح والأموال : تنفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض ، كما إذا تأخر الريان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ سفينته من الغرق .

152 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 115.

153 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق ، ص 113 .

154 - جبارة نورة، مرجع سابق، ص 125.

155 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 19/05/1991، ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1993، نقلاً عن: خلفي أمين، مرجع سابق، ص 117.

ب - الأسباب الخاصة

يقصد بها الأسباب التي يمكن للناقل أن يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصياً أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته¹⁵⁶.

وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي :

- المسؤولية النسبية: تعرض لها القانون البحري الجزائري في المادة 804 والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه، وخطأ مندوبه وعدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى.¹⁵⁷

- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن : لقد أبقى المشرع الجزائري الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة وهذا ما ورد في المادة 805 من ق.ب.ج .

- التصريح الكاذب للشاحن: نصت عليه المادة 810 ق.ب.ج بقولها :

« لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها ، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل .»

- نقل البضاعة على سطح السفينة : الأصل أنه لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة، والقيام بالشحن بهذه الكيفية يسأل الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة وإستثناءاً يمكن عدم مساءلة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج من نقل البضائع على السطح، إذا حدث هناك إتفاق بينه وبين الشاحن على النقل على سطح السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 2/774 ق.ب.ج.

¹⁵⁶ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 124 .

¹⁵⁷ - تنص المادة 804 من ق.ب.ج على ما يلي :

" في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع ، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار ، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤول عن بقية الخسائر و الأضرار " .

الفصل الأول: مبراً مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- نقل الحيوانات الحية: القانون البحري الجزائري لم يتعرض إلى هذا السبب ، لكن من خلال شروط سند الشحن نجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر، وهذا ما جاء في الشرط 21 منه :

« إن الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ولا يسألون عن الأمراض أو الحوادث ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة ومهما كانت الأسباب وليسوا ملزمين بإعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا أي شيء آخر إلا في حدود المعقول »¹⁵⁸

2 - الإعفاءات القانونية للمسؤولية في التشريع البحري المصري

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة بحراً كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد إما سلفاً، أو حسب ما تقضي به الظروف العادية في مثل هذا النوع من الشحنات، و لذلك يسأل عن الهلاك والتلف والتأخير، أما في حالة عدم قيامه بذلك تقوم مسؤوليته على أساس إخلاله بالتزام تحقيق نتيجة. ولا يمكن للناقل دفع هذه المسؤولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبي في إحداث التلف أو التأخير¹⁵⁹.

وفي ذلك تنص المادة 229 من ق.ب.م على أنه يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها، إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه¹⁶⁰.

كما تناولت المادة 1/240 من ق.ب.م موضوع المسؤولية عن التأخير حيث تقضي بمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، والسبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ والضرر يتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة أو فعل الغير.

158 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 117 .

159 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ... ، مرجع سابق ، ص 354 .

160 - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ...، مرجع سابق، ص 80 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتمثل القوة القاهرة في كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلاً، أما خطأ الشاحن فيتمثل في عدم إفصاح الشاحن عن الطبيعة الخاصة للبضاعة، ليتخذ الناقل ما يلزم من احتياطات، أو كخطأ الشاحن في عدم إحكام ربط البضاعة وسوء التعبئة .

أما العيب الذاتي في البضاعة فمثاله أن تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة، أما فعل الغير، والغير هنا شخص أجنبي لا يسأل عنه الناقل، كما إذا كان الضرر ناتجاً عن بضاعة أخرى خطرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها ولم يكن في وسع الناقل أن يعلم بخطورها.

نص القانون البحري المصري، على حالات أعفي فيها الناقل البحري من المسؤولية مراعيًا فيها الظروف الخاصة بالنقل البحري، وهذه الحالات ذكرها القانون البحري على سبيل الحصر، وهي حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن، و حالة النقل على سطح السفينة، وحالة نقل الحيوانات الحية وحالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.¹⁶¹

3- الإعفاءات القانونية للمسؤولية في المعاهدات الدولية

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في ظل معاهدة بروكسل، هي حالات محددة على سبيل الحصر، ومن ثم لا يكون الإعفاء إلا في حدود النطاق الذي حددته المعاهدة، وذلك كما جاء في نص المادة الرابعة من المعاهدة، بالإضافة إلى ذلك فإن المادة الثالثة الفقرة الثامنة من المعاهدة، قد أبطلت كل شرط أو تعاقّد أو اتفاق في عقد نقل البضائع إذا ما تضمن هذا العقد إعفاء من شروط المسؤولية أو التخفيف منها.¹⁶²

عددت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، إذ تتمثل هذه الحالات في عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط بذل الهمة الكافية، الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة وأشارت المادة الرابعة فقرة ثانية إلى هذا النوع من حالات

¹⁶¹ - سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات ...، مرجع سابق، ص 153.

¹⁶² - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 240.

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الإعفاء، وهي أعمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل أو في إدارة السفينة.¹⁶³

حددت معاهدة بروكسل الأسباب التي إذا تمكن الناقل من إرجاع الضرر إلى إحداها فلا مسؤولية عليه، وتتمثل هذه الأسباب في الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى، حوادث الحرب، أعمال الأعداء العموميين، إيقاف أو إكراه صادر من حكومة، قيود الحجر الصحي، عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة، الإضرابات عن العمل أو الإغلاق، الفتن والاضطرابات الأهلية، إنقاذ الأرواح في البحر، عيب خفي في البضاعة، عدم كفاية التغليف، عدم اتفاق العلامات، العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة، أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل، أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميهم أو أخطائهم، الانحراف عن السير للقيام بعملية إنقاذ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة أو قيمتها.¹⁶⁴

نصت معاهدة هامبورغ في المادة 1/5 أنه إذ أعطت للناقل الحق في التنصل من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في التسليم، واستطاع إثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه، أو وكلائه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

كما أن الناقل لا يمكنه طلب الإعفاء من المسؤولية إذا استحال عليه اتخاذ الإجراءات المعقولة لتوقي الحادث، إلا في حالة ما إذا كان السبب الأجنبي هو السبب الوحيد الذي أدى إلى استحالة اتخاذ التدابير المعقولة.¹⁶⁵

ما يمكن استخلاصه أن معاهدة بروكسل جاءت أكثر حماية للناقل البحري، لتضمنها بنود عدة تعفي الناقل من المسؤولية، كما أنه يمكن ملاحظة أن المشرع

¹⁶³ - بسام عاطف المهتار ، مرجع سابق ، ص 134 .

¹⁶⁴ - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ...، مرجع سابق ، ص 246 .

¹⁶⁵ - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري ...، مرجع سابق ، ص 175 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الجزائري تأثر باتفاقية بروكسل بالحالات العديدة المخولة للناقل البحري للإعفاء من المسؤولية ، بالإضافة إلى ما تضمنته المادة 803 ق.ب.ج فقرة (ل):

« أي سبب آخر لا يمكن أن يكون للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه»، فهذه الفقرة تفتح المجال لحالات أخرى للإعفاء من المسؤولية، هو نفس ما ذهبت إليه اتفاقية بروكسل.

ثانيا : الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية

الأصل أنه يعد بطلا كل شرط يوضع أو يتفق عليه، يكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، غير أنه هناك استثناءات و في حالات محددة يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية.

1- عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية

جاء نص المادة 811 من ق.ب.ج التي تنص :

« يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي :

أ - إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد 770 و 773 ، 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب .

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه ، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 .

ج - منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع .»

فيتضح من خلال المادة 811 أنه يجوز الاتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته¹⁶⁶، كون أن المواد 770، 773، 780، 802 تنص على التزامات الناقل إزاء السفينة والبضاعة والمادة 803 وضعت التزاما على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية، وهو إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي ، كما أن المادة

¹⁶⁶ - جبارة نورة ، مرجع سابق ، ص 148 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

804 ق.ب.ج جعلت الناقل أو مندوبيه مسؤولاً نسبياً إذا اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة، فكل اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء تحديد من مسؤولية الناقل فيما يخص الحالات المشار إليها يعد باطلاً بطلاناً مطلقاً .

كما يعد باطلاً كل اتفاق يهدف إلى خفض مبلغ التعويض القانوني المنصوص عليه في المادة 805 ق.ب.ج، وكذلك فيما يخص تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة لصالح الناقل .

كما إعتبر كل من التقنين البحري المصري، واتفاقية بروكسل ومعاهدة هامبورغ، أن كل الشروط التي تتضمن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها باطلة، وذلك من خلال المواد 236 ق.ب.م و المادة 3 فقرة 8 اتفاقية بروكسل و المادة 23 فقرة أولى من معاهدة هامبورغ¹⁶⁷.

2- جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية

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

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها .

ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة».

فهنا المشرع الجزائري رخص الشروط المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل على أن تتعلق بالحالات المذكورة في المادة 812 السالفة الذكر .

كما أن المشرع المصري و في المادة 238 ق.ب.م أورد بأنه:

« يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة 236 من هذا القانون إذا كانت

الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق ، بشرط أن لا يكون من

¹⁶⁷ - مصطفى كمال طه، القانون البحري ... ، مرجع سابق ، ص 342 .

الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع

شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه ، و بشرط أن لا يصدر سند الشحن، وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك»¹⁶⁸.

كما أن معاهدة سندات الشحن لعام 1924 أجازت الخروج على مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالنقل ذي الطابع الاستثنائي و هو نفس ما أخذ به المشرع المصري ، أما معاهدة هامبورغ فلم تنص على أي استثناء لهذا المبدأ.¹⁶⁹

¹⁶⁸ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 345 .

¹⁶⁹ - لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري ...، مرجع سابق، ص 111.

الفصل الثاني

إعتراو سؤولية الناقل البحري للبضائع

لكي تثور مسؤولية الناقل البحري للبضائع، لا بد أن يكون هناك ضرر أصاب البضائع موضوع النقل، وتتركز الأضرار التي تحدث عادة أثناء النقل البحري للبضاعة في ثلاثة أنواع تكمن في التلف أو الهلاك أو التأخير في تسليم البضاعة.

يقصد بالتلف ضرر البضاعة أو عطبها، هذا ما يؤثر على قيمتها في السوق، أما الهلاك فيقصد به فقدان البضاعة الناتج عن عدم تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعلوم.

فبتحقيق هذه الصور تقوم مسؤولية الناقل البحري، لكون انه ملزم بإيصال أو نقل البضاعة سليمة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه.

غير أنه ونظرا لطبيعة وخصوصية قواعد النقل البحري للبضائع، كون أنه وبالدرجة الأولى يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من أخطار عديدة قد تكون محتملة الوقوع أو غير محتملة أضحى لا محال أن يكون لهذا النوع من النقل قواعد خاصة تحكمه من خلال تحديد خصوصية مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، وصولا إلى دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الثاني) .

المبحث الأول

خصوصية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، لكون أن هذا الأخير ملزم بنقل البضاعة سليمة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، فهو مسؤول عن كل ضرر يصيبها خلال هذه الفترة، فإذا حدث وأن تضررت البضاعة فهنا الناقل ملزم بدفع تعويضات إلى الطرف المتضرر، غير انه وفي كثير من الحالات تكون قيمة التعويضات مرتفعة جدا مما يؤدي إلى إثقال كاهل الناقل الذي لا يستطيع مواجهتها، فكان من الضرورة وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (**المطلب الأول**)، كما أن لهذه المسؤولية نطاق خاص بها (**المطلب ثاني**) يتحدد تبعا لطبيعة هذه المسؤولية التي يتميز بها الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول

من حيث التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمحور مبدأ التحديد القانوني في كل الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية، حول الضرر الذي يرتبط ارتباطا وثيقا بالبضاعة المنقولة، فحدد التعويض عن الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، مما يؤدي إلى القول بان التحديد القانوني يقتصر على المسؤولية المادية دون المعنوية سواء كانت هذه المسؤولية عقدية أم تقصيرية¹⁸⁸.

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري له معنى خاص به (**الفرع الأول**)، كما أن كلمة التحديد تعني وضع حد أعلى للمسؤولية لا يمكن تجاوزه في حالة التعويض (**الفرع الثاني**)، غير أنه هناك حالات بتوفرها يسقط الحق في التحديد القانوني (**الفرع الثالث**)، لنصل بذلك إلى المستفيدين من التحديد القانوني (**الفرع الرابع**).

¹⁸⁸ – VILLARD Antoine , Droit maritime , PUF , Paris , 1997 , P. 122 .

الفرع الأول

المقصود بالتحديد القانوني للمسؤولية

يمكن إعطاء تعريف للتحديد القانوني (أولا) ومنه نصل إلى تحديد الطبيعة القانونية له (ثانيا).

أولا : تعريف التحديد القانوني

يعني التحديد القانوني للمسؤولية تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته¹⁸⁹. وبذلك فإن التحديد القانوني ليس تقديرا جرافيا لقيمة الطرد¹⁹⁰ أو وحدة الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل البحري من تعويض، فإن أثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق¹⁹¹.

كما أنه ليس هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية، المعروفة في التأمين البحري وإجراء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله، وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية في الحالة التي تتجاوز فيها القيمة الحقيقية للطرد الحد القانوني، فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن إلا انه يبرأ إذا دفع ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة¹⁹² شحن إذا كان الضرر يزيد عن ذلك .

189 - عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008 - 2009 ، ص 7 .

190 - كلمة طرد يقصد بها وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق أو أجولة تحمل أرقاما وعلامات مميزة، فإن كل صندوق أو جوال يسمى في هذه الحالة طردا. وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسؤولية الناقل عنها . نقلا عن: أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 273 .

191 - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 7.

192 - أما كلمة الوحدة، فيذهب رأي أن كلمة الوحدة تنطبق على البضاعة التي لا يطلق عليها كلمة طرد ومثالها براميل النبيذ وبالات القطن أو الصوف وجوالات المواد الغذائية، أما إذا كانت مما يشحن صبا، كالقمح أو البترول =

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تختلف طبيعة تحديد مسؤولية الناقل عن طبيعة التأمين منها، فتحدد المسؤولية يحمل معنى الجزاء عن خطأ ارتكب ولا يستحق التعويض إلا إذا انشغلت مسؤولية الناقل، أما التأمين من المسؤولية فهو يحمل معنى الضمان، إذ يهدف إلى توفير حد معين من التعويض للمضرور حتى في حالة عدم المسؤولية عن الحادث الضار، وهو بذلك يتجرد تماما من معنى الجزاء عن السلوك الخاطئ الذي أحدث الضرر، وهو يقوم أساسا على مبدأ المشاركة في الأعباء وتوزيع الخسارة على أكبر عدد ممكن، ولهذا يتعين عدم الخلط بين تحديد المسؤولية والتأمين منها.¹⁹³

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

- 1- أن يزيد مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض فلا يحصل المضرور إلا على ذلك الحد .
- 2- أن يكون مقدار الضرر مساويا للحد الأقصى للتعويض، وبذلك يكون من حقه التعويض عن مقدار الضرر .
- 3- أن يقل مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض، فلا يستحق المضرور إلا تعويضا معادلا لذلك الضرر الذي أصابه، ولا يجوز له المطالبة بالحد الأقصى لأن في ذلك إثراء على حساب الناقل البحري. فالحد الأعلى للتعويض يكون إما أقل أو معادلا للضرر الذي لحق صاحب البضاعة.¹⁹⁴

=فإن كلمة وحدة فيقصد بها في هذه الحالة وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم أو الكيل المثبتة في سند الشحن حتى ولو كانت أجرة النقل تستوفى على أساس آخر، وقد عرفت محكمة النقض حديثا الوحدة بأنها " وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم أو الكيل المثبتة بسند الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط أو تغليف و التي لم تميز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها و في هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في سند الشحن أساسا لتقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يصيب الشحنة"، أنظر في هذا: أحمد محمود حسني، النقل الدولي...، مرجع سابق، ص 275 .

¹⁹³ - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 8 .

¹⁹⁴ - لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري...، مرجع سابق ، ص 136 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ثانيا : الطبيعة القانونية لتحديد القانوني للمسؤولية

تخول التشريعات البحرية للمتعاقدين الحق في الاتفاق في سند الشحن على ما يخالف أحكام مسؤولية الناقل البحري، إلا أن مدى صحة أو بطلان هذا الاتفاق تستلزم علينا التفرقة بين ما إذا كان الاشتراط مفاده تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل من الحد الأعلى أم بما يزيد عنه¹⁹⁵.

- فإذا أدرج في سند الشحن بند نتيجته أن يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل أقل من الحد القانوني للمسؤولية ، فإن هذا الاتفاق وإن تم قبل الحادث المنشئ للضرر، يعتبر كأن لم يكن لمخالفته القواعد الآمرة، التي جاءت لتكسر مصلحة الشاحن في إبطال كل اتفاق من شأنه التخفيف من مسؤولية الناقل.

-أما إذا كان الاتفاق مضمونه الزيادة في الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري مقارنة بذلك المنصوص عليه في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، فإنه يكون صحيحا، لأنه من قبيل الزيادة في مسؤولية الناقل والتزاماته وتنازل عن بعض حقوقه أو كلها والتي أجازتها التشريعات البحرية¹⁹⁶.

وبهذا فإن رعاية الناقل التي استهدفها تحديد المسؤولية هي ميزة و ليست حماية ، يكون له أن يستفيد منها أو يتركها.

وعليه التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من طبيعة مزدوجة فهو من النظام العام في حدوده الدنيا ، بحيث لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على أقل منه، ويكون بذلك على المحكمة التي تنظر النزاع أن تطبق من تلقاء نفسها تحديد المسؤولية دون اشتراك تمسك الناقل بذلك.

وهو ليس من النظام العام في حدوده القصوى، بحيث يجوز لطرفي العقد اشتراط أكثر من ذلك الحد ، ويكون بذلك على صاحب البضاعة، إذا أراد أن يأخذ تعويضا أكبر

¹⁹⁵ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ...، مرجع سابق، ص 177.

¹⁹⁶ - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 265 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

من ذلك المحدد قانونا واستبعاد التطبيق التلقائي لذلك الحد من طرف القاضي ، أن يثبت مثل ذلك الاتفاق و أن يتمسك به ¹⁹⁷.

الفرع الثاني

الحد الأعلى للمسؤولية

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية تقرير حد أقصى لمبلغ التعويض أي ما يسمى بالحد الأعلى للمسؤولية، والذي سندرسه في كل من التشريع البحري الجزائري (أولا)، وفي التشريع المصري (ثانيا) وفي الاتفاقيات الدولية (ثالثا).

أولا : الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع البحري الجزائري

تنص المادة 805 ق.ب على ما يلي :

« إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل 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 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 الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري و في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل ، تعتبر وحدة شحن أخرى.

197 - عبد الغني عفون، مرجع سابق، ص 10.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

بناء على نص المادة 805 ق .ب.ج فإن المشرع وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، وهذا التحديد يختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها إلى حالة التأخير في التسليم ، كما يختلف في حالة استخدام الحاوية.¹⁹⁸

1- شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية

وضع المشرع البحري الجزائري شروط محددة حتى يستفيد الناقل البحري، من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة ، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، في حالة حدوث أضرار للبضاعة محل النقل وتوفر الشروط السالفة الذكر.

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

2- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 30

¹⁹⁸ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 129 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

3- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى للمسؤولية بمقدار 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، لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

4- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن ، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.¹⁹⁹

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

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

¹⁹⁹ - العبارة الصحيحة هي " الحد الأعلى المطبق " وليس "الحد الأدنى" ، و هذا ما يتأكد من خلال النص باللغة الفرنسية، وما يوافق نهج الاتفاقيات الدولية التي أخذت منها الجزائر قانونها . أنظر في هذا : عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 56.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

خبراء محلفين يعهد إليهم تحديد هذه الأضرار وحسابها، معتمدين على ما هو محدد طبقاً لهذه المادة.

ثانياً : الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع المصري

تكلفت المادة 233 من قانون التجارة البحرية، ببيان الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها وكيفية احتسابه، فنصت على انه :

« تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي، أي الحدين أعلى.

وإذا اجتمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت أعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة .»

يسرى بالنسبة للتأخير في تسليم البضائع ذات الحد الأعلى للمسؤولية المقرر في هذه المادة ، إذ نصت المادة 3/240 من القانون البحري المصري على انه :

« ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها ، على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) من المادة 233 من هذا القانون »²⁰⁰.

نتعرض إذن لبيان الحد الأعلى للمسؤولية بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الوزن ثم لبيان ذلك الحد في حالة النقل بالحاويات.

1- الحد الأعلى للمسؤولية بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو وزن البضاعة

تورد المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية في هذا الصدد مايلي :

200 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 172 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

«... وكان على المشروع وهو بصدد البحث عن وسيلة يحدد بها مسؤولية الناقل أن يختار بين ضوابط ثلاثة : إما عدد الطرود أو وحدات الشحن فيجعل لكل طرد أو وحدة حدا أقصى أو إما الوزن فيضع لكل كيلو جرام من وزن البضاعة حدا أعلى، وأما الجمع بين الضابطين فتكون العبرة بعدد الطرود أو وزن البضاعة تبعا لأعلى المبلغين . و قد اختار المشروع هذا الحل الأخير ونص عليه في الفقرة الأولى من المادة 233 »²⁰¹.

فاحتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل، تكون بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن التي تكون البضائع محل عقد النقل البحري، هو مبلغ 2000 جنيه عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن الواحدة، ثم بالنظر إلى وزن البضاعة وهو مبلغ ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي لها، وتأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين ويكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية²⁰².

مثال ذلك إذا كان وزن الطرد الهالك 1000 كيلوجرام، فإنه يتعين في مجال تحديد الحد الأعلى للتعويض عنه الاعتداد بالوزن حيث يكون مبلغ التعويض 1000 كيلو جرام $6 \times$ جنيهات (الحد الأعلى للتعويض عن الكيلوجرام الواحد) = 6000 جنيه ، وذلك دون التعويض المقرر عن الطرد الواحد وهو 2000 جنيه كذلك فإنه إذا كان وزن الطرد مائة كيلوجرام، فيكون الحد الأعلى للتعويض هو 2000 جنيه باعتبار أنه الحد الأعلى للتعويض عن الطرد الواحد والذي يجاوز مبلغ التعويض إذا ما احتسب على أساس الوزن الذي سوف يكون مبلغ 600 جنيه (100 كيلو جرام $6 \times$ جنيه)²⁰³.

يثور التساؤل عن كيفية احتساب الحد الأعلى للمسؤولية، في الغرض الذي يجتمع فيع ضرران، أحدهما مرده تلف البضاعة والآخر تأخير تسليمها، مثال ذلك شحنة من التفاح معبأة في مائة صندوق تأخر تسليمها فتلف نصفها وترتب على التأخير في التسليم ضرر بالمرسل إليه يتمثل في ضياع فرصة سانحة له لبيعها بسعر مرتفع.

201 - كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978...، مرجع سابق، ص 107.

202 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 173.

203 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ... مرجع سابق، ص 380 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم يورد قانون التجارة البحرية الحل الواجب الإلتباع في هذا الغرض، والذي نراه ليس ثمة ما يمنع من أن يجمع صاحب الحق في البضاعة، بين التعويض عن التلف والتعويض عن التأخير، شريطة ألا يزيد مجموع التعويض عن الأمرين عن الحد الأعلى للتعويض المقرر للناقل البحري الذي نصت عليه المادة 233 /1 من القانون البحري عن مجموع الشحنة.²⁰⁴

فاحتساب الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الوزن لا يثير أية مشكلة بحسبان أن النص حدد وحدة الوزن و أنها الكيلوجرام من الوزن الإجمالي.

2- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية ، على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن ، صعوبة في الغرض الذي تجمع فيه الطرود أو وحدات الشحن في حاويات ، فهل تعتبر الحاوية برمتها طردا أم يتعين الاعتداد بما تحتوي عليه الحاوية من طرود أو وحدات الشحن ؟

تعد الحاوية بذاتها طردا، فإذا ما كانت الحاوية تحتوي على عدد من الطرود أو وحدات الشحن، فإنه يبدو بخسا أن تعتبر الحاوية التي قد يبلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا، ومليئة بالطرود أو وحدات الشحن مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا لا يجاوز ألفين من الجنيهات²⁰⁵.

عالجت الفقرة الثانية من المادة 233 من قانون التجارة البحرية المصري هذه المسألة، حيث اعتبرت أن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية يعتبر طردا أو وحدة مستقلة، بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن، وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها طردا واحدا أو وحدة مستقلة وأن الحاوية ذاتها تعتبر طردا أو وحدة مستقلة إذا هلك أو

²⁰⁴ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 381.

²⁰⁵ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 437.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تلفت ومن ثم تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه²⁰⁶.

يتعين إذن الاعتداد بما تسلمه الناقل فعلا، فإذا كانت الحاوية تحتوي على عدد 30 طردا، فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود فإنه يلتزم إذا ما فقدت الحاوية، وكانت الحاوية مملوكة للشاحن أو مقدمة منه، بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته أي 31×2000 جنيه = 62000 جنيه، إذ يضاف إلى عدد الطرود التي داخل الحاوية، والتي تبلغ 30 طردا الحاوية ذاتها بإعتبارها طردا، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تتحدد بمبلغ 2000 جنيه بإعتبار أن ثمة فقد لطرود واحد هو الحاوية، والعبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بفعل الناقل أو الشاحن، وإنما بما يتضمنه سند الشحن ذاته تحديدا لعدد الطرود وتعيينا لها.

ثالثا : الحد الأعلى للمسؤولية في الإتفاقيات الدولية

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

1- الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل

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

« لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن.

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

²⁰⁶ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 176.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق 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 أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن²⁰⁷.

يقصد طبقا للمادة التاسعة من المعاهدة بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية، ويكون لكل دولة متعاقدة تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني إلى أرقام صحيحة طبقا لنظامها النقدي²⁰⁸. ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين، بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقا لسعر الصرف يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

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

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

تكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ويفترض ذلك وصول السفينة بالفعل إلى الميناء، أما في الغرض العكسي أي إذا

207 - بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 177 .

208 - هاني دويدار، النقل البحري والجوي...، مرجع سابق، ص 285 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم تصل السفينة لميناء التفريغ بسبب غرقها مثلا فتكون العبرة بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى ميناء التفريغ²⁰⁹.

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

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

يتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض، مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتمد بالحد الأقصى الأكبر من بينهما، وبالتالي لم تعد العبرة في تحويل القيمة الذهب إلى العملة الوطنية، بتاريخ وصول السفينة ميناء التفريغ، وإنما يحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية.²¹⁰

2- الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ

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

ومناطق سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل أن يكون الضرر قد حصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته، الذي يخضع فيه للأحكام التي قررتها الإتفاقية، وهو المدة بين تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشحن وتسليمه لها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، أما المرحلة التي تسبق استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، أو تلك التي تلي تسليمه لها

²⁰⁹- ZEGHBIB Hocine, « L'Assistance maritime face à la convention de Londres de 1989 », Revue algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, Université d'Alger, n° 03, 1993, p 473.

²¹⁰ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 341 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

في ميناء التفريغ، فإننا نكون خارج نطاق المسؤولية التي نظمت الاتفاقية أحكامها، ومن ثم تعود للأطراف الحرية التعاقدية في شأن الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها على أي نحو²¹¹.

مسؤولية الناقل البحري يصح أن تكون محلاً للتحديد القانوني هي مسؤوليته قبل الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة وذلك دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقد النقل²¹²، ونعرض في هذا الصدد لبيان الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها، وفي حالة النقل بالحاويات، وفي حالة التأخير في التسليم والحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع و التأخير في التسليم.

أ- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها

نص البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ على أنه :

« تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية²¹³ عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة حسابية²¹⁴ عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر ». وتتص الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه :

« يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26 »

وتتص المادة 1/26 من الاتفاقية على أن:

« الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص

كما يحدده صندوق النقد الدولي ... »

211 - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 106.

212 - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي...، مرجع سابق ، ص 298 .

213 - أي 835 حق سحب خاص تعادل 1138,34 دولار أمريكي. نقلا عن: كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة...،

مرجع سابق، ص 107 .

214 - أي 52 حق سحب تعادل 3.41 دولار أمريكي، نقلا عن: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 107.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تأخذ الاتفاقية بحقوق السحب الخاصة أسلوباً للوفاء، وهو لا شك أسلوب أفضل بكثير من الجنيه الإنجليزي والفرنك الذهب (البونكاريه)، لتعرضها لتقلبات اقتصادية عديدة²¹⁵. والقاعدة التي توردها المادة 1/26 من الاتفاقية، هي إجراء التحويل وفقاً لقيمة العملة الوطنية في تاريخ الحكم بالتعويض، أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف المعنية.

وإذا كان ثمة دول أعضاء في صندوق النقد الدولي، ودول غير أعضاء في الصندوق المذكور بعضها يجيز نظامها النقدي حساب عملتها الوطنية، بالقياس إلى حق السحب الخاص وبعضها لا يجيز نظامها النقدي ذلك²¹⁶، فقد عنيت المادة 26 عن الاتفاقية ببيان كيفية التحويل بالنسبة لكل طائفة من هذه الدول وذلك على النحو التالي:

- الطائفة الأولى:

الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول، بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق وتكون سارية في اليوم الذي يتم به التحويل، وهذه تعرف من النشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي²¹⁷.

- الطائفة الثانية:

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

²¹⁵ - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 385 .

²¹⁶-INNOCENT FETZE Komdim , la Responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international , Mémoire pour l'obtention du grade de maitre en droit (LLM) , Faculté de droit, Université laval , Québec , 1999, p 82 .

²¹⁷ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 181.

الطائفة الثالثة:

لا تجيز أنظمة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وبحسب الحد الأعلى للتعويض في حالة التقدير، على أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل 12500 وحدة نقدية، وفي حالة التقدير على أساس الوزن، يحسب الحد الأعلى للتعويض بمبلغ يعادل 375 وحدة نقدية من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت. والوحدة النقدية تعادل 565 مليجرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من الألف.²¹⁸

تحول هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لكل دولة، وفقا لأحكام قانونها الداخلي بشرط أن يبلغ التقدير نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية. احتساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، يكون بالنظر إلى عدد طرود أو وحدات الشحن التي هلكت أو تلفت، وهو 835 حق سحب خاص عن الطرد الواحد أو وحدة الشحن الواحدة، ثم بالنظر إلى وزن تلك البضاعة التي أضررت وهو 25 حق سحب خاص عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي لها، وتأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين ويكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية.

ب - الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

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

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

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

²¹⁸- JEAN - PATRICK Marcq , Risques et assurances transports , l'argus édition , Paris , 2003 , p 51 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة نقل مستقلة واحدة»²¹⁹.

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

يتعين إذا الاعتداد بما تسلمه الناقل فعلا، فإذا كانت الحاوية (أو المنصة الناقلة أو أداة نقل مماثلة) تحتوي على عدد 30 طرد، فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود (وفق لما هو ثابت ببيانات سند الشحن)، فإنه يلتزم إذا ما هلكت الحاوية أو تلفت، وكانت الحاوية مملوكة للشاحن أو مقدمة منه، بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد الواحد، إذ يضاف إلى عدد الطرود التي داخل الحاوية والتي تبلغ 30 طردا الحاوية ذاتها بإعتبارها طردا، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تقف عند حد التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد اعتبار أن ثمة هلاك أو تلف لطرود واحد هو الحاوية، والعبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بواسطة الناقل أو الشاحن، وإنما بما يتضمنه سند ذاته تحديدا لعدد الطرود وتعيينها لها²²⁰.

ج - الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم

نص البند "ب" من الفقرة الأولى من المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على أنه :

²¹⁹ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 151.

²²⁰ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 301.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

« تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع »²²¹.

لم تعدد الإتفاقية في خصوص تعيين الحد الأعلى للتعويض، في حالة التأخير في تسليم البضائع على ضابط الطرد ووحدة الشحن أو ضابط الوزن، وإنما على ضابط أجره النقل .

يوضح المثال التالي كيفية احتساب الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضائع، بضاعة مكونة من مائة صندوق من التفاح من نفس الحجم والوزن، وأجره النقل المذكورة في سند الشحن 1000 جنيه أي بواقع عشرة جنيهات عن كل صندوق، وتأخر تسليم ثلاثين صندوقا منها، هذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $10 \times 30 = 300$ جنيه فيكون الحد الأقصى للتعويض $25 \times 300 = 7500$ جنيه، وإذا فرضنا أن عدد الصناديق التي تأخر تسليمها هو سبعون صندوقا، فهذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $10 \times 70 = 700$ جنيه، فوفقا للشطر الأول من القاعدة، كان يمكن أن يصل التعويض $25 \times 700 = 17500$ ، ولكن الشطر الثاني من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجره النقل، وهي في مثالنا 1000 جنيه، فيتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ.²²²

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

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

« لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى

الفقرتين الفرعيتين (أ) ، (ب) من هذه الفقرة معا، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع التي تنشأ هذه المسؤولية

221 - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 358.

222 - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 114.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بشأنه»²²³، يعرض النص للحالة التي يصاحب فيها الهلاك الجزئي أو التلف تأخير في التسليم، إذ الهلاك الكلي لا يرد بخصوصه تسليم.

مثال: شحنة من الموز معبأة في ألف صندوق تأخر تسليمها فتلّف نصفها، وترتب على التأخير ضياع فرصة سانحة لبيعها بسعر مرتفع، فيكون على القاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضاً عن التأخير يراعي فيه بدوره، ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التأخير، وألا يجاوز مجموع التعويض الحد الأعلى للتعويض لو هلكت البضاعة بأجلها²²⁴، ومن ثم يكون الحد في هذا المثال على أساس الطرد²²⁵، بافتراض أنه أعلى من التقدير على أساس الوزن هو 1000 طرد × 835 وحدة حسابية (حق سحب خاص) = 835000 وحدة حسابية.

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

²²³ - جلال وفاء محمدين ، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995 ، ص 87 .

²²⁴ - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 387.

²²⁵ - CECILE DE CET Bertin , Introduction au droit maritime , 2^{eme} édition ,Ellipses, Paris , 2007 , p 126 .

الفرع الثالث

سقوط الحق في التحديد القانوني

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، ويفترض إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ إلتزماته، فإذا ما بدر من الناقل سوء سلوك إرادي أي سلوك شائن يتمثل في فعل أو امتناع، يخل بهذا التوازن كان حقا حرمانه من التمسك بتحديد المسؤولية، ذلك أن المسؤولية المحدودة ميزة قررت لتخفيف عبء المسؤولية عن الناقل، ومن المنطق ألا يستفيد منها إلا الناقل الجدير بها، وهو لا يكون كذلك إلا إذا خلا فعله من تعمد إحداث الضرر، ومن الإهمال الذريع الذي لا يغتفر، وذات النظر يصدق على المستخدم أو وكيل الناقل الذي لا يجوز له التمسك بتحديد المسؤولية، إذا صدر منه سلوك شائن.²²⁶

يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا كان هناك سوء سلوك إرادي صادر من الناقل، أو ما يسمى بالسلوك الشائن (أولا) والذي يأخذ صورة العمد (الغش) حيث يكون القصد من الفعل أو الامتناع إحداث الضرر أو صورة عدم الاكتراث المصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث أي خطأ غير مغتفر أو الخطأ الواعي، وحالة تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها (ثانيا).

أولا : سوء السلوك الإرادي للناقل (السلوك الشائن)

نصت الفقرة (1) من المادة 241 من ق.ب.م على أنه :

« لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه، بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث »

كما نصت الفقرة (3) من المادة 235 من ق.ب.م على أنه :

²²⁶ - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 118 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

«لا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية، إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث»

تبدو عبارة " بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك، أن ضررا يمكن أن يحدث " والتي استعملها المشرع في النصين سالف الذكر، غريبة على الصياغة المصرية و لكنها وعلى ما تورد المذكرة الإيضاحية، العبارة السائدة في مجال النقل، على اختلاف أنواعه وهي التي تفضلها الاتفاقيات الدولية، لأنها تقرب الشقة بين تباين التشريعات الوطنية في معنى الخطأ الجسيم²²⁷.

كما تقضي المادة 04 فقرة خامسة من معاهدة بروكسل لعام 1924 :

« لا يجوز أن تتعدى مسؤولية الناقل الحد الأقصى المذكور في أي حال من الأحوال ... » إذ يلاحظ أن حكم هذه المادة جاء مطلقا²²⁸، أما اتفاقية هامبورغ نصت في المادة الثامنة على أنه :

« لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير»²²⁹.

بالرجوع إلى نص المادة 809 من ق.ب.ج نجدها تنص على ما يلي:

« لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر، أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح».

227 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 187.

228 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 134.

229 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 302.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يفترض إذا إبداء حسن نية الناقل في تنفيذ إلتزاماته، فإذا ما بدر من الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه سوء سلوك إرادي، يتمثل في فعل أو امتناع يخل بهذا التوازن وجب حرمان الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته، ذلك أن المسؤولية المحدودة ميزة قررت لتخفيف عبء المسؤولية عن الناقل، ومن المنطق ألا يستفيد منها إلا إذا كان جديرا بها، ولا يعتبر كذلك إذا ما تعمد إحداث الضرر أو إهمال ذريع لا يغتفر²³⁰.

وسوء السلوك الإرادي، قد ينشأ عن عمد أي بقصد إحداث الضرر أو عن عدم إكتراث أي إدراك أن ضررا يمكن أن يحدث.

1 - العمد أو الغش

إذا قصد الناقل أو مستخدمه أو وكيله بفعله أو امتناعه الذي نشأ عنه الضرر إحداث ذلك الضرر، فلا شك أننا نكون في مواجهة عمد أو غش. والغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمدي خاصة بعد ظهور فكرة الخطأ غير المغتفر²³¹.

انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع، مع علمه التام أن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، ولكن لا يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب البضاعة، وذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الإضرار²³².

إذا كان الغش لا يفترض في الناقل، فإنه يقع على المضرور عبء إثباته، أي تقديم الدليل على انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، وإلى النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع وهي هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومتى أثبت المضرور غش الناقل حرم هذا الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية.

²³⁰ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 135 .

²³¹ - VILLAR Antoine, op-cit, 1994, p 24 .

²³² - هاني دويدار، النقل البحري والجوي...، مرجع سابق، ص 283 .

الفصل الثاني: إمتراو سؤولية الناقل البحري للبضائع

قدّر المشرع المصري مدى صعوبة إثبات المضرور لغش الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه، ومن ثم نص على حالتين يفترض فيهما انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر، فنصت الفقرة الثانية من المادة 241 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه:

« يفترض اتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين : (أ) إذا أصدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند و ذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية (ب) إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة »²³³.

كما قدرت اتفاقية هامبورغ مدى صعوبة إثبات المضرور لغش الناقل، ومن ثم نصت على حالات افتترضت فيها انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر²³⁴، وحرمته بالتالي من التمسك بتحديد المسؤولية²³⁵، وهذه الحالات هي :

1- شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة.

2- إصدار سند شحن خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد الإضرار بالغير.

3- إدراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل وعدم ذكر خضوع النقل لأحكام الاتفاقية.

2- عدم الاكتراث

تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل، بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن تترتب على فعله أو امتناعه الإرادي، هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة

²³³ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 332.

²³⁴- JEAN - PIERRE Remery, « Droit maritime, Un an de jurisprudence de la cour de cassation », Revue de jurisprudence de droit des affaires , Editions Francis lefevre , 1999, p 593 .

²³⁵ - MARTIN REMAND Guilloud , Droit maritime , 2^{ème} édition, A .Pedone , Paris, 1993, p 386.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

محل عقد النقل، ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكثرت بالضرر الذي سوف يحدث، فهو ينطوي إنن على عنصرين²³⁶.

أ - أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع ، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.

ب- أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال 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 باحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور.

ثانيا : تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها

لا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن للناقل قبل الشحن ، بأهمية البضاعة موضحا فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة ويحدث هذا في نقل البضائع النادرة، الكبيرة القيمة المادية والمعنوية كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة، والمعادن الكريمة والأجهزة الدقيقة، والغالب أن يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة²³⁷.

يبني عدم تحديد مسؤولية الناقل في هذه الحالة على أساس مفاده أن هذا الأخير يعلم قبل الشحن بالخطر الذي يقبل بالتزامه بنقل البضاعة، وهو يعلم طبيعتها وقيمتها وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول، ومن ثم يستطيع التأمين على مسؤوليته ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة²³⁸.

لا يعدوا البيان الخاص بطبيعة البضاعة وقيمتها أن يكون اتفاقا بين الناقل والشاحن على تقدير قيمة البضاعة، فمحل عقد النقل البحري عند حدوث هلاك أو تلف

236 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 136 .

237 - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 200 .

238 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 195 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لها أثناء تنفيذ عقد النقل يتمثل هذا الاتفاق في إيجاب يصدر من الشاحن في صورة إعلان يتقدم به إلى الناقل متضمنا بيان جنس البضاعة وقيمتها، ثم يتلاقى هذا الإيجاب مع قبول الناقل، الذي يتمثل في تدوين البيان في سند الشحن، فموافقته على التدوين تعد بمثابة قبول من الناقل على التقدير الذي جاء في إعلان الشاحن²³⁹.

يجب تفسير البيان الذي يقدمه الشاحن على نحو يجعل الهدف منه تعديل أحكام المسؤولية، أي الحصول على تعويض كامل للضرر الذي لحق الشاحن، ولو كان هذا التعويض يفوق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل، فإذا إتضح من عبارات البيان أن إعلان القيمة كان لأغراض التأمين أو موجهًا لمصلحة الجمارك فلا يكون مستهدفًا لأحكام المسؤولية، فيجوز للناقل تحديد مسؤوليته²⁴⁰، كما أن لهذا البيان الخاص بطبيعة البضاعة وقيمتها، له شروط خاصة وحجية خاصة كذلك.

1- الشروط الواجب توفرها في البيان

ينتج البيان الذي يقدمه الشاحن أثره في حرمان الناقل من ميزة تحديد المسؤولية، بتوافر شروط ثلاثة هي:²⁴¹

أ- أن يقدم الشاحن هذا البيان قبل الشحن، ذلك أن تعرف الناقل على طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن أمر ضروري، ليتسنى للناقل اتخاذ أهيبته، وقد يحصل أن يقبل الناقل هذا البيان بعد الشحن، فهذا يعتبر تنازلاً عن حقه في وجوب تقديمه قبل الشحن، فيصبح ملزماً له.

ب- أن يتضمن البيان طبيعة البضاعة وقيمتها معاً، مما يمكن الناقل من إعداد المكان المناسب لها على ظهر السفينة والمعاملة التي تستحقها، ومن جهة أخرى التأمين عليها.

²³⁹ - أسيل باقل جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار فنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص 194.

²⁴⁰ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 195.

²⁴¹ - لطيف جبر كومانى، القانون البحري...، مرجع سابق، ص 133.

ج- أن يدرج هذا البيان في سند الشحن، بمعنى أن يكون هذا البيان الذي يحدد طبيعة البضاعة و قيمتها مدرج في سند الشحن.

2- حجبة البيان و أثره القانوني

تحديد بيان طبيعة البضاعة وقيمتها وفق للشروط التي بينهاها، فإن مقتضى ذلك حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية، وذلك في دعوى المسؤولية المرفوعة من الشاحن أو المرسل إليه.

فإذا ما حصل هلاك كلي للبضاعة، يلتزم الناقل بأداء كامل القيمة المعلنة في سند الشحن، وإذا كان الهلاك جزئياً أو كان ثمة تلف فإنه يلتزم بتعويض نسبي، وهو الأمر الذي لا محل لأعماله في التحديد القانوني للمسؤولية²⁴².

يبدو الفارق بين الأمرين مشروعاً طالما أنه في حالة ذكر قيمة البضاعة بسند الشحن، فإن ذلك يعني أن الطرفين قد قررا استبدال التعويض الحقيقي للضرر، بالتعويض المحدد الذي قرره القانون. فهذا البيان حجة على الناقل وقرينة على صحة طبيعة وقيمة البضاعة الواردة به، وموافقته عليها ورضائه بزيادة مسؤوليته لتخطيه تلك القيمة بالكامل²⁴³.

الفرع الرابع

المستفيدون من التحديد القانوني

حتى لا يختل التوازن بين مصالح الناقل والشاحن، الذي يستهدفه مبدأ تحديد مسؤولية الناقل فقد مد المشرع سريان الاستفادة من ذلك التحديد إلى تابعي الناقل، وذلك حتى لا يكون في الرجوع على تابع الناقل سبيلاً لحصول المضرور عن تعويض لكامل الضرر، والناقل بعد ذلك مسؤول عن أعمال تابعه، وهو ما يعني في النهاية إهدار ما

²⁴² - هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، (د. ت. ن)،

ص 289.

²⁴³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري ...، مرجع سابق، ص 340.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

للناقل من حق في تحديد المسؤولية. وعلى ذلك فالمستفيدون من التحديد القانوني للمسؤولية هم الناقل (أولا) وتابع الناقل (ثانيا).

أولا: الناقل

تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية²⁴⁴، وقد عرفت معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 01 بند أ، بأنه يشمل أو يدل مصطلح " ناقل" على مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل، وبالتالي فليس لازما أن يكون الناقل مالكا للسفينة، إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز والحائز حيازة مؤقتة للسفينة، حالة ما إذا كان قد أبرم عقدا مع الشاحن، أو أبرم العقد بإسمه ويعرف هنا بالناقل المتعاقد، وعلى كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل، ويستفيد من تحديد المسؤولية.

ثانيا : تابع الناقل

وهو كل من تربطه بالناقل علاقة التبعية، والتي قوامها ركن السلطة وركن الإشراف والرقابة والتوجيه، وعلى ذلك يعد الريان والبحارة وهو يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل، و يعد مقاول الشحن والتفريغ تابع للناقل ولهم أن يتمسكوا بكل التحديدات التي يمكن للناقل البحري أن يتمسك بها²⁴⁵.

وقد نصت المادة 814 ق ب ج على ذلك بقولها:

« 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 بالاستناد لأحكام هذا الفصل.»

تضيف المادة 235 / 1 من قانون التجارة البحرية المصري بنصها على :

²⁴⁴ - المادة 813 من ق.ب.ج، مرجع سابق.

²⁴⁵ - هادف محمد الصالح، مرجع السابق، ص 119 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

« إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها على أحد تابعي الناقل، جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي إرتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها »²⁴⁶.

يمنح التشريع البحري المصري كذلك الحق لتابعي الناقل الحق في التمسك بتحديد المسؤولية، ومن ثم إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها عن أحد تابعي الناقل، جاز له التمسك بتحديد مسؤوليته، ولكن شريطة أن يثبت أن الخطأ الذي إرتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها²⁴⁷.

كما أن كل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ نصت على حق التابع أو وكيل الناقل في التمسك بالإعفاءات وتحديات المسؤولية التي يحق للناقل الإدعاء بها .

المطلب الثاني

من حيث نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري نطاق مادي، والذي يشمل هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها، وهي عناصر تم التطرق إليها من خلال الفصل الأول في دراسة صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

كما أن لهذه المسؤولية نطاق زمني، وهي المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها (الفرع الأول)، كذلك فإن أحكام هذه المسؤولية لا تسري فقط في مواجهة الناقل المتعاقد، وإنما تسري أيضا في مواجهة الناقل الفعلي، وفي حالة النقل المتتابع تسري على الناقل الأول وكذلك على الناقلين اللاحقين له، وهذا ما يسمى بالنطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني).

246 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 336.

247 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 205.

الفرع الأول

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

سنحاول دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من التشريع البحري الجزائري (أولا) والتشريع المصري (ثانيا) والإتفاقيات الدولية (ثالثا).

أولا : في التشريع البحري الجزائري

حددت المادة 802 من ق ب ج النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، وهي المدة الممتدة من تكلف الناقل بالبضائع بميناء الشحن، حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله الشرعي في ميناء الوصول. وعليه يكمن التمييز بين مرحلتين، المرحلة الأولى تتمثل في بداية المسؤولية والثانية في نهاية هذه المسؤولية.

1- بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تكلف الناقل بالبضاعة هو لحظة انطلاق مسؤوليته، وهو التصرف القانوني الذي يقبل بموجبه الناقل البضاعة للنقل²⁴⁸.

ومما لا شك فيه فإن عملية التكلف بالبضاعة تختلف عن عملية الشحن²⁴⁹، التي تقتصر على رفع البضاعة من جانب السفينة على الرصيف، ونقلها عبر حاجز السفينة ورسها على سطحها أو داخل العنبر، ورغم اختلافهما فإن لحظة التكلف بالبضاعة من طرف الناقل، قد لا تتزامن مع وقت شحنها إلا أن عملية الشحن غالبا ما تجري في وقت لاحق عن لحظة التكلف بالبضاعة .

يسند في غالب الأحيان الناقل عملية الشحن لمقاولي الشحن، أين يتبادر إلى الذهن أنهم المسؤولون الشخصيين عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء هذه العملية²⁵⁰، في حين أن عملية الشحن تعتبر من التزامات الناقل، ويبقى هذا الأخير هو المسؤول الوحيد عن الأضرار التي تصيب البضاعة في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه، ذلك أن

²⁴⁸ - RODIERE René, Droit maritime, 2^{ème} édition , Dalloz , paris , 1981 , p138.

²⁴⁹ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 68.

²⁵⁰ - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 24.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

عملية الشحن حتى وإن قام بها أشخاص غير الناقل تتم تحت مسؤوليته، هذا الأخير يتعاقد مع مقاولي الشحن بموجب عقود مستقلة تماما عن عقد النقل التي تخول له الرجوع عليهم فيما بعد متى ثبتت أخطاءهم. وتستمر مسؤولية الناقل البحري خلال الرحلة البحرية، إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

صدر في هذا الصدد قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا، في قضية الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)، ضد الشركة الجزائرية للنقل البحري، حيث قررت المحكمة العليا، أنه من المقرر قانونا أنه يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع، منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

أسست المحكمة العليا قرارها على أن قضاة الموضوع، لما أشاروا إلى ثبوت مسؤولية الناقل على البضائع طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري، لثبوت وقوع الخسائر أثناء عملية الشحن، فإنهم لم يخالفوا القانون ولكن بقضائهم هذا خفضوا مبلغ الخسائر إلى النصف دون تسبيب، فإنهم عرضوا قرارهم لانعدام الأساس القانوني والتسبيب السليم²⁵¹.

يستخلص من القرار أن الغرفة التجارية والبحرية، أكدت على مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عملية الشحن *le chargement*.

2- نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن فكرة نهاية عقد النقل البحري وانتهاء مسؤولية الناقل، أثارت الكثير من الجدل والنقاش الناتج عن الصعوبات العملية التي تواجهها الموانئ، من جراء تحولها إلى مكان لتخزين البضائع والتي أصبحت عاجزة عن قيامها بمهامها الأساسية²⁵².

²⁵¹ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 1998/03/17، ملف رقم 163423، مشار إليه لدى **مواسي العلجة**، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، تيزي وزو، 2003، ص 181 .

²⁵² - **عبد الغني عقون**، مرجع سابق، ص 46 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أما عن الجانب القانوني فإن المادة 802 من القانون البحري تنص على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها، حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

من الملاحظ أن المشرع الجزائري عرف التسليم في المادة 739 / 2 من ق ب ج:

« التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ». وعملية التسليم تنقسم إلى عمليتين ضروريتين الأولى مادية والثانية قانونية²⁵³.

يتمثل التسليم المادي في تقديم البضائع من الناقل أو ممثله القانوني إلى المرسل إليه أو ممثله. أما التسليم بالمعنى القانوني فهو العمل القانوني الذي يوفي به الناقل إلتزامه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه وإذا كان التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم.

يعتبر التسليم تصرف قانوني، في حين أن التفريغ هو عمل مادي أي إنزال البضاعة من سجاج السفينة إلى البر، في ميناء الوصول أو الصنادل التي تنقلها إلى البر.

يعد التفريغ إذن هو واقعة مادية شأنها شأن واقعة الشحن، ويمكن إثباته بكافة الطرق²⁵⁴، أما التسليم فهو يتكون من عمليتين، الأولى تقديم البضائع من الناقل أو ممثله القانوني إلى المرسل إليه أو وكيله، والثانية تحقق هذا الأخير من البضائع وفحصها وقبولها وهذا القبول هو الذي يحدد أن المرسل إليه قد تسلم البضائع قانوناً، إلا أن قبول المرسل إليه لتسلم البضاعة لا يعني أن الناقل قد أوفى بالتزامه تماماً، وإنما يبقى هذا الأخير مسؤولاً عما قد أصاب البضائع من عجز أو تلف أثناء وجودها في عهدته، وبالتسليم ينتهي عقد النقل البحري و به تبدأ فترة تقادم الدعوى ضد الناقل.

²⁵³ - سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2003، ص 163.

²⁵⁴ - بوحدى نصيرة، مرجع سابق ، ص 11 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وفي مسألة انتهاء المسؤولية وانتهاء عقد النقل البحري، انقسم اجتهاد المحكمة العليا في الجزائر إلى ثلاثة اتجاهات :

أ- انتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تفريغ البضاعة

إن الكثير من قرارات المحكمة العليا، كانت تعتبر أن الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية تفريغها من السفينة، تكون تحت مسؤولية المؤسسة المينائية وأعفت الناقل البحري من المسؤولية وذلك بناء إلى الأسس التالية²⁵⁵ :

- أن عقد النقل البحري ينتهي عند عملية التفريغ .
- إن عملية التفريغ محتكرة في الموانئ الجزائرية .
- إن المادة 873 وما يليها من القانون البحري القديم ، تكلف المؤسسات المينائية بتفريغ البضاعة ورسها وفكها وأخذها وإرجاعها من وإلى العنبر واليابسة وحراستها وحفظها .

ب- انتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه و قبوله لها

إعتبر هذا الاتجاه أن الناقل يبقى مسؤولاً عن الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء النقل البحري، كذا عملية التفريغ التي تقوم بها المؤسسة المينائية ، لكونها قدمت خدمات بناء على طلب الناقل، وهذا الموقف كرسته المحكمة العليا منذ سنة 1990 تماشياً مع مقتضيات القانون البحري من جهة والتشريعات الدولية من جهة أخرى.²⁵⁶

صدرت في هذا الصدد الكثير من قرارات المحكمة العليا، التي تؤكد على انتهاء مسؤولية الناقل البحري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، نذكر منها القرار الصادر بتاريخ 1991/06/30 إذ قررت المحكمة العليا أنه من المقرر قانوناً أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أن يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه ، وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانوناً، حيث جاء في حيثيات القرار أن قضاة الموضوع ، عندما اعتبروا تفريغ

²⁵⁵ - مروك جميلة، مرجع سابق، ص 107 .

²⁵⁶ - بوحي نصيرة، مرجع سابق، ص 93.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

البضاعة في الميناء بمثابة تسليمها إلى المرسل إليه، أعفوا بذلك الناقل من المسؤولية أخطأوا في تطبيق القانون²⁵⁷.

صدر قرار عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا مؤرخ في 16/05/1998 ملف رقم 169663، وجاء في حيثيات القرار أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء الأضرار اللاحقة بالبضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليمًا وفقًا لنص المادة 802 من ق ب ج، وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقًا لنص المادة 873 من القانون البحري، لا يعني أنه مسؤولًا عن الخسائر بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي للمرسل إليه.²⁵⁸

صدر في نفس الاتجاه قرار في 17/01/1994 ملف رقم 112383 قضية شركة كات ضد أويديار ألمانيا، إذ قررت المحكمة العليا أنه من المقرر قانونًا، أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أن يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ومن المستقر عليه قضاءً أن التسليم بالمعنى القانوني، يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضاعة للمرسل إليه و يحصل على القبول من طرفه.

وجاء في حيثيات القرار أن قضاة المجلس، أخطوا بين التسليم والتفريغ إذ جاء في قرارهم أن عمليات التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء، متتاسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل، إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونيًا، وإنهم بذلك خرّقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض²⁵⁹.

²⁵⁷ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 30 جوان 1991، ملف رقم 115518، المجلة القضائية - العدد 3، سنة 1991، ص 103.

²⁵⁸ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 16/05/1998، ملف رقم 169663، المجلة القضائية - العدد الأول، سنة 1999، ص 152.

²⁵⁹ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 17/01/1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية - العدد الثالث، سنة 1994، ص 132.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ج- انتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يحق له الرجوع على مؤسسة الميناء

جاء في هذا الصدد أيضا عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1998/05/26 ملف رقم 168786، بأنه من المقرر قانونا، أن تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصها وفكها وتفريغها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض، ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع اكتفوا بالحكم على الناقل بدفعه قيمة الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس المادة 802 من القانون البحري، وبعد إدخال مؤسسة الميناء بالجزائر في الخصام من قبل الناقل البحري كان عليهم أن يناقشوا المسؤولية على ضوء العلاقات التعاقدية التي تربط الناقل البحري بالمؤسسة المينائية طبقا لنص المادة 873 من القانون البحري وما يليها مما يجعل القرار مشوب بالقصور في التسبيب.²⁶⁰

جاء في حيثيات هذا القرار أنه يتعين على قضاة الموضوع، أن يفصلوا أولا في مسألة الخسائر اللاحقة بالبضاعة على ضوء عقد النقل البحري والمرسل إليه، ويقرروا عند الإقتضاء مسؤولية الناقل عن هذه الخسائر على أساس المادة 802 من القانون البحري، كما يتعين عليهم أن يثبتوا في مسألة الخسائر على ضوء العلاقات التعاقدية التي تربط الناقل البحري بالمؤسسة المينائية.

اعتمدت المحكمة العليا في قراراتها السالفة، على كون عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بعد تسليم البضائع إلى المرسل إليه وأن عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل، سواء قام بها الناقل بنفسه وفقا للمادة 780 من القانون البحري أو طرف آخر بموجب عقد .

تدخل المؤسسة المينائية للقيام بتفريغ البضائع على أساس عقد أبرم بين الناقل وعامل الشحن والتفريغ ، ولا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه لأنه لم يكن

²⁶⁰ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 1998/05/26 ، ملف رقم 168786 ، المجلة القضائية - العدد الثاني ، الجزائر، 2001 ، ص 211 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

طرفا فيه، وما على الناقل بعد تعويض الشاحن أو المرسل إليه إلا الرجوع على مقاولي الشحن والتفريغ أو متدخل آخر في عملية النقل إذا ما ثبت خطأ هؤلاء.²⁶¹

إذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة، أو لم يتقدم لذلك فإن المادة 793 من ق.ب.ج منحت للناقل حق إيداع البضاعة في مستودع في مكان أمين على نفقة المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك أو المرسل إليه أن يكون معروفاً، وبمجرد ذلك تنتهي مسؤولية الناقل.

ثانياً : في التشريع البحري المصري

نصت المادة 1/227 من القانون التجارة البحرية على أنه :

« يضمن الناقل هلاك البضاعة و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة.»

حدد النص على هذا النحو النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي رسم قانون التجارة البحرية أحكامها بأنه المدة بين استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها في ميناء التفريغ، أما خارج هذا النطاق الزمني، أي ما يتم من عمليات سابقة على استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن، أو العمليات اللاحقة لتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها في ميناء التفريغ، فإنه تسري على مسؤولية الناقل عنها القواعد العامة في مادة النقل ولو نشأت بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري.²⁶²

تتدرج العمليات السابقة على استلام الناقل البحري للبضاعة واللاحقة على تسليمها، في عقد النقل البحري إلا إذا أمكن إثبات عقد متميز عن عقد النقل كعقد وكالة أو وديعة، فيسأل الناقل عندئذ و فق أحكام ذلك العقد.²⁶³

261 - هادف محمد الصالح ، مرجع سابق ، ص 88 .

262 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 38 .

263 - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 79 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لا يعني أن قانون التجارة البحرية قد أتى بأحكام خاصة، تسري على مسؤولية الناقل البحري خلال المدة من استلامه البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها في ميناء التفريغ، وأن المرحلة السابقة لهذه الفترة وتلك اللاحقة لها تسري بخصوص مسؤولية الناقل عنهما أحكام القواعد العامة أن ثمة تقسيماً لعقد النقل البحري، إذ لا زالت للعقد المذكور وحدته في ظل قانون التجارة البحرية، رغم وجود نظامان قانونيان للمسؤولية يسري كل نظام منهما على نطاق محدد من العقد²⁶⁴.

كان المشرع حريصاً على نفي مضنة أن يكون من شأن تحديده لنطاق زمني من عقد النقل البحري، تسري خلاله أحكام المسؤولية التي رسمها ما يفهم معه إهداره لمبدأ وحدة العقد المذكور، فتورد المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية ما نصه :

« ومعنى هذا أن المشروع تخلى فيما يتعلق بنظام المسؤولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذي وضعه، والمرحلتين السابقتين على هذه المرحلة واللاحقة لها للقواعد العامة، ومفاد ذلك أنه فيما عدا نظام المسؤولية فإن مبدأ وحدة عقد النقل البحري باق له سيادته و فاعليته »²⁶⁵.

يتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري الذي نظم قانون التجارة البحرية أحكامها، بأنه الفترة الزمنية من استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ²⁶⁶.

ثالثاً: في الاتفاقيات الدولية

سنعمد إلى دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، في كل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ

264 - لطيف جبر كوماني، القانون البحري...، مرجع سابق، ص 109.

265 - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 112.

266 - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 185.

1- في معاهدة بروكسل

تحدد بعض التشريعات فترة سريان الالتزام بضمان سلامة البضاعة من حيث الزمان بالمرحلة البحرية من النقل فقط، على أساس أن النصوص المتعلقة بالنقل البحري، ما وضعت إلا بسبب ما يتمتع به النقل البحري من ذاتية كامنة في الخطورة التي تصاحب النقل، وعليه فإن سريان التزام ضمان سلامة البضاعة يقتصر بها، ولا تتحقق الخطورة إلا في المرحلة البحرية و هذا ما تقرره معاهدة بروكسل المادة 1/هـ التي تنص على أن:

"نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها "

أثار نص اتفاقية بروكسل هذا خلافا فيما يتعلق بعملية الشحن والتفريغ ، وما إذا كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية، أم لا تدخلان ضمنها حيث ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار العمليتين ضمن المرحلة البحرية.²⁶⁷

ذهب اتجاه آخر إلى تفسير المرحلة البحرية بمعناها الحرفي، حيث تبدأ من رص البضاعة حتى وقت تهيئتها للتفريغ أي إخراج عمليتي الشحن والتفريغ من ضمنها، وفي كل الأحوال لا يمتد التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بموجب نص الإتفاقية والتشريعات التي تجاريها في الحكم إلى المرحلتين السابقتين للشحن واللاحقة للتفريغ إلا بموجب إتفاق خاص.²⁶⁸

يقرن الاتجاه الأول تلك الفترة بفكرة الحراسة، حيث يسأل الناقل عن البضاعة طالما كانت بعهدته، مع بعض التفاوت في تحديدها بالتسلم في ميناء الشحن وتسليمها في ميناء التفريغ، بينما يذهب اتجاه آخر إلى فكرة الحراسة بشكلها المطلق، أينما حصلت في الميناء أو خارج الميناء.

²⁶⁷ - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري...، مرجع سابق، ص 51 .

²⁶⁸ - بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 103.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أما الاتجاه الثاني يقرن فترة سريان ضمان سلامة البضاعة، بفكرة الخطورة على أساس أن قواعد التشريعات البحرية ما وضعت إلا لمواجهة ظروف خاصة هي مخاطر البحر، ولا تتوافر المخاطر إلا في الجزء البحري من النقل²⁶⁹.

نأيد بتقديرنا أن فكرة الحراسة خير معيار ترتبط به المسؤولية في سريانها من حيث الزمان، فالناقل يقتضي أن يكون مسؤولاً عن البضائع مادامت في حراسته، إذ من غير المناسب أن تبقى البضائع بعهدته أو بعهدته أتباعه ولا يسأل عنها بحجة أن مسؤولية الناقل تقتصر على المرحلة البحرية فقط.

اعتبار سريان الضمان من التسلم في ميناء الشحن حتى التسليم في ميناء التفريغ، ينسجم مع طرق النقل الشائعة إلى حد كبير، إلا أنه لا ينسجم مع النقل بطريق الحاويات وهو الشكل الحالي للنقل، حيث تنقل البضائع من مخزن البائع إلى مخزن المشتري.

تقتضي في هذه الصور من النقل أن تنتقل البضائع بوسائل نقل مختلفة، مع بقاء مسؤولية الناقل خلال جميع المراحل، وتجدر الإشارة أن النقل المذكور أصبح شائعاً في وقتنا الراهن مما دفع الأمم المتحدة لعقد اتفاقية الشحن " اتفاقية النقل متعدد الوسائط عام 1980 " ومن متطلبات النقل الذي يتم بهذا الشكل توحيد قواعد المسؤولية²⁷⁰.

من بين أسس توحيد المسؤولية أن تبني فترة سريان الضمان على أساس واحد، وليس أفضل من الحراسة كأساس يصلح لذلك.

2- في اتفاقية هامبورغ

قررت اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء وجودها في حراسته، سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل أو في ميناء التفريغ.²⁷¹ وتنص المادة الرابعة من الاتفاقية على أنه²⁷² :

²⁶⁹ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 51.

²⁷⁰ - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 185.

²⁷¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري...، مرجع سابق، ص 360 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

« 1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن و أثناء النقل و في ميناء التفريغ .

2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

أ - اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من :

- الشاحن أو شخص ينوب عنه ، أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن .

ب - و حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع و ذلك :

- بتسليمها إلى المرسل إليه .

- وضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل .

- تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع .

3- في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلا عن الناقل أو المرسل إليه ، مستخدموا أو وكلاء الناقل أو المرسل إليه .»

يبين هذا النص أن الناقل مسؤول عن البضائع طالما هي في حراسته، ومن المفروض أن تكون البضائع في حراسة الناقل منذ أن يتسلمها إلى أن يسلمها²⁷³، فالبضائع تعتبر في حراسة الناقل منذ أن يتلقاها هو أو تابعه أو وكيله من الشاحن في ميناء الشحن، وذلك حتى قيامه بتسليمها إلى المرسل إليه أو تابعيه أو وكيله في ميناء التفريغ، فالاستلام أو التسليم إذا تم من أو إلى التابع أو الوكيل يعتبر كما لو كان قد تم من الناقل أو المرسل إليه.

²⁷² - المادة 04 من معاهدة الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل البحري لسنة 1978 والمسماة باتفاقية هامبورغ، نقل عن :

محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 84.

²⁷³ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 361 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن، قد يكون من الشاحن أو شخص ينوب عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر، توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، كإدارة الجمارك أو مخازن الإيداع وتسليم البضائع في ميناء التفريغ قد تكون للمرسل إليه بوضعها تحت تصرفه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة، وذلك في الحالات التي يتسلم فيها المرسل إليه البضائع ، أو بتسليمه إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له، كالسلطات العامة في الميناء، أو مخازن الجمارك أو الإدارة الصحية في الميناء.²⁷⁴

تقديرنا أن استلام الناقل للبضائع وتسليمه لها على النحو الذي أوردته الاتفاقية، ينطوي على قدر غير قليل من الغموض، إذ يؤدي في بعض الأحوال إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه، ويبدو ذلك في الحالة التي يضع فيها الناقل البضائع تحت تصرف المرسل إليه دون أن يسلمها له فعلا. لا تسري على الناقل البحري أحكام المسؤولية التي أوردتها الاتفاقية، في الفترة السابقة على استلامه البضائع في ميناء الشحن أو اللاحقة لتسليمه لها في ميناء التفريغ، فإذا كان الناقل قد تسلّم البضائع داخل البلاد وقام بنقلها سواء بالسكك الحديدية أو بالطريق البري أو النهري إلى ميناء الشحن، فإن أحكام الاتفاقية لا تنطبق إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن²⁷⁵.

تشمل مسؤولية الناقل كافة العمليات والتي تبدأ منذ استلامه البضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول²⁷⁶ ويعني ذلك التزامه بشحن البضائع على السفينة ورسوها والنقل، وفكها وتفريغها عند الوصول وتسليمها للمرسل إليه، ومثل هذا الحكم يعد من النظام العام، فلا يجوز للناقل الاتفاق مع

²⁷⁴ - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 259 .

²⁷⁵ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 304 .

²⁷⁶ - LEKHMISSE Mameri , la Livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime en droit Algérien et en droit Français, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports , Université de droit et des sciences politique , D'AIX - Marseille III , 2001 , p 116 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الشاحن على القيام بشحن البضائع ورسها أو مع المرسل إليه على القيام بفك البضائع وتفريغها²⁷⁷.

ونص المادة 1/23 من الاتفاقية صريح، في أنه يعتبر باطلا ولاغيا كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن، أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية.²⁷⁸

تجدر ملاحظة أن القانون البحري الجزائري صريح في أن يكون تسليم البضائع في ميناء التفريغ، لصاحب الحق في تسلمها دون الإشارة إلى أشخاص آخرين، بما يعني الاعتراف بالتسليم الفعلي، وقد رأينا في معرض دارستنا لأحكام القانون البحري الجزائري، أن تسليم البضائع إلى مصلحة الجمارك لا يبرئ ذمة الناقل البحري قبل المرسل إليه، بحسبان أن المصلحة المذكورة لا تعتبر نائبا عن المرسل إليه، وأنها تتسلمها بناء على الحق المخول لها في القانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها، وهي تحصيل الرسوم الجمركية المستحقة عليها.

الفرع الثاني

النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه تنفيذ النقل برمته، أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه²⁷⁹، غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل، فتنقل البضاعة من ناقل إلى ناقل حتى تبلغ المرسل إليه، وذلك هو النقل المتتابع والذي يتم بموجب سند الشحن المباشر.

²⁷⁷ - LANGAVANT Eric , Droit de la mer , les Moyens de la relation maritime , 1^{er} édition , Cujas , Paris , 1983 , p 101 .

²⁷⁸ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 86 .

²⁷⁹ - بوحدى نصيرة، مرجع سابق، ص 47 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وعليه سنتعرض لمسؤولية الناقل المتعاقد والفعلي (أولا) ثم للمسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر (ثانيا)، كما قد يستعين الناقل البحري بأشخاص آخرين يساعده في عملية النقل (ثالثا).

أولا : مسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

يعد الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد للأخير بتنفيذه في كافة مراحلها، وبالتالي يضع على عاتقه الالتزام بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، ويكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بها أو عن التأخير في تسليمها، ويكتسب الناقل بذلك صفة الناقل المتعاقد من واقعة اتفاه مع الشاحن على النقل، بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا بحريا آخر بإنجاز النقل أو جزء منه، ويترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن وبالتالي يكون مسؤولا في مواجهة الغير²⁸⁰.

عرفت المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ في فقرتها الأولى الناقل المتعاقد كما يلي :

« يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقدا مع الشاحن

لنقل البضائع بطريق البحر»²⁸¹

يقصد بالناقل الفعلي أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، فيكون هذا الأخير هو الناقل الفعلي، وللناقل البحري هذه المكنة دون حاجة إلى موافقة أو إجازة من جانب الشاحن، وإنما يمتنع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا اتفق على ذلك في عقد النقل البحري، أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل.²⁸²

في هذا الفرض فإننا أمام ناقلين، ناقل متعاقد وناقل فعلي، ومن ثم يثور التساؤل عن مدى مسؤولية كل منهما في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها.

280 - بوحدي نصيرة ، مرجع سابق، ص 47 .

281 - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 345 .

282 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 78 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نصت في ذلك المادة 243 من قانون التجارة البحرية المصري في فقرتها الأولى على أنه:

« يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلي) ما لم يتفق على غير ذلك، و يبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل، و يكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد »²⁸³.

مفاد ذلك أنه يكون للشاحن أو المرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو عهد إلى الأخير بجزء منها فقط، وللشاحن أيضاً الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من عقد النقل، على أنه يكون على طالب التعويض في هذه الحالة إثبات ليس فقط الضرر ومقداره، وإنما أيضاً أن الضرر قد وقع أثناء وجود البضائع في عهده، كما أن لطالب التعويض أن يوجه دعواه إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بالتضامن.²⁸⁴

رغم أنه ليس من رابطة تعاقدية بين الشاحن والناقل الفعلي الذي قام بتنفيذ النقل أو جزء منه، إلا أن رجوعه عليه لا يؤسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، وإنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل المتعاقد أي أن مسؤولية الناقل الفعلي تخضع لذات أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد أو الناقل البحري بوجه عام.

إذا ما أقيمت دعوى التعويض على الناقل المتعاقد وحده، وثبت أن الأضرار قد حصلت أثناء مباشرة الناقل الفعلي بتنفيذ النقل أو جزء منه حسبما يكون قد عهد به إليه فإنه يكون للناقل المتعاقد إدخال الناقل الفعلي ضامناً، كذلك فإنه إذا دفع الناقل المتعاقد التعويض المحكوم به كان له الرجوع على الناقل الفعلي بما دفعه.

²⁸³ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 405 .

²⁸⁴ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 90.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعرضت المادة 10 من إ.هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة أو تأخير وصولها إذ جاءت بالأحكام التالية:²⁸⁵ في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضاعة فللشاحن أو المرسل إليه الحق في إحدى الخيارين:

1- إما بالرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو عهد إلى هذا الأخير بجزء منها فقط، وهذا طبقا للفقرة الأولى.

2- إما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة في فترة تواجدها عنده، أي عن الأضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل²⁸⁶، وهذا طبقا لما ورد في الفقرة الثانية.

لما كان الناقل المتعاقد، طبقا للفقرة الأولى مسؤولا عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي وفقا للفقرة الثانية مسؤولا عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنه يحق للمرسل إليه أيضا أن يرجع عليها بالتضامن معا بدعوى التضامن، هذا طبقا للفقرة الرابعة من المادة السابقة الذكر.

جاءت الفقرة السادسة لتتص على أنه يحق لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما²⁸⁷، فاتفافية هامبورغ نصت صراحة على التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حين أن التقنين البحري الجزائري سكت عن هذه التفرقة .

²⁸⁵ - المادة 10 من إتفاقية هامبورغ لعام 1978 و التي نصت على مسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، نقلا

عن : خلفي أمين، مرجع سابق، ص 64.

²⁸⁶ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 190.

²⁸⁷ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 64.

ثانيا : المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر (النقل المتتابع)

يكون ثمة نقل بسند شحن مباشر عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها، وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها²⁸⁸، ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة. ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة النتائج التالية:

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

2- أن شروط سند الشحن المباشر تحكم عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه، فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الشاحن كان مسؤولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه.²⁸⁹

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

يفرق الاتفاق بين الناقل والشاحن الوضع الذي يظهر فيه ناقل متعاقد وناقل فعلي، وبين الوضع الذي يوجد فيه نقل متتابع أي ناقل أول وناقلين لاحقين له، ففي الوضع الأول يعهد الناقل المتعاقد إلى ناقل فعلي بتنفيذ النقل أو جزء منه دون ترخيص من الشاحن، بل ودون علمه أحيانا وبينما لا يصدر الناقل في الوضع الثاني سند شحن مباشر إلا عن إتفاق مع الشاحن.²⁹⁰

288 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص 142 .

289 - جبارة نورة، مرجع سابق، ص 58.

290 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ...، مرجع سابق، ص 82 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

على خلاف ما هو مقرر بصدد مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، فإن الناقل الأول يبرأ من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها، قد وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق، وهي ميزة لا يتمتع بها الناقل المتعاقد في مواجهة الناقل الفعلي.²⁹¹

طبقاً لنص المادة 765 ق.ب.ج، يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن عن كل مسافة النقل، حيث تسري وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه، وما على الناقل الأول بعد ذلك إلا الرجوع على الناقلين اللاحقين، شرط إثبات أن الضرر نشأ خلال وجود البضاعة في مسافة النقل التي قام بها كل ناقل بالتكافل والتضامن مع الناقل الأول، وهذا طبقاً للمادة 766 ق.ب.ج.

ثالثاً : مسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص المساعدين له

يستعين الناقل البحري للبضائع لتنفيذ التزاماته التعاقدية، بعدة أشخاص يمكن تصنيفهم إلى بحريون وبريون.

1- الأشخاص البحريون

يقصد بهم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري (على سطح السفينة والمياه) ويساعدونه لتنفيذ العقد، ومن بينهم ريان السفينة والمرشد²⁹²، ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية يحكمها عقد العمل البحري (أساساً عندما يكون الناقل هو نفسه مجهزة السفينة)، كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للريان والبحارة²⁹³، فيكون الناقل مسؤولاً عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام التي كلفوا بها، غير أنه يجب التفرقة بين ما إذا كانت الأخطاء المرتكبة ملاحية أو تجارية²⁹⁴.

291 - سوزان علي حسن، مرجع سابق، ص 143 .

292 - هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 107.

293 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري...، مرجع سابق، ص 306.

294 - هادف محمد الصالح، مرجع السابق، ص 108.

أ - الأخطاء الملاحية

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الریان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل²⁹⁵، ويعتبر من قبيلهما الأخطاء في قيادة السفينة.

ب - الأخطاء التجارية

يسأل الناقل عن هذه الأخطاء تطبيقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، لأن الغير لا تربطه أية علاقة بالشاحن، من ثم لا يجوز لهذا الأخير أن يسأل عن تنفيذ الناقل لالتزاماته في هذا الإطار، كخطأ الریان المقصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها.²⁹⁶

2- الأشخاص البريون

يساعد الناقل في تنفيذ التزاماته التعاقدية أشخاص بريون، من بينهم وكيل السفينة والقائم بعمليات المناولة أو مقاول المناولة.

أ - وكيل السفينة

يرتبط الناقل بوكيل السفينة²⁹⁷ بموجب " عقد الوكالة "، فإذا ما أخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية وفي حدود وكالته، كالتأخير في استلام البضائع، أو التأخير في تسليمها، أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة والتي تتجم عنها خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة، وبالتالي يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلها، لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم وبين الوكيل²⁹⁸.

²⁹⁵ - المادة 803 / ب من ق.ب.ج، مرجع سابق.

²⁹⁶ - أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري ...، مرجع سابق، ص 196 .

²⁹⁷ - عرفته المادة 609 من ق.ب.ج على أنه : " يعتبر وكيلاً للسفينة ، كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم ، مقابل أجر ، و بموجب وكالة من المجهز أو الریان ، بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الریان شخصياً و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء "

²⁹⁸ - هادف محمد الصالح، مرجع سابق ، ص 108 .

ب - مقال المناولة

يقوم مقال المناولة بعدة أعمال، تشمل عمليات الشحن والرص وفك البضاعة وهو يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعد مقابلة، والتزامه ببذل عناية فعلية اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة²⁹⁹، وفي حالة خطئه، يكون مقال المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته³⁰⁰، وعليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد مناولة فإن المسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقال المناولة وصاحب البضاعة.

المبحث الثاني

دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل وفقاً لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كأن تصل البضاعة معيبة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير وصولها، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه.

إذا قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري، أي وجود هناك خطأ وضرر وعلاقة سببية ما بينهما، يقوم المضرور برفع دعوى على مسبب الضرر، طبقاً للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في تقنين الإجراءات المدنية والإدارية³⁰¹، الذي تم إحالتها إليه بموجب التقنين البحري، بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من ق إ م إ³⁰²، موجهة دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليمياً ونوعياً، هذا قبل سقوط الحق في الدعوى بالتقادم، كما يتعين عليه أيضاً استيفاء الشروط الشكلية

299 - محمد السيد الفقي، القانون البحري...، مرجع سابق، ص 276.

300 - مروك جميلة، مرجع سابق، ص 22 .

301 - قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

302 - تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون يثير القاضي تلقائياً إنعدام الصفة في المدعي أو في المدعى عليه. كما يثير تلقائياً إنعدام الإذن إذا ما إشتراطه القانون " .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المقررة قانونا قبل اللجوء إلى القضاء، وعليه سنحاول تناول هذه النقاط بالدراسة من خلال التطرق إلى دعوى المسؤولية بتحديد أطرافها (المطلب الأول) وصولا إلى إجراءات رفع هذه الدعوى من أجل الحصول على التعويض (المطلب ثاني).

المطلب الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

تشمل أطراف الدعوى البحرية، كل مدع أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله مصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام القواعد العامة في القانون.

تتميز الدعوى البحرية بخصوصيات تميزها عن باقي الدعاوى الأخرى، نظرا لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه، فقد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من ناقل وأكثر من شاحن، يرجع بعضهما على بعض كلما لم ينفذ العقد طبقا لما إشتمل عليه من إلتزامات متبادلة³⁰³، وبما أنه في كثير من الأحيان يبرم عقد النقل البحري للبضائع لفائدة طرف ثالث وهو المرسل إليه، المستفيد من البضاعة عند وصولها إلى الميناء فيدرج إسمه عادة في سند الشحن وتكون له بذلك الصفة والمصلحة في الدعوى البحرية ضد الناقل³⁰⁴، وعليه سنتطرق إلى دراسة أصحاب الحق في الدعوى (الفرع الأول) ثم إلى تحديد الطرف الذي ترفع ضده الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية

يسمى هذا الطرف الذي يقوم برفع الدعوى بالمدعي الذي أصابته أضرار نتيجة خطأ الناقل، وينحصر أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري للبضائع في الشاحن (أولا) المرسل إليه (ثانيا) و المؤمن (ثالثا).

303 - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 219.

304 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 180.

أولاً : الشاحن

يتولى الشاحن إبرام عقد النقل البحري مع الناقل في ميناء الشحن المتفق عليه، ويكون محل هذا العقد نقل بضاعة معينة ومحددة في سند الشحن من أجل نقلها عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر يتم الاتفاق عليه في العقد، ولا جدال في أنه صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عملية النقل، وبالتالي صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري.³⁰⁵

يحق للشاحن الرجوع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي سوف يتسلم البضاعة في ميناء الوصول، أو شخص آخر (المرسل إليه) ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة (سند الشحن) ولم تنتقل إلى شخص آخر.³⁰⁶

وفي هذا الصدد يقول الأستاذ روديير " لا يكوه رفع الدعوى للشاحنه إلا إذا كان بيده سند الشحنة الذي يمثل البضاعة أو المطالبة بالتعويض عنه أضرار ثبت أنه تحملها لوحده.... " ³⁰⁷.

كما أن الفقه والقضاء الفرنسي يؤسسان حقاً للشاحن في الدعوى البحرية على كونه يستمد حقه هذا من عقد النقل البحري نفسه، وعلى هذا الأساس يمكنه مقاضاة الناقل إذا لم يسبقه المرسل إليه بنفس الطلبات.

عالج القضاء الفرنسي عدة قضايا تتعلق بصفة الشاحن في الدعوى ضد الناقل، وأهم القضايا المشهورة في هذا الشأن، قضية السفينة مركانديا في قرار محكمة النقض الصادر بتاريخ 22 ديسمبر 1989 الذي قضى "إنها كانت دعوى المسؤولية ضد الناقل

³⁰⁵ - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص 238 .

³⁰⁶ - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 233.

³⁰⁷ - RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, op-cit , p 341 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بسبب الهلاك أو التلف من حق المرسل إليه يمكن للشاحن أيضا رفعها إذا لم تتضمن نفس طلبات المرسل إليه " 308 .

إذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفا رئيسيا فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه، فتنقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي يستلمها عند وصولها إلى الميناء، وإذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمره³⁰⁹ .

ثانيا : المرسل إليه

المرسل إليه هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفاه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته³¹⁰ ، ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري ، فإنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع و استلامها .

تكون وثيقة الشحن اسمية لأمر أو لحاملها³¹¹ ، فبموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره .

إذا رفعت الدعوى ضد الناقل من قبل المرسل إليه لا يجوز للشاحن أن يرفعها مرة ثانية حول نفس الطلبات، وعليه فإن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمدة في حقيقة الأمر من اشتراكه في عقد النقل ، كما أن حق المطالبة بالبضاعة وحق الإدعاء

308 - قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 22 ديسمبر 1989 ، مشار إليه لدى: بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 181.

309 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 182 .

310 - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية...، مرجع سابق، ص 295 .

311 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 49 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بالمسؤولية ضد الناقل البحري، متضمن في سند الشحن نفسه ومرسلة معه، والحائز الشرعي لهذا السند، له وحده الصفة في إستيلاء البضاعة، وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن³¹²، كما نصت عليه المادة 782 من ق.ب.ج على أنه :

« يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن و لو كانت وحيدة ، و في حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة ». في كلتا الحالتين سواء بموجب سند الشحن أو بوثيقة صحيحة، فإن المرسل إليه يكون صاحب الحق في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة تعتبر سند صحيح يحمي حامله الشرعي ويخول له الحق في البضاعة الموصوفة في الوثيقة و المطالبة بالتعويض في حالة حصول أي هلاك أو تلف لها.

ثالثا : المؤمن

المؤمن هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له، عن الأضرار التي تلحق بالشئ المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه³¹³، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة للبضاعة ، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة.

تفترض دعوى رجوع المؤمن حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه)، فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل، بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب عقد الحلول، الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة ، في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له³¹⁴.

312 - شتوان حياة ، مرجع سابق، ص 134.

313 - مواسي العجلة ، النظام القانوني للتأمين البحري، مرجع سابق، ص 19.

314 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 184 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلاحظ في القضاء الجزائري أن معظم المنازعات البحرية المطروحة أمام الجهات القضائية المختلفة، يكون المؤمن مدعيا فيها وهو يحل محل المرسل إليه في النزاع ضد الناقل البحري على أساس أن المؤمن يكون قد عوض المرسل إليه قيمة الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة المنقولة بحرا.

لكي يحل المؤمن (شركة التأمين) محل المؤمن له في حقوقه و دعواه ضد الغير، المسؤول عن الأضرار الناتجة للبضاعة المنقولة يجب توافر شروط في المدعي تتمثل فيما يلي :

1- عقد الحلول

هو عقد بين المؤمن والمؤمن له يتضمن أسماء الأطراف ويوضح قيمة التعويض المستحق الدفع، الذي تم تسديده للمؤمن له المرسل إليه قبل رفع الدعوى أمام المحكمة، مؤرخ وموقع عليه من الطرفين، فبعد إتمام هذا الإجراء يفقد المرسل إليه الصفة والمصلحة في مقاضاة الناقل و ينتقل هذا الحق إلى المؤمن.³¹⁵

صدر في دعوى بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وشركة النقل البحري بالجزائر، بموجب القضية رقم 153253 بتاريخ 22 يوليو 1997 بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل لعدم تقديم عقد الحلول الذي يسمح لها أن تحل محل شركة سيدار للحديد والصلب الجزائرية أي المرسل إليه.³¹⁶

كما أكدت المحكمة العليا في عدة أحكام لها، على أن عقد الحلول هو السند القانوني الذي يسمح للمؤمن أن يحل محل المؤمن له، ويعطي له الصفة والمصلحة وبما أن حقوق الأطراف حسب رأي المحكمة العليا تقدر يوم رفع الدعوى.³¹⁷

يتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد الحلول محررا قبل رفع الدعوى وإلا يقضى برفضها شكلا لعدم توافر الشروط المنصوص عليها قانونا، بينما القضاء

³¹⁵ - مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 201 .

³¹⁶ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 22 يوليو 1997 ، ملف رقم 153253 ، نقلا عن:

بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 185 .

³¹⁷ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 133 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفرنسي يبدو أنه غير متشدد في هذه المسألة إذ يمكن تقديم عقد الحلول بعد رفع الدعوى و لكن قبل النطق بالحكم³¹⁸.

2- الميعاد

تحدد مهلة ممارسة دعوى الرجوع من قبل المؤمن في مواجهة الناقل البحري قانونا بثلاثة أشهر اعتبارا من تاريخ تسديد المبلغ المستحق للمرسل إليه، وفقا للمادة 744 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه:

« يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد إنقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا يتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى ».

تتقدم دعوى المرسل إليه التي رفعها ضد الناقل البحري، بسنة واحدة من تاريخ التسليم الفعلي للبضاعة، عملا بالمادة 743 من نفس القانون التي تنص على أنه:

« تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد ».

أوضحت المحكمة العليا بالجزائر بموجب القضية رقم 151318 بتاريخ 6 ماي 1998³¹⁹ أنه يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري، حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 و ذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين أو من تاريخ استلام تبليغ الدعوى.

الفرع الثاني

الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية

يسمى هذا الطرف بالمدعى عليه، إذ تقوم مسؤوليته نتيجة اقترافه لخطأ وتسبب عنه ضرر، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو

³¹⁸ - RODIERE René , op -cit , p 454 .

³¹⁹ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 06 ماي 1998، ملف رقم 151318 ، مشار إليه لدى: هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 186.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الأضرار اللاحقة بالبضاعة³²⁰، وتختلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن (أو وثيقة الشحن) (أولا) عنها في حالة عقد إيجار السفينة الصادر بموجب مشاركة الإيجار (ثانياً).

أولا : في حالة عقد النقل البحري

ترفع دعوى مسؤولية الناقل البحري في حالة عقد النقل البحري ضد كل من الناقل البحري، سواء ناقل متعاقد أو ناقل فعلي ومقاول المناولة المينائية، بالإضافة إلى مقاول التثوين ووكيل السفينة.³²¹

1- الناقل

أول من ترفع الدعوى ضده هو الناقل باعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار، وذلك طبقاً للمادة 802 من القانون البحري التي تنص على أنه : « **يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع ...** » ثم حددت نفس المادة نطاق هذه المسؤولية بنصها على أنه يكون الناقل البحري مسؤولاً « ... منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني .. ».

حدد القانون البحري في المادة 739 نطاق عقد النقل الذي يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري مسؤولاً بقوة القانون.

رفع الدعوى ضد الناقل البحري في الظروف العادية لا تطرح على المدعي أي إشكال عندما يكون هو نفسه من أصدر سند الشحن، أو على الأقل ما أظهرته بيانات السند بأنه الناقل المسؤول في مواجهة الشاحن أو من له الحق في رفع الدعوى.

إلا أنه في بعض الحالات يقوم الناقل بتنفيذ جزء من النقل ويكمل الباقي ناقلون آخرون وهو النقل الذي يتم عن طريق النقل المتتالي، ففي هذه الحالة من هم الناقلين المسؤولين عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في النقل المتتابع؟

³²⁰ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 132.

³²¹ - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 187.

أ - الناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن ويسمى بالناقل المتعاقد³²².

يعتبر الناقل المتعاقد في القانون البحري الجزائري، ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهذا ما أقرته المادة 765 من القانون البحري التي نصت على أنه:

« أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ... »

يحق للمدعي الحصول على التعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه أصلاً³²³، ولا يعنيه إذا كان هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل المسافة أم في جزء منها، فالناقل الأول (أو المتعاقد) مسؤول في الأصل عن تنفيذ كل الاتفاق فهو الذي يتعهد بالقيام بكل الرحلة، ولا شك في تحقق مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء جزء من الرحلة التي يقوم بها بصفته ناقلاً .
أما عن مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل الأخرى ، فأساسها أنه يعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر وهذا ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا³²⁴.

322 - هاني محمد دويدار، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996، ص 69 .

323 - محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ...، مرجع سابق، ص 207.

324 - عادل علي المقدادي، القانون البحري ...، مرجع سابق، ص 304.

ب - الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو الناقل التالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها³²⁵، أما إذا قام بتنفيذ عملية النقل كلية فإنه يتحمل المسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار.

أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، أما الأضرار التي حدثت خلال مرحلة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له فيكون المسؤول عنها من كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر، وهو ما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري إذ تضمنت

« أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة، حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة».

يجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض، وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دفعه للشاحن، بموجب دعوى الرجوع.

كما أن مسؤولية الناقل الفعلي تضفي عليه صفة الناقل البحري ولو على جزء من الرحلة التي قام بتنفيذها، وهو متضامن مع باقي الناقلين الآخرين في نفس العملية تجاه الناقل المتعاقد، وتضامن الناقلين يضفي على المتضامنين صفة الناقل إذ يمكن للمتضرر الرجوع عليهم جميعا أو على أحد منهم بالتعويض.³²⁶

325 - سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري...، مرجع سابق، ص 65.

326 - سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط...، مرجع سابق، ص 29.

2- مقال المناولة المينائية

أصبح الناقل البحري في الوقت الحالي أكثر من أي وقت مضى، في حاجة إلى خدمات أشخاص متخصصين في الشحن والتفريغ يقومون بأعمالهم في الميناء، كما أن وجود هذه القوى العاملة على مستوى جميع موانئ العالم من شأنه تخفيف العبء على الناقل في مختلف العمليات التي تستوجب القيام بها في إنزال أو شحن البضاعة من وعلى السفينة، وفي وقت قصير يمكن الناقل عدم المكوث وقت طويل على الرصيف الذي يكبده مصاريف قد تكون باهظة، فاللجوء إلى هذا النوع من الخدمات يتم بموجب عقد يتفق فيه المقاول مع من طلب خدماته³²⁷.

نصت المادة 912 من ق.ب.ج على تعريف نشاط المقاول

« تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها و فكها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات و أخذها»، ويكون المقاول مسؤولاً عن ما يلحق البضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقيبته وتصرفاته.

لا يسأل المقاول عن إخلاله بالعمليات التي قام بها إلا في مواجهة من كلفه بها، سواء كانت السفينة أو الشاحن أو المرسل إليه و خلال الفترة التي تكفل بها بموجب العقد م 915 ق.ب.ج³²⁸، أي أن الدعوى توجه ضد المقاول الذي يعتبر مسؤولاً عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب خدماته، الناقل أو المرسل إليه أو الشاحن، خلال فترة قيامه بمهامه و ليس عن الأضرار التي تحدث قبلها أو بعدها.

أما إذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقاول بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن في البضاعة، أو بناء على شرط وارد في سند الشحن أو مشاركة

³²⁷ - عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ...، مرجع سابق ، ص 278 .

³²⁸ - تنص المادة 915 من ق.ب.ج على ما يلي : " في حالة خطئه ، يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته . ولا يمكن أن يكون مسؤولاً عن الخسائر أو النقص التي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل أو بعد العملية التي تكفل بها " .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الإيجار، فإنه يجب على الناقل إخطار المقاول البحري بذلك حتى يعرف لحسابه من يعمل، وفي مواجهة من هو المسؤول.

لا تقام مسؤولية المقاول فقط في حالة عدم قيامه بالعمليات المنوطة به، وإنما أيضا في حالة التأخير في تنفيذ تلك العمليات، ويكون عرضة لدعوى قضائية في حالة تأخيره عن تنفيذ عمليات الشحن أو التفريغ في الوقت المتفق عليه كانهاء عملياته بعد المدة المتفق عليها، إلا إذا أثبت أن التأخير كان بسبب الغير³²⁹.

3- مقاول التشوين

حددت المادة 920 من ق.ب.ج التزامات المشون كما يلي :

« يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين استلام و تأشير و التعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة ، و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه».

يتضح من النص أن مقاول التشوين مثله مثل مقاول المناولة المينائية السابق الإشارة إليه، إذ يمكنه أن يتعاقد مع أي طرف من أطراف عقد النقل البحري للقيام بالعمليات المخولة له في المادة 920 ، وبالتالي يمكنه أن يشتغل لحساب الناقل البحري أو ممثله أو لحساب الشاحن أو لحساب المرسل إليه أو ممثله، وأيا كان الطرف الثاني في العقد يكون مقاول التشوين مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهي في عهده³³⁰.

كما تكون مسؤولية المشون تجاه من تقدم بطلب خدماته وفقا للفقرة 01 من المادة 924 من ق.ب.ج، ولا يكون مسؤولا عما أصاب البضاعة من خسائر أو أضرار قبل أن يشرع في تنفيذ الأشغال المتفق عليها أو عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد إتمام أعماله.

329 - مصطفى كمال طه، القانون البحري...، مرجع سابق ، ص 249.

330 - حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 92.

يمكن رفع الدعوى ضد مقاول التشوين عندما يخل هذا الأخير بالتزاماته التعاقدية المحددة في العقد المبرم بينه و بين من طلب خدماته وتثبت مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار للبضاعة أثناء قيامه بعملياته المتفق عليها.³³¹

4- وكيل السفينة

يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء وهذا حسب المادة 609 ق.ب.ج.

يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته لمهامه بمقتضى القانون العام، ويرتبط وكيل السفينة بالمجهز بموجب عقد وكالة يتضمن حقوق وواجبات الأطراف ، فتكون مسؤوليته تجاهه، كما تكون تجاه الغير المستفيد من خدماته³³².

يسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وکالته، فهو وكيل مأجور من المجهز يعمل باسمه ولحسابه، يجب عليه أن يبذل في تنفيذ وکالته عناية الرجل العادي أو رب الأسرة الحريص.³³³

لا يسأل وكيل السفينة في مواجهة الغير عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف، إلا إذا كان ذلك راجعا إلى خطئه الشخصي أو خطأ تابعيه³³⁴، ويقصد بالغير من لا يربطهم معه عقد كالتشاحن والمرسل إليه أو أي صاحب حق آخر في البضاعة، فهو مسؤول مثلا، عن تسليم البضاعة إلى من لا يحمل سند الشحن بصفة قانونية، أو إذا امتنع عن تسليم البضاعة إلى من بيده سند الشحن، أو تأخر في تسليم البضاعة أو في

331 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 193.

332 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 237.

333 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 113.

334 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 195 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تفريغها ولحقها أضرار من جراء تباطئه، وفي كل حالات المسؤولية يجب على المتضرر إثبات الخطأ من جانب الوكيل.

يعتبر وكيل السفينة مسؤولاً عن أخطائه إما بموجب المسؤولية التعاقدية إذا كان ثمة عقد يربطه بالطرف الثاني المتضرر وإما بموجب المسؤولية التقصيرية إذا لم يربطه أي عقد بالطرف المتضرر³³⁵.

تكون الدعوى ضد وكيل السفينة إما تعاقدية وإما تقصيرية فمسؤوليته التعاقدية لا يمكن إثارتها إلا من قبل من طلب خدماته، وهو عادة المجهز إذا كنا بصدد السفينة، أو صاحب البضاعة إذا كنا بصدد وكيل الشحنة و بالتالي فهو مسؤول تجاه موكله³³⁶، كما أن مسؤولية وكيل السفينة لا تنفي مسؤولية المجهز بصفته موكلا ، يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الوكيل في تنفيذ و كالتة وفقا للقواعد العامة.

تكون مسؤولية وكيل السفينة التقصيرية قبل كل من لا تربطه بهم علاقة تعاقدية، ولكن أصابهم ضرر نتيجة خطأ يعزى إليه، بمعنى أن وكيل السفينة لا يمكن أن يكون مسؤولاً عن أخطاء المجهز أو أخطاء الريان وإنما يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية فقط، وخلال المدة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته³³⁷.

بما أن وكيل السفينة غير مسؤول إلا عن أخطائه الشخصية دون أخطاء المجهز أو الريان، تعين عدم قبول الدعوى الموجهة إليه عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل إلا أن هذا لا يمنع المرسل إليه من توجيه الدعوى ضده بوصفه وكيلا عن المجهز، وتوجه الدعوى ضد الناقل البحري كما يمكن توجيهها ضد وكيل السفينة بصفته وكيلا عن المجهز خاصة عندما تكون الأضرار ذات أثر مستمر من الناقل إلى الوكيل.

335 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد... مرجع السابق، ص 203.

336 - أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري...، مرجع سابق، ص 135.

337 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 196.

ثانيا : في حالة عقد إيجار السفينة

تختلف صفة الناقل في حالة إيجار السفينة باختلاف أنواع هذا الإيجار فيما إذا كان الإيجار بالرحلة أو بالمدة الزمنية أو بهيكلها، إذ يتعين أن توجه الدعوى ضد من يكون الناقل المسؤول عن الأضرار الحاصلة للبضائع وتكون له هذه الصفة³³⁸.

1- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بالرحلة

إيجار السفينة بالرحلة يدخل ضمن حالات إيجار السفينة المجهزة بجميع لوازمها المطلوبة، من أجل قيامها بالملاحة البحرية في أحسن وجه وطبقا لمقتضيات المعاهدات الدولية المختصة في السلامة البحرية، وأن إيجار هذه السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين، غالبا بين شركتين ملاحيتين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف الأول المؤجر والثاني المستأجر حول محل العين المؤجرة وهي السفينة.

يحتفظ المؤجر في هذا النوع من الإيجار بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة³³⁹، وهو ما نصت عليه المادة 651 من القانون البحري الجزائري، وبالتالي يعتبر المسؤول أمام المدعي.

أصدرت في هذا الموضوع المحكمة العليا بتاريخ 22 نوفمبر 1994 تحت رقم 119766³⁴⁰، حكمها بموجب تحديد نوع عقد الإيجار المبرم بين المؤجر والمستأجر من قبل المدعي حتى تتمكن المحكمة العليا من فرض رقابتها.

ومن ضمن تحليلها للحكم المنتقد تطرقت إلى حالة إيجار السفينة بالرحلة واصفة الناقل فيها بقولها " في هذه الحالة أي الإيجار بالرحلة يبقى المؤجر مسؤولا عن الخسائر.

وفي قرار آخر بتاريخ 07 نوفمبر 1995 رقم 138944³⁴¹، جاء فيه:

338 - هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي...، مرجع سابق، ص 184.

339 - عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق، ص 528.

340 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 22 نوفمبر 1994 ، ملف رقم 119766 ، مشار إليه

لدى: هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 166 .

341 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 07 نوفمبر 1995 ، ملف رقم 138944 ، مشار إليه

لدى : بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 198.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

« حيث أنه في إطار استتجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية ، فإن المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها طبقاً لأحكام المادة 653 من القانون البحري .»

تجدر الملاحظة أن الريان في حالة إيجار السفينة بالرحلة، يبقى تابعا للمؤجر بالرحلة وليس للمستأجر، إذا لم ينص صراحة على خلاف ذلك، وفي نفس الوقت يعتبر الناقل بالنسبة للغير حامل سند الشحن وممثل للمجهز *représentant de l'armateur* بمعنى أنه يصدر سند الشحن ويوقع عليه تحت ختم السفينة مع تحديد ميناء القيد³⁴²، ويصدر سند الشحن بعنوان المؤجر، وبهذه الكيفية يستطيع الشاحن التعرف على الناقل الذي هو المؤجر في نفس الوقت.

تجدر الإشارة أيضا أن السفن أصبحت في أيامنا هذه تستعمل نظام نقل متتابع مع عدد من السفن لإنجاز مختلف مراحل النقل البحري لعملية واحدة، بمعنى تداخل عدة شركات ملاحية في تنفيذ مهمة واحدة يتضمنها سند الشحن.

- في حالة تضمن سند الشحن اسم شركة بحرية واحدة، تعتبر الشركة المتضمن عنوانها سند الشحن هي الناقل، وتعتبر كذلك ولو لم تقم بعملية النقل.³⁴³

- في حالة تضمن سند الشحن اسم شركتين معا أو خدمة موحدة، في هذه الحالة صفة الناقل تكون للشركتين معا ولو أن الخدمة قدمت من قبل شركة واحدة³⁴⁴.

إذا كان سند الشحن بدون عنوان، أي أنه صدر بدون اسم الناقل يعتبر المجهز هو الناقل وفقا للمادة 754 من ق.ب.ج التي نصت على أنه إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها، هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح.

342 - عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق، ص 529.

343 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 90.

344 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 198 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

قضت في هذا الصدد محكمة استئناف روان في 15 جوان 1984³⁴⁵، ومحكمة استئناف أكس أنبروفانس في 14 فيفري 1984³⁴⁶، بالنسبة لسند الشحن الذي لا يتضمن أية بيانات أو عبارات يمكن بموجبها التعرف على الناقل، حيث قضت بقبول طلبات مالكي البضاعة الموجهة ضد المجهز المالك للسفينة، وتبنتها محكمة النقض الفرنسية.

2- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية

إيجار السفينة لمدة زمنية محددة هو عقد يحدد أطرافه المؤجر والمستأجر، مدة استغلال السفينة يبدأ من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، وتنتهي في اليوم المتفق عليه في العقد المبرم بين الطرفين³⁴⁷، فإذا كان استئجار السفينة لمدة زمنية معينة، يكون المستأجر هو الذي له صفة الناقل و ليس مؤجرها، وفقا لمقتضيات المادة 701 من ق.ب.ج.

تناولت المحكمة العليا هذه المسألة وتطرقت إلى الحالات المختلفة لإيجار السفينة، من ضمنها حالة الإيجار لمدة زمنية في القرار المؤرخ في 22 نوفمبر 1994 بقولها:

" وإذا كانت السفينة مستأجرة لمدة زمنية وفقا لأحكام المادة 650 و ما يليها من القانون البحري ففي هذه الحالة المسؤولية ترجع إلى المستأجر... " .

تجدر الملاحظة أن الريان في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية محددة يعتبر تابعا للمستأجر، لكون المستأجر في هذا النوع من الإيجار يحتفظ بالتسيير التجاري للسفينة وهذا وفقا لنص المادة 701 من ق.ب.ج التي تنص على أنه:

« يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الريان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر ».

³⁴⁵ - قرار محكمة " روان " الفرنسية بتاريخ 15 جوان 1984، نقلا عن : بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 199.

³⁴⁶ - قرار محكمة " أكس أنبروفانس " الفرنسية بتاريخ 14 فيفري 1984، نقلا عن: بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 199.

³⁴⁷ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 184 .

3- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بهيكلها أو غير مجهزة

إيجار السفينة بهيكلها هو الإيجار الذي يتم الاتفاق بين المؤجر والمستأجر حول سفينة غير مسلحة وغير مجهزة بما فيه الكفاية، فيقوم المستأجر على حسابه الخاص، بتسليحها وتجهيزها وتطعيمها بالشكل الكافي حتى تصبح صالحة للملاحة³⁴⁸.

إذ نصت المادة 724 من القانون البحري على أنه:

« يتعهد المؤجر بموجب عقد إستأجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود...»، كما أضافت المادة 729 من نفس القانون على أن: « يزود المستأجر السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحقة ».

يعتبر المستأجر في حالة إيجار السفينة بهيكلها، هو المسؤول عن كل ما يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف خلال مدة الإيجار لكونه يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة وفق أحكام الفقرة الأولى من المادة 730 من ق.ب ومن ثم نفس الحكم المطبق في حالة إيجار السفينة بالمدة الزمنية يطبق على هذه الحالة لاشتراك الحالتين من الإيجار بالمدة الزمنية وبهيكلها في تسيير المستأجر للسفينة تجارياً، ولهذا السبب تعتبر المحكمة العليا المستأجر هو المسؤول وحده عن الخسائر اللاحقة بالبضائع.³⁴⁹

لا يختلف سند الشحن الذي يصدره الربان في حالة إيجار السفينة بهيكلها، عنه في حالة إيجار السفينة بالمدة الزمنية باعتباره تابعا للمستأجر ويخضع لأوامره، وبالتالي يصدر سندات الشحن في النماذج التي تحمل اسم وعنوان المستأجر المتبوع وبهذه الصيغة يعرف الشاحن أنه يتعامل مع ناقل مستأجر كما يعتبر المستأجر المجهز، لأنه يقوم بتجهيز السفينة وتطعيم السفينة، ومن حقه إبرام عقود النقل مع الشاحنين ويعتبر أيضا ناقلا في مواجهة الشاحنين.³⁵⁰

348 - أسيل باقر جاسم، مرجع سابق، ص 34.

349 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 201.

350 - سوزان علي حسن، مرجع سابق، ص 131.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يضمن المؤجر ويحل محله في مواجهة مطالبات الغير وفق أحكام الفقرة الثانية من المادة 730 من ق.ب.ج، كما تظهر صفة الناقل المستأجر والبيانات المتعلقة به في سند الشحن نفسه بكيفية واضحة، أما إذا لم يكن كذلك عد المجهز هو الناقل في مواجهة مطالبات الشاحنين³⁵¹.

الخلاصة على ما سبق فيما يخص صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضاعة من خلال عقود إيجار السفينة، أن مسؤولية المؤجر أو المستأجر تختلف حسب اختلاف عقود إيجار السفينة، ولكل دعوى أو مطالبة يجب أن توضح نوع الإيجار المتعلق بها، حتى يمكن للمحكمة العليا بسط رقابتها على الأحكام والقرارات إن كانت مطابقة للقانون أم لا .

المطلب الثاني

إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

تتطلب دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مباشرة عدة إجراءات تتعلق أساسا بالإخطار والاختصاص والتقدم.

يعتبر الإخطار إجراء سابق للدعوى البحرية ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظات³⁵²، كما أن إجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول الدعوى وإنما بإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو أضرار في البضاعة أثناء تسليمها، وبدون إجراء الإخطار يعتبر الناقل قد سلم البضاعة كاملة وسليمة كما هي مدونة في سند الشحن، إلى أن يثبت المرسل إليه خلاف ذلك وينقلب عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه بعد أن كان على عاتق الناقل³⁵³، غير أنه لا جدوى من الإخطار إذا تمت معاينة البضاعة حضوريا بين الناقل والمرسل إليه أو ممثله عند تسليم البضاعة، أو إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً (الفرع الأول).

351 - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 06.

352 - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري...، مرجع سابق، ص 185 .

353 - أسيل باقل جاسم، مرجع سابق، ص 142.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كما أن الاختصاص في المواد البحرية يتيح لصاحب الحق في البضاعة اللجوء إلى عدة جهات قضائية مختصة، بالإضافة إلى الاختصاص المنصوص عليه في القواعد العامة (الفرع الثاني) وصولاً إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع الذي يختلف حسب اختلاف العقود المبرمة بين الأطراف المعنية (الفرع الثالث)

الفرع الأول

شرط الإخطار

حماية الناقل من المطالبات المتأخرة فرض على المرسل إليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة منسوب إلى الناقل، أي أن الضرر وقع بالبضاعة في حراسة الناقل وتحت سيطرته وقبل تسليمها إلى المرسل إليه، ويتم إثبات ذلك في الوقت الذي يتم فيه التسليم، أما إذا أطال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر فإنه قد يتعذر إثبات وقت حدوث الضرر وسببه، فقد يكون من حدوث الضرر بعد التسليم أو لأسباب لا يسأل عنها الناقل، لذا يجب على صاحب الحق في استلام البضاعة أن يقوم ببعض الإجراءات لإثبات واقعة هلاك البضاعة أو تلفها ليتمكن من المطالبة بالتعويض وهذا الإجراء يتمثل في الإخطار أي إخطار الناقل بالهلاك أو التلف³⁵⁴، وسنحاول دراسة هذا الموضوع من خلال التطرق إلى تعريف الإخطار (أولاً) ثم إلى تبيان شروطه (ثانياً) ثم الأطراف المعنية بالإخطار (ثالثاً) وصولاً إلى ميعاد الإخطار (رابعاً)

أولاً : تعريف الإخطار

لم يعرف القانون البحري ولا المعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل لسنة 1924 أو معاهدة هامبورغ لسنة 1978) المقصود من الإخطار³⁵⁵ وترك الأمر في ذلك إلى الفقه والقضاء إذ عرف الفقيه الفرنسي الأستاذ " روديير " الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضى ورفض قيام قرينة التسليم المطابق³⁵⁶.

354 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 132.

355 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 75.

356 - RODIERE René et DU PNTAVICE Emmanuel , op-cit , p 370.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نص القانون البحري في المادة 790³⁵⁷ ومعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 في المادة 6/3، على الحالات التي يتم فيها إجراء الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاصلة للبضاعة.

يمكن أن تكون الخسائر جزئية أو كلية، وإذا كان التبليغ يمكن أن يتم في حالة الخسائر الجزئية لإمكان استلام البضاعة في الجزء السليم منها، فإنه لا يمكن إجراء هذا التبليغ في حالة الخسائر الكلية لعدم إمكانية استلام البضاعة³⁵⁸، كما يلاحظ عدم إدراج هذه الفقرة ضرر التأخير في تسليم البضاعة، رغم ورودها في كثير من النصوص من القانون البحري منها المادة 805 مثلا، بينما حالة الأضرار الحاصلة للبضاعة يعني وصول البضاعة كاملة ولكن تالفة، بحيث لا يمكن استعمالها في الغرض الذي خصصت لها.

اشتراط النصاب على أن يتم التبليغ سواء من قبل المرسل إليه الذي هو صاحب الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول، إلى جانب ممثله كوكيل العبور أو وكيل الشحنة أو غيرهم من الأشخاص الذين لهم وكالة خاصة من المرسل إليه لاستلام البضاعة، وعلى أن يوجه التبليغ إلى الناقل الذي كانت البضاعة في عهده عند إصابتها بالخسائر أو الأضرار.

لم يذكر نص القانون البحري "وكيل الناقل" مثل ما ذكر في نص المعاهدة، الذي بدوره يمكن أن يمثل الناقل بموجب عقد مبرم بينهما في هذا الشأن ويقوم بتوجيه الإخطار للناقل إذا أصاب البضاعة أي ضرر، كوكيل السفينة مثلا.³⁵⁹

357 - المادة 790 من ق.ب.ج تنص على أنه: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل، إعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها. تعتبر باطلة، كل الشروط التعاقدية الناصية على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه"

358 - VILLARD Antoine, Transports maritimes, op-cit, p 11 .

359 - عبد الغني عفون، مرجع سابق، ص 18 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يجب أن يكون التبليغ كتابيا وفي وقت محدد يختلف حسب ما إذا كانت الخسائر أو الأضرار ظاهرة أو غير ظاهرة، فإذا كانت ظاهرة أي يمكن معاينتها لمجرد استلامها أول مرة حدد النص أن يتم التبليغ قبل وأثناء الاستلام، بينما إذا كانت غير ظاهرة فالتبليغ يجري خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ استلام البضاعة، غير أن عبارة " قبل الاستلام " المنصوص عليها في المادة يكتنفها بعض الغموض، لو لم تليها عبارة أو " أثناء التسليم " التي جرى بها العمل في الموائى الجزائرية بصفة عامة³⁶⁰.

لا جدوى من إجراء هذا التبليغ في حالة قيام معاينة بمعرفة أطراف النقل المعنيين فور استلام البضاعة ومناقشة الخسائر أو الأضرار المبينة في محضر يثبت ذلك³⁶¹.

وحفاظا على مصلحة صاحب الحق في البضاعة، فإن المشرع أحاط النص بقاعدة آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها تتمثل في عدم قبول شروط أخرى غير تلك المبينة في هذا النص، وذلك تحت طائلة البطلان كقبول صاحب البضاعة تعويض أقل من القيمة الحقيقية للأضرار عند إجراء المعاينة الحضورية وعدم اللجوء إلى القضاء، كما تشمل مسؤولية الناقل الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضاعة خلال فترة الرحلة البحرية، بما فيها فترة الشحن و فترة التفريغ.

يستوي ذلك إذا قام الناقل البحري بشحن البضاعة أو بتفريغها بنفسه وبوسائله الخاصة الموجودة على السفينة أو مستعينا في ذلك بمقاولي الشحن والتفريغ المتواجدين في الميناء، كما يتم إخطار الناقل بما أصاب البضاعة من خسائر أو أضرار من قبل المرسل إليه نفسه باعتباره صاحب الحق في البضاعة المنقولة بحرا، وفي حالة تعذر المرسل إليه يحل محله في ذلك ممثله الذي يقوم بتعيينه بصفة قانونية.

360 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 76.

361 - AMMAR Daniel , « Droit maritime - Droit du fréteur - Loi applicable - Convention de Rome » , Revue de jurisprudence commerciale ancien journal des agrées , N° 1 Janvier , Paris , 1999 , p 17.

ثانيا : شروط الإخطار

يتجسد الإخطار في شرطين أساسيين الأول يتمثل في أن يكون الإخطار مكتوبا، أما الثاني فيتمثل في أن يكون هذا الإخطار واضحا ومحددا.

1- أن يكون الإخطار مكتوبا

اشتراط القانون البحري في الفقرة الأولى من المادة 790، وكل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ أن يتم الإخطار في شكل كتابي وليس شفهي³⁶²، كما يستوي في ذلك إذا كانت الكتابة بخط يد صاحب البضاعة أم بآلة راقية أو على الكمبيوتر أو بواسطة أية وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة³⁶³.

لا تعتبر الكتابة شرطا لقبول الدعوى، وإنما لإثبات وجود الضرر عند التسليم، كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلا خاصا³⁶⁴ بل كل ما يجب أن يتوافر فيه هو أن يكون مكتوبا في شكل واضح، سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار ، فيجوز أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية télégramme، وبما أن الكتابة تكون مقبولة في أي شكل كانت فأرسال تلكس يتضمن حدوث الأضرار بكيفية واضحة و دقيقة يعتبر تحفظا مقبولا.

2- أن يكون الإخطار واضحا ومحددا

الوضوح والتحديد شرطان ضروريان في كتابة الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل من أجل قبوله من قبل المحكمة التي تنتظر في النزاع، ويجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلا من خسائر أو أضرار محررة بصفة واضحة ودقيقة بمعنى أنه يشمل في مضمونه على ماهية الخسائر أو الأضرار التي يرتضيها المرسل إليه عند

³⁶² - تنص الفقرتين الأولى والثانية من المادة 09 من إها على أن يكون الإخطار مكتوبا، أنظر : عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 1505.

³⁶³ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 76.

³⁶⁴ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 304.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

استلامه البضاعة، وأن يكون محددًا وبعيدًا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها³⁶⁵.

كما يشترط في كتابة التحفظات أن تتعلق بما حدث فعلا من خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء عملية الاستلام، وليس ما قد يحدث مستقبلا رغم التأكد من حصوله³⁶⁶.

لا يعتد بالإخطار الذي يرسل قبل استلام البضاعة بدعوى الاحتفاظ بحق المرسل إليه على ما قد يظهر من مختلف الأضرار للبضاعة عند استلامها، وهو ما حكمت به محكمة استئناف "روان" بقرار مؤرخ في 04 فيفري 1954³⁶⁷ وكذلك محكمة إستئناف "باريس" في قرار مؤرخ في 06 أبريل 1978³⁶⁸.

وإذا تعلق الإخطار بنقص أو عجز في البضاعة، على المرسل إليه أو ممثله الذي يقوم بتوجيه الإخطار للناقل أو ممثله ذكر مقدار النقص أو العجز، مثلا إذا كان العجز أو النقص في البضاعة يكون تحرير الإخطار كما يلي : خمسة طرود مفقودة وعشرة صناديق فارغة من محتوياتها، وإن تعلق بتلف بينت ماهيته مثلا : خمسة طرود ملوثة بالزيت وعشرة صناديق مبللة بالماء.

إذا تعلق الأمر في تحديد الأضرار، فإن التحفظ على 248 كيس من القهوة مثلا دون تحديد العلامة الخاصة بها، وأن محضر الخبرة تضمن 1258 كيس فاسد من مجموع الشحنة، فإنه يتعذر على المحكمة معرفة ما إذا كانت 248 كيس المذكورة في التحفظ تدخل ضمن النزاع المطروح أمامها أم لا.

إذا تم توجيه الإخطار طبقا للشروط المذكورة ، فإنه يكون قرينة قانونية لصالح المرسل إليه تدعمه أمام المحكمة مفادها أن البضاعة لم تسلم له طبقا لمواصفاتها في سند الشحن وأن الناقل البحري مسؤول عما لحق البضاعة من خسائر أو أضرار يتعين

365 - بوحدى نصيرة ، مرجع سابق ، ص 36 .

366 - علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1996 ، ص 540 .

367 - قرار محكمة "روان" الفرنسية بتاريخ 04 فيفري 1954 ، نقلا عن : جبارة نورة، مرجع سابق، ص 149.

368 - قرار محكمة "باريس" الفرنسية بتاريخ 06 أبريل 1978 ، نقلا عن: بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 209.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

عليه تعويضها³⁶⁹ ، وبالتالي يتحرر من تقديم الإثبات أن الخسائر أو الأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل، وهي قرينة قانونية وفق أحكام المادة 337 فقرة أولى من القانون المدني الجزائري التي بينت أن « **القرينة القانونية تعني من تقررت لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات ...** ».

يقع عبء الإثبات على عاتق الناقل البحري كشركة التأمين إذا سددت التعويض، فإنها تحل محل المؤمن له بموجب عقد الحول تثبت فيه أن الخسائر أو الأضرار قد حصلت خلال المرحلة البحرية، عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل البحري وذلك بكافة طرق الإثبات، ولقد نصت نفس المادة في الفقرة الثانية منها على أنه:

« **يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك** ».

فالناقل البحري إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يقدم الدليل على أن الخسائر أو الأضرار قد أصابت البضاعة قبل شحنها أو بعد تسليمها³⁷⁰.

ثالثا : الأطراف المعنية بالإخطار

حددت المادة 790 فقرة أولى من ق.ب.ج والمادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل، الأطراف المعنية بالإخطار وهم المرسل إليه أو ممثله من جهة، والناقل البحري أو ممثله من جهة ثانية، وبما أن الإخطار هو إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو من يمثله، فإنه يوجه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ، حيث تنتقل البضاعة من حيازة الناقل إلى حيازة المرسل إليه.³⁷¹

وعليه يتم تقسيم الأطراف المعنية بالإخطار إلى فئتين، الأولى التي توجه الإخطار والثانية الموجه إليها الإخطار.

³⁶⁹ - علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 544.

³⁷⁰ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 434 .

³⁷¹ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري...، مرجع سابق، ص 286.

1- ممن يوجه الإخطار

يوجه الإخطار من قبل كل شخص له شأن ومصالحة في وصول البضاعة سالمة ومطابقة لمواصفاتها المذكورة في سند الشحن، فيجوز توجيه الإخطار من قبل المرسل إليه المسمى في سند الشحن أو مظهره الأخير أو حامله الأخير، إلى جانب جواز توجيهه من قبل ممثلي المرسل إليه مثل وكيل الشحنة أو من له الحق في تمثيل المرسل إليه³⁷² ونستعرض هؤلاء في ما يلي :

أ - المرسل إليه

يمكن تعريف المرسل إليه هو الشخص الذي له الحق في إستلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ، بموجب سند شحن بإسمه أو لإذنه أو لحامله³⁷³، وطبقا لنظرية سند الشحن، أن حق المطالبة بالبضاعة وحق الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمنة في سند الشحن نفسه ومنقولة معه، وأن الحائز الشرعي لهذه الوثيقة له الحق في استلام البضاعة.

يعد صاحب الحق في الدعوى هو ذاته صاحب الحق في البضاعة والذي يحق له توجيه الإخطار للناقل أو ممثله، إذا ما ثبتت الخسائر أو الأضرار في البضاعة ويكون كذلك صاحب صفة في التقاضي في نفس الوقت.

فرغم أن عقد النقل البحري يبرم بين الناقل أو ممثله، والشاحن أو ممثله فإن المرسل إليه يثبت صفته بتقديمه سند الشحن، حيث صدر في هذا الشأن قرار من المحكمة العليا يبرز صفة المرسل إليه أو ممثله.

بموجب القرار رقم 145015 المؤرخ في 17 ديسمبر 1996³⁷⁴ الذي رفض طلبات الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سوناطراك، التي كانت ترمي إلى تعويض الخسائر لكونها لم تبرز صفتها في التقاضي بتقديمها وثيقة الشحن، إذ أن شركة

³⁷² - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 210 .

³⁷³ - هاني محمد دويدار، إشكالات تسليم البضائع...، مرجع سابق، ص 92 .

³⁷⁴ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 17 ديسمبر 1996 ، ملف رقم 145015. نقلا عن: هادف محمد الصالح ، مرجع سابق ، ص 157 .

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

التأمين رجعت على الناقل البحري بعد أن سددت التعويض لصاحب البضاعة المتضررة شركة سوناطراك (المرسل إليه)، إلا أن المدعية شركة التأمين لم تقدم سند الشحن سواء أمام محكمة الدرجة الأولى أو أمام محكمة الاستئناف، مكتفية بتقديم عقد الحلول وإيصال دفع التعويضات معتبرة أن صفتها في التقاضي تتوقف في الوثيقتين المقدمتين خلال المرافعة فكان الحكم بعدم قبول الدعوى.

ب - ممثل المرسل إليه

ممثل المرسل إليه هو كل شخص طبيعي أو معنوي يسمح له القانون أن يحل محل المرسل إليه في استلام البضاعة³⁷⁵، وما يترتب على هذا الإستلام من آثار في حدود الإتفاق المبرم بين الطرفين³⁷⁶ وهم :

- وكيل الحمولة (وكيل الشحنة)

نظم القانون البحري الجزائري مهنة وكيل الحمولة، في المادة 621 بنصه على أنه:

« يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكلية و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم».

يتضح من هذا النص أن وكيل الحمولة يعمل لحساب ذوي الحق على البضاعة وهم المرسل إليه أو ممثليه القانونيين، وكل حامل شرعي لسند الشحن ويخول لوكيل الحمولة الحق في استلام البضاعة باسمه بموجب وكالة بتصرف في حدود مقتضيات البنود المتضمنة فيها، وعليه أوجب القانون أن يقوم بتقديم التحفظات ضد الناقل وذلك في نص المادة 624 التي تضمنت على أنه :

« يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط و المهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة و كمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى

³⁷⁵ - محمد السيد الفقي ، القانون البحري ...، مرجع سابق، ص 370.

³⁷⁶ - عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 1505.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الخاصة بالنقل، وعند عدم إبداء هذه التحفظات يعد الوكيل قد استلم البضاعة في الحالة والأهمية الموصوفتين بوثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى، حتى ثبوت العكس».

كما سمح القانون لوكيل الحمولة أن يحل محل المرسل إليه أمام مختلف الجهات القضائية المختصة بصفته مدعيا إذا كان متضررا نتيجة لعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية، أو مدعى عليه إذا كان محل دعوى قضائية، وذلك في حدود الوكالة التي تمنح له هذا الحق³⁷⁷، وهو ما نصت عليه المادة 623 من القانون البحري بنصها:

« يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء ، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق » .

-مقاوول التشوين

يمكن لمقاوول التشوين أن يمثل المرسل إليه إذا كان يعمل لحسابه وأن يتخذ التحفظات ضد الناقل البحري، وهو ما تضمنته المادة 923 من القانون البحري على أنه:

« يتخذ مقاوول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها ».

-وكيل العبور

يعرف في الجزائر بالوكيل المعتمد لدى الجمارك، يكلف عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسلمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها، كما يقوم بجميع الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن، كما يدفع الحقوق والرسوم المستحقة كما يقوم عند تفقده البضاعة باتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة³⁷⁸.

³⁷⁷ - بوعلام خليل، « التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية »،

مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، قسم الوثائق، ص 2004، ص 60 .

³⁷⁸ - بوعلام خليل، إجراءات النقاضي في المنازعات البحرية ...، مرجع سابق، ص 214 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

كما أن الإخطار لا يستفيد به إلا من أجراه³⁷⁹، إذ طرحت قضية أمام محكمة استئناف " روان "، وقائعها تتخلص أن شخص استلم بضاعته تالفة نتيجة تشبعها برائحة غريبة من جراء رصها في عنبر السفينة إلى جانب بضاعة أخرى، إلا أن المرسل إليه لم يقدم التحفظ في الوقت المناسب، وتصادف أن مرسلا إليه آخر جرى لبضاعته نفس التلف ويبادر بإجراء التحفظ في الوقت المحدد. وحاول الأول أن يستند إلى تحفظ الثاني، إلا أن المحكمة رفضت ذلك ما لم يثبت أن البضاعتين كانتا متلامستين ومرصومتين في عنبر واحد إلى جانب البضاعة المعزوة إليها إحداث التلف³⁸⁰.

2- إلى من يوجه الإخطار

يوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيل الناقل كما يوجه إلى الربان.

أ - الناقل

يوجه الإخطار إلى الناقل باعتباره المسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وفي حالة عدم إمكانية ذلك يوجه الإخطار إلى ممثله القانوني³⁸¹، وقد نص القانون البحري في المادة 790 السالفة الذكر على أن يوجه التبليغ إلى الناقل في ميناء تفريغ البضاعة، باعتباره المكان المناسب لمعرفة حالة البضاعة وما يكون قد أصابها من خسائر أو أضرار عند استلامها من قبل صاحب الحق فيها، وهو الميناء الذي يكون عادة محل الاختصاص للمحكمة التي تنتظر في النزاع القائم بين الناقل أو ممثله والمرسل إليه أو ممثله، مثلا إذا كانت السفينة تابعة للشركة الجزائرية للملاحة وتم تفريغ البضاعة في ميناء الجزائر، فإن الإخطار يوجه إلى الناقل نفسه، بينما إذا تم التفريغ في ميناء مرسيليا بفرنسا، يمكن توجيه الإخطار لوكيل الناقل المتواجد هناك .

³⁷⁹ - BOUKEFRIM Ben Aziza , la Responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports , Université de droit , d'économie et des sciences , D'Aix - Marseille III , 2001, p 39 .

³⁸⁰ - AMMAR Daniel , op -cit , p 15 .

³⁸¹ - تنص المادة 6/19 من إها على ما يلي :

" إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع، فأى إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر، كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي " . نقلا عن : خلفي أمين، المرجع السابق، ص 75 .

ب- وكيل الناقل

وكيل الناقل يتولى شؤون السفينة وطاقمها، منذ وصولها إلى الميناء إلى حين مغادرتها له³⁸². فتوجه التحفظات عادة إلى وكيل الناقل باعتباره ممثلاً له.

كما أن المحكمة المختصة للفصل في النزاع البحري القائم بين الناقل والمرسل إليه قد تكون محكمة موطن الوكيل، طالما كان من الجائز له تمثيل الناقل كمدعي أو مدعى عليه بموجب إتفاق مبرم بين الطرفين.³⁸³

وهو ما نصت عليه المادة 613 من القانون البحري على أنه:

« يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان

تمثيله يمنحه هذا الحق».

ج - الريان

إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي وحدث نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة ولم يكن هناك وكيل يمثلها، فإن التبليغ يوجه إلى ريان السفينة بصفته ممثلاً للناقل³⁸⁴، وهو ما نصت عليه المادة 588 من ق.ب.ج أنه إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الريان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلاً آخر عنه.

رابعاً : ميعاد الإخطار

اختلفت التشريعات البحرية والمعاهدات الدولية في تحديد ميعاد الإخطار للناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار التي تحصل للبضاعة، خلال نقلها بحراً بموجب سند الشحن حسب ما إذا كان الضرر ظاهراً أو غير ظاهر، وستعرض لذلك في القانون البحري ومعاهدة بروكسل ثم معاهدة هامبورغ.

³⁸² -إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية...، مرجع سابق، ص 176.

³⁸³ - بوحيدي نصيرة، مرجع سابق، ص 60 .

³⁸⁴ - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 42 .

1- في القانون البحري الجزائري و معاهدة بروكسل لسنة 1924

ميزت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري والفقرة 6 من المادة 3 من معاهدة بروكسل³⁸⁵ ، بين حالتين من الخسائر والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل أو وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بينما في الحالة الثانية، فإن ميعاد الإخطار يجب أن يتم خلال ثلاثة أيام عمل إعتبارا من التسليم الفعلي للبضاعة.

أ - حالة الهلاك أو التلف الظاهر

يكون الهلاك أو التلف ظاهرا عندما يمكن للشخص العادي اكتشافه وملاحظته بمجرد النظرة الأولى للبضاعة في شكلها الخارجي، بدون الحاجة إلى فتح الطرود أو فك الأغلفة التي تحتوي البضاعة بل بمجرد الوقوف عليها تظهر عيوبها³⁸⁶ ، إذ نصت المادة 1/790 على أنه:

« إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لحين ثبوت العكس».

وتجدر الملاحظة أن ميعاد التبليغ في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل يميز بين مرحلتين، مرحلة ما قبل تسليم البضاعة ومرحلة تسليم البضاعة.

يرى الدكتور أحمد محمود حسني وهو يميز بين مرحلة بعد التفريغ وقبل الاستلام، بأنه إذا أودعت البضاعة بعد تفريغها في مخزن على الرصيف، يتوقف ذلك على صفة

³⁸⁵ - تنص المادة الثالثة فقرة 6 من م ر على أنه : " فيما عدا الحالات التي يعطى فيها الناقل أو وكيله ، في مرفأ التفريغ قبل عملية سحب البضاعة أو خلالها ، وقبل وضعها في حراسة الشخص الذي يحق له إستلامها بموجب إتفاقية النقل ، إشعارا خطيا عن الخسائر و الأضرار بصورة عامة ، يشكل سحب البضاعة قرينة كافية بأن البضاعة سلمت من قبل الناقل كما هي في بوليصة الشحن و ذلك حتى ثبوت العكس .

إذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة ، يجب أن يعطى الإشهار خلال الإستلام و بحضور الفريقين ... " ، نقلا عن : بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 194.

³⁸⁶ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية...، مرجع سابق، ص 356.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الشاحن الذي ستوضع لديه البضائع بعد تفريغها وقبل استلامها فعلا من قبل المرسل إليه، سواء يحتفظ بالبضاعة كأمين لحساب الناقل أم لحساب المرسل إليه صاحب الحق في تسليمها، أو كان ذلك لحساب الناقل فلا يعتبر أن هناك تسليم قد تم في مفهوم البند الأول من الفقرة 6 من المادة 03 من المعاهدة، أما إذا كان المخزن يتسلم البضاعة لحساب صاحبها فإننا نكون بصدد تسليم فعلي، وبالتالي يكون على المخزن أن يوجه التحفظ للناقل إذا تبين له أن البضائع متضررة.³⁸⁷

إلا أننا نرى أنه إذا تسلم المخزن البضاعة لحساب المرسل إليه، يكون ذلك بموجب إتفاق بين الطرفين صاحب البضاعة والمخزن، ويكون شأنه في ذلك شأن وكيل الشحنة وبالتالي نكون بصدد تسليم فعلي للبضاعة، ولا تطبق عليها مرحلة ما قبل التسليم المنوه إليها في البند الأول من الفقرة 6 من المادة 3 من المعاهدة.

تحدد مرحلة التسليم الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضاعة من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله، وقد تستغرق أكثر من يوم حسب كمية البضاعة وطبيعتها، حيث أن عملية التسليم تبدأ من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي بانتهاء آخر جزء منها³⁸⁸، والإخطار يكون عند تسليم آخر جزء منها.

أما إذا كان التفريغ على أجزاء يتخللها وقت طويل فيتم الإخطار عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار والبضاعة تنتظر الأجزاء الأخرى التي لم تصل بعد إلى ميناء التفريغ.³⁸⁹

ب- حالة هلاك أو تلف غير الظاهر

حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر هي الحالة التي لا يتمكن فيها المرسل إليه أو ممثله من التحقق من حالة البضاعة، والتأكد من سلامتها وتطابقها للمواصفات المدونة في سند الشحن بسهولة وإنما يتطلب لذلك متسع من الوقت³⁹⁰، إذ نصت الفقرة الثانية

387 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 315.

388 - هاني دويدار، النقل البحري والجوي...، مرجع سابق، ص 234 .

389 - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 219.

390 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد...، مرجع سابق، ص 307 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

من المادة 790 من القانون البحري الجزائري، والفقرة السادسة من المادة الثالثة من م.ب لسنة 1924 على مد ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام كاملة، على أن تسري من تاريخ التسليم .

2- في اتفاقية هامبورغ

ميزت اتفاقية هامبورغ هي الأخرى بين الهلاك أو التلف الظاهر، والهلاك أو التلف غير الظاهر.

أ - حالة الهلاك أو التلف الظاهر

إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا فإنه وفقا للفقرة 1 من المادة 19 من اتفاقية هامبورغ، يجب توجيه الإخطار في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه³⁹¹ .

يعني ذلك أن للمرسل إليه يومين على الأقل، يوم التسليم الأول من وقت تسليم البضاعة إلى نهايته مساء ويوم ثان بعده وإذا كان اليوم التالي ليوم التسليم يوم عطلة، فيمتد إلى اليوم الموالي و إذا كان كذلك يوم عطلة يمتد إلى اليوم الذي بعده وهكذا .

ب- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فإنه وفقا للمادة 19/2 من إتفاقية هامبورغ، فإنه يتعين توجيه الإخطار الكتابي خلال الخمسة عشر يوما المتصلة التي تلي يوم التسليم³⁹² .

تعني عبارة المتصلة في نص هذه الفقرة أن أيام العطلة تحسب إذا تخللت هذه المدة، أما إذا كان آخر يوم هو يوم عطلة فلا يدخل في الحسبان ويعتد باليوم الموالي للعمل شأنه في ذلك شأن ميعاد الفقرة 1 السابق الإشارة إليه.

³⁹¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ...، مرجع سابق ، ص 227 .

³⁹² - BOUKEFRIM Ben Aziza, op- cit , p 39 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لا جدوى من أي إخطار كتابي إذا حصلت معاينة أو فحص للبضاعة ودون ذلك في محضر بمعرفة أطراف العقد وقت تسليم البضاعة، فإما أن يعرض الناقل المرسل إليه وديا وفقا للمحضر وإما ينتظر الدعوى أمام القضاء.³⁹³

تبين من النصوص السابقة تباين المواعيد بالنسبة للأضرار الغير الظاهرة من ثلاثة أيام في القانون البحري ومعاهدة بروكسل إلى خمسة عشر يوما في اتفاقية هامبورغ، تسري من تاريخ التسليم.

كما أضافت معاهدة هامبورغ زيادة على معاهدة بروكسل، الخسارة التي تلحق بالشاحن أو المرسل إليه نتيجة التأخير في تسليم البضاعة عن الموعد المتفق عليه إذا كان هناك إتفاق أو عن الموعد المعقول بالنسبة للناقل العادي في نفس الظروف، وأن ميعاد تقديم الإخطار ستون 60 يوما تالية لتاريخ التسليم.³⁹⁴

يلاحظ من تفاوت هذه المواعيد أن المشرع الدولي في اتفاقية هامبورغ راعى مصالح الشاحن أو المرسل إليه، ومكنه من وقت كاف لمعاينة البضاعة والإطلاع عليها ولفتح الحاوية أو الصناديق أو الطرود، ومعاينة ما بداخلها والكشف عن الأضرار وتحرير التحفظات بكيفية واضحة ومحددة طبقا لما يشترطه القانون أكثر من نصوص معاهدة بروكسل، التي يمكن أن نقول عنها أنها أصبحت لا تتماشى مع تطور النقل البحري للبضائع وما عرفته تكنولوجية صناعة النقل البحري الحالي.

الفرع الثاني

الاختصاص القضائي في نظر دعوى المسؤولية

تتعلق قواعد الاختصاص النوعي بالنظام العام فإنه يمكن للمحكمة أن تثيرها من تلقاء نفسها وفي أية مرحلة كانت عليها الدعوى، أما قواعد الاختصاص المحلي فلا تتعلق بالنظام العام وبالتالي لا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى

³⁹³ - OLIVIER Cachard. , Droit du commerce international , 2^{eme} édition , L.G.D. J lextenso , Paris , 2011 , p 304 .

³⁹⁴ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 231 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

للاختصاص المحلي من تلقاء نفسها وعلى من يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات وإلا سقط الحق فيه. نظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية، غير أنه لم تتضمن معاهدة بروكسل الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 25 أوت 1924، مسألة تحديد الاختصاص القضائي المتعلق بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع³⁹⁵، وقد يكون القصد من ذلك ترك هذه المسألة للدول الأعضاء تنظمه بنفسها في قوانينها الوطنية.

خلافًا لمعاهدة هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع المؤرخة في 31 مارس 1978، التي نظمت هذا الموضوع وشمل هذا التنظيم تحديد المحكمة المختصة بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع. وعليه سنتطرق إلى الاختصاص القضائي المحلي في نظر دعوى المسؤولية في كل من القانون البحري الجزائري (أولاً) ثم في معاهدة هامبورغ (ثانياً).

أولاً : الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري

تنص المادة 745 من ق.ب.ج بأنه :

« ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام ».

تحليلنا هذه المادة إلى القواعد العامة وبالتحديد إلى نص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، وهي محكمة مقر إقامة المدعى عليه، وفي الغالب يكون مقر تواجد الناقل.

بالرجوع إلى النص الفرنسي للمادة 745 سالف الذكر، في فقرتها ثانية تمنح بموجبها لرافع الدعوى إمكانية اختيار جهة قضائية أخرى وهي محكمة ميناء الشحن أو التفريغ، بشرط أن يكون الميناء موجوداً داخل التراب الوطني³⁹⁶.

³⁹⁵ - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري...، مرجع سابق، ص 174 .

³⁹⁶ - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 136.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم ينص المشرع على مدى شرعية إتفاق الأطراف على جهة معينة دون الجهات الأخرى المحددة في هذا القانون، أو الاتفاق على جهة خارجة عنها، سواء قبل وقوع النزاع أو بعده فالإتفاق على اختصاص محكمة مكان إبرام العقد بين الطرفين، وفي رأينا عدم تقييد الأطراف يفيد حريتهم في ذلك.

يمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن وكيل الناقل، باعتباره ممثلا له في الموانئ التي يتردد عليها الناقل أثناء مباشرة نشاطاته التجارية ويدافع عنه باسمه ولحسابه حسب الوكالة المبرمة بينهما، وذلك وفقا لأحكام المادة 613 من القانون البحري يجوز لوكيل السفينة أن يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق.³⁹⁷

وقد أصدرت المحكمة العليا قرارا بتاريخ 1997/12/16 عن الغرفة التجارية والبحرية³⁹⁸، يفيد بأن لرافع الدعوى الحرية في اختيار الجهة القضائية المختصة محليا في حدود ما يقره القانون، وذلك في قضية بين شركة تأمين النقل من جهة و الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري، حيث قضى مجلس قضاء تلمسان بعدم الاختصاص الإقليمي لمحكمة الغزوات لأنها ليست محكمة مقر إقامة المدعى عليه (الشركة الجزائرية الليبية للنقل)، ومقرها الجزائر العاصمة فنقضت وأبطلت المحكمة العليا قرار المجلس واعتبرته مخطئا في تطبيق المادة 745 قانون بحري جزائري.

اعتبرت أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري تسري عليها مقتضيات خاصة تضمنتها المادة 745 ق.ب.ج ، وبالتالي فإن محكمة الغزوات مختصة باعتبارها محكمة ميناء التفريغ، والحديث عن الاختصاص الإقليمي لا النوعي لأن المشرع الجزائري اعتبر النقل البحري نشاطا تجاريا مهما يكن القائم به، عكس المشرع الفرنسي أو المصري فحدد الاختصاص النوعي مدنيا أو تجاريا³⁹⁹ .

³⁹⁷ - بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 224.

³⁹⁸ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) ، بتاريخ 1997/12/16 ، ملف رقم 62697. نقلا عن :

شتوان حياة، مرجع سابق، ص 136 .

³⁹⁹ - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 80 و 81.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حتى أن الاختصاص الإقليمي فتحيده لم يكن على نحو الإلزام، لأن المادة 747 ق.ب.ج أعطت الأولوية لإرادة الأطراف بوضع الشروط التي يرونها مناسبة.

ثانيا : الاختصاص المحلي في اتفاقية هامبورغ

خلفا لمعاهدة بروكسل التي لم تتعرض لقواعد الاختصاص⁴⁰⁰ ، تضمنت قواعد هامبورغ عدة جهات قضائية يمكن للمدعي اللجوء إليها عند الاقتضاء⁴⁰¹ ، إذ قررت المادة 21 من اتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع في الفقرة 1 منها على أنه:

1- في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الاختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية :

أ- المحل الرئيسي للمدعى عليه و إن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتباري لإقامة المدعى عليه .

ب - مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أوبرم العقد عن طريق أي منها .

ج - ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

د- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري .

أما الفقرة 2 من المادة 21 من المعاهدة فإنها تنص على أنه :

2- أ- خلفا للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي ، بناء على

400 - علي حسن يونس، العقود البحرية...، مرجع سابق، ص 134.

401 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 255.

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يجب قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي للوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي.

ب - تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

3- لا يجوز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه المعاهدة في أي مكان تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة ، ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون إختصاص الدول المتعاقدة في إتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية .

4- أ- في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة لا يجوز إقامة دعوى بين نفس الطرفين إستنادا إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.

ب- لأغراض هذه المادة لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة .

ج - لأغراض هذه المادة فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر وفقا للفقرة 2 (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة .

5- خلافا لأحكام الفقرات السابقة ، يكفل نفاذ أي إتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري⁴⁰².

يتضح لنا من هذا النص أن الفقرة الأولى من المادة 21 تعين الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمام محاكمها، وجعلت للمدعي الخيار بين اختصاص محاكم إحدى الدول التي يقع في إقليمها أحد الأماكن التي عدتها والمكان المعين لهذا الغرض في عقد النقل

402 - محمد كمال حمدي، مرجع سابق ، ص 257 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

البحري، والمكان الأخير ليس إلا خيارا يضاف إلى باقي الخيارات⁴⁰³، إذا اختار المدعي، من بين الخيارات التي أتاحها له النص، دولة معينة لإقامة الدعوى، فإن قانون هذه الدولة هو الذي يعين المحكمة المختصة نوعيا ومحليا بنظر النزاع.

أما الفقرة الثانية فإنها تخص اختصاص محكمة ميناء الحجز على السفينة، وإمكانية المدعي في إقامة دعواه أمام المحكمة التي تنتظر في الحجز على السفينة التي كانت محل عقد النقل البحري، أو سفينة أخرى مملوكة لنفس الناقل التي تسمى السفينة الشقيقة⁴⁰⁴، للحصول على سند تنفيذي يخوله الحق في المشاركة في توزيع ثمن بيع السفينة المحجوزة على الدائنين الآخرين.

أما الفقرة الثالثة من المادة فإنها توضح أنه لا يجوز إقامة الدعوى في أي مكان لم تحدده الفقرة 1، 2، والاتفاق الذي يخالف هذا الحظر يعد باطلا، على أن ذلك لا يمنع محاكم الدولة المتعاقدة ولو لم تكن مختصة بنظر الدعوى من اتخاذ ما يلزم من تدابير مؤقتة أو وقائية.

أما الفقرة الرابعة تفيد أنه إذا تم رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المحددة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة، أو إذا صدر حكم من المحاكم المذكورة فإنه لا يجوز إعادة رفعها من جديد أمام محكمة أخرى بين نفس الأطراف حول نفس الموضوع، إلا في حالة الحكم الذي سيصدر أو الذي صدر لا يمكن تنفيذه في هذه الدولة⁴⁰⁵.

بينما توضح الفقرة الخامسة صحة إتفاق الأطراف على جهة قضائية أخرى مهما كانت ولكن بعد نشوء النزاع وليس قبله، إذ يكون الأطراف أمام الأمر الواقع وهو حصول الأضرار وتبدأ المفاوضات بينهما حول كيفية التعويض.

ويلاحظ من خلال ما سبق ذكره أن اتفاقية هامبورغ قد وضعت حيزا هاما فيما يخص تحديد الاختصاص المحلي لنظر دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري

403 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري...، مرجع سابق، ص 361 .

404 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات...، مرجع سابق، ص 246 .

405 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 258.

⁴⁰⁶، ويرجع سبب ذلك إلى معالجة النقص وعدم إحاطة معاهدة بروكسل لهذا الموضوع زيادة على المشاكل المطروحة في هذا المجال.

الفرع الثالث

تقديم دعوى المسؤولية

من شروط قبول الدعوى، أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللزوم، خاصة في المسائل البحرية وطبيعة النشاط التي تنظمه في مجال التجارة الدولية، إذ ضبط المواعيد فيها أمرا ضروريا ⁴⁰⁷. وعليه سنتناول موضوع تقديم دعوى المسؤولية في كل من القانون البحري الجزائري و معاهدة بروكسل (أولا) ثم في معاهدة هامبورغ (ثانيا).

أولا : التقديم في القانون البحري الجزائري و معاهدة بروكسل

نص القانون البحري الجزائري على التقديم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة في ثلاثة مواد هي المادة 742 ، 743 ، 744 من ق.ب.ج. تتص المادة 742 ق.ب.ج على أنه :

« مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه تتقدم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه»، أما المادة 743 تتص :

« تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضاعة المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى ».

تضيف المادة 744 ق.ب.ج تتص :

⁴⁰⁶ – BOUKEFRIM Ben Aziza, op-cit , p 18.

⁴⁰⁷ – بوعلام خليل، مرجع سابق، ص 229 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

« يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى ».

كما نصت المادة الثالثة فقرة سادسة من معاهدة بروكسل على أنه:

« مع عدم الإخلال بالفقرة سادسا مكرر : لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه و مع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة بعد قيام سبب الدعوى »⁴⁰⁸.

يتضح من هذا أن كلا من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل حدد مدة التقادم بسنة واحدة إلا أن المعاهدة حددت سريانه من تسليم البضاعة بينما القانون الجزائري لم يحدد تاريخ بداية السريان، كما أن المعاهدة أجازت تمديد هذه المدة دون أن تحدد مدة هذا التمديد في حين أن القانون البحري الجزائري حدده بسنتين في حالة رجوع أطراف عقد النقل على بعضها البعض، وبسنة واحدة في حالة الدعوى على الناقل، وبثلاثة أشهر في حالة رجوع من دفع التعويض أو تبليغ الحضور أمام المحكمة، على المتسبب في الأضرار الحاصلة للبضاعة.

حددت المادة 742 مدة التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري بمضي سنتين، كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن مساهمته في المسؤولية، أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل⁴⁰⁹، إلا الدعوى التي ترفع من الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بموجب سند أو وثيقة الشحن، فهي تتقادم بسنة واحدة كما هو محدد في المادة 743 من نفس القانون، إلا أن النص لم يحدد تاريخ سريان التقادم إذا كان من تاريخ تفرغ البضاعة أم من تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه.⁴¹⁰

408 - محمد السيد الفقي، القانون البحري ...، مرجع سابق، ص 195.

409 - شتوان حياة، مرجع سابق، ص 137 .

410 - مروك جميلة، مرجع سابق، ص 134 .

1- بدء سريان التقادم

مدة التقادم سواء في القانون البحري الجزائري أو معاهدة بروكسل هي سنة واحدة، تسري من تاريخ التسليم⁴¹¹ ، أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم وإن كانت المادة 743 من القانون البحري الجزائري لم تتضمن ذلك صراحة، ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة .

أ - حالة التسليم الجزئي للبضاعة

إذا كان يتطلب الأمر تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام⁴¹² .

وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 10/03/1987 بأنه في حالة ما إذا تم تسليم جزء من البضاعة عوض البضاعة كلها فإن مدة التقادم تسري من تاريخ هذا التسليم⁴¹³ .

إذا استغرقت عملية تفريغ البضاعة عدة أيام فإن احتساب مدة التقادم تسري من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه، وأثبت سلامتها في وصل الاستلام، والمقصود باستلام البضائع هو الاستلام المادي أو الفعلي من قبل صاحب الحق فيها⁴¹⁴ .

ب- حالة الهلاك الكلي

في حالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة ، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل بأنه في جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من

411 - خلفي أمين، مرجع سابق، ص 88.

412 - بوعلام خليل، مرجع سابق ، ص 231 .

413 - حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 10/03/1987 نقلا عن : بوعلام خليل، المرجع نفسه ، ص 232 .

414 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع ...، مرجع سابق ، ص 322 .

الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، وإذا وصلت السفينة بدون البضاعة فإن التقادم يسري من تاريخ وصولها وإعلانها بفقدان البضاعة⁴¹⁵،

إذ قضت محكمة النقض الفرنسية في هذا الصدد بأن سريان التقادم يبدأ من اليوم الذي تصل فيه السفينة إلى ميناء الوصول، وإذا غرقت السفينة وهلكت البضاعة فإن التقادم يسري من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضاعة بغرقها.⁴¹⁶

قضت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرار مؤرخ في 18 أبريل 1994، بنقض القرار الصادر عن محكمة استئناف الجزائر الذي حكم بانقضاء دعوى المرسل إليه لكونها رفعت بعد مضي مهلة سنة من تاريخ تفريغ الحمولة وأوضحت أن مهلة السنة تسري من تاريخ تسليم البضائع وليس من تاريخ تفريغها.

كما أن عملية تسليم البضائع ليست مرتبطة بعملية تقديم التبليغ أو الإحتجاج من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني إلى الناقل أو ممثله⁴¹⁷.

2-تمديد مدة التقادم

نصت الفقرة الثانية من المادة 743 من القانون البحري الجزائري على جواز تمديد مدة التقادم المحددة في الفقرة الأولى من نفس المادة بنصها:

« بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى». كما نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أنه «... و مع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة عندما ينشأ سببا لذلك»⁴¹⁸.

يتضح من دراسة النصين أن المشرع الجزائري أجاز تمديد مدة التقادم باتفاق الأطراف من سنة المحددة في المادة 743 فقرة 2 الخاصة بالنقل البحري بموجب

415 - بسام عاطف المهتار، مرجع سابق، ص 212 .

416 - حكم محكمة النقض الفرنسية نقلا عن : بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 233 .

417 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 18 أبريل 1994 ، ملف رقم 120633 نقلا عن:

خلفي أمين، مرجع سابق، ص 88 .

418 - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 361 .

وثيقة شحن إلى سنتين ، بشرط أن يتم ذلك بعد وقوع الحادث و ليس قبله، كما يختلف مع نص المعاهدة الذي يحدد مدة التمديد المتفق عليه بل إكتفى بالإشارة إليه فقط تاركا هذه المسألة للقوانين الوطنية للدول الأعضاء.

ثانيا : التقادم في اتفاقية هامبورغ

تطرفت معاهدة هامبورغ لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، شأنها في ذلك شأن معاهدة بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري السابق الإشارة إليهما، إلا أنها تختلف عن النصوص السابقة فيما يلي :

نصت المادة 20 من اتفاقية هامبورغ على أنه « تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين »⁴¹⁹ .

يتبين من الفقرة الأولى أن المشرع الدولي وسع في مدة التقادم من سنة في معاهدة بروكسل والمادة 743 من ق.ب.ج إلى سنتين في إتفاقية هامبورغ، والحكمة في ذلك إتاحة فرصة كافية للشاحن أو المرسل إليه في الرجوع على الناقل سواء تعلق الأمر باللجوء إلى القضاء أو إلى التحكيم .

وأوضحت الفقرة الثانية سريان التقادم وحددته بدقة بقولها أنه:

« تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، و في حالة عدم تسليم البضاعة، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه »

تتقادم الدعوى في حالة استلام البضاعة من اليوم الذي تسلم فيه للمرسل إليه، أو في حالة تسليم جزء منها وهي حالة الهلاك الجزئي للبضاعة أو حالة تسليم البضاعة على فترات حيث يسري التقادم من يوم استلام الجزء الأول والأخير منها أو استلام جزء دون باقي الأجزاء التي قد تسلم في وقت لاحق، أو في حالة عدم استلامها وهي حالة هلاك البضاعة.⁴²⁰

419 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري...، مرجع سابق، ص 365 .

420 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري...، مرجع سابق، ص 402.

الفصل الثاني: إمتراو مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حددت الفقرة الثالثة مدة التقادم الذي يسري من اليوم الموالي لتسليم البضاعة وليس يوم التسليم الذي يقدم فيه الإخطار، إذا ثبتت أضرار في البضاعة، إذ نصت الفقرة الثالثة على أنه :

« لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة ».

وأضافت الفقرة الرابعة بنصها على أنه

« يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقوم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، و يجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة ».

إذ يمكن الاتفاق بين الطرفين على تمديد مدة التقادم مرة أو عدة مرات بعد إعلان يوجهه المدعى عليه، الذي يكون عادة الناقل إلى المدعي، الشاحن أو المرسل إليه⁴²¹، وهو ذات ما نصت عليه الفقرة 2 من المادة 743 من ق.ب.ج بجوازها للطرفين تمديد مدة التقادم بسنتين، إلا أنه يجوز إعادة تمديده مرة ثانية.

⁴²¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، مرجع سابق، ص 247.

خاتمة:

وأخيرا يمكن التوصل إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هي مسؤولية ذات طابع خاص يبرزها طابع عمل النقل البحري و الذي يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل.

يعتبر عقد النقل البحري عقد زمني يربط بين التزامات أطراف ثلاثة هم: الشاحن، الناقل البحري وصاحب الحق في تسلم البضاعة أيا كان، ومنه فعقد النقل البحري هو عقد ملزم لجانبين.

فالتزامات الناقل البحري بالاستلام والشحن والرص والتفريغ والنقل والمحافظة على البضائع، ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن والأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم، ورغم ما انتابه الواقع العملي من قصور أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، فقد تبناها المشرع الجزائري وصادق على المعاهدة مبكرا عام 1964، إذ تضمن القانون البحري جل أحكامها مع اختلاف طفيف في بعض المسائل.

وقد قام المشرع بتدارك ما أثبتته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام، سواء بالنسبة للمعاهدة أو القانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 05/98 الصادر سنة 1998، فرفع الاحتكار عن استغلال خدمات النقل البحري للبضائع، وفتح مجاله أمام الأشخاص الطبيعيين الخاضعين للقانون الجزائري، وأخضع نقل المواد الخطرة والمواد الغذائية الموجهة إلى الاستهلاك البشري والحيواني، للقواعد والمقاييس والاستعمالات والممارسات البحرية الدولية المطبقة في هذا الشأن، ومع ذلك فالقانون البحري الجزائري تشوبه بعض النقائص من خلال معالجته لمسؤولية الناقل البحري للبضائع و تتمثل فيما يلي :

- أخرج من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الأضرار الناتجة عن تأخير تسليم البضاعة و أخضعها للقواعد العامة، مما يستدعي تدخل المشرع لجعل هذه الأحكام تخضع لنفس قواعد المسؤولية عن الهلاك و التلف.

- غلب المشرع مصلحة الناقلين في نص المادة 812 ق.ب.ج، فأجاز الاتفاق على تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل خارج المرحلة البحرية من العقد، و هو ما يجحف في حقوق الشاحن الطرف الضعيف ، فوجب على المشرع التطرق إلى هذه النقاط أيضا.

- لتوفير حماية أكبر للشاحن كان من الأجدر على المشرع أن يجعل من أساس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، ولا يكون مطالبا بإثبات الخطأ إنما يكفيه إثبات وجود البضائع بحوزة وحراسة الناقل لحظة وقوع الضرر وهو أمر جد يسير، فيكفيه إذن تقديم عقد النقل وما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن، وتوفير هذه الحماية يعني تشجيع الإقبال الواسع على إبرام هذا النوع من العقود لنقل البضائع و من ثم تطوير التبادلات التجارية وتوسيع نطاقها.

- تبنى المشرع الجزائري أحكام معاهدة بروكسل بما فيها من حماية للناقل البحري من خلال كثرة الإعفاءات رغم أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة .

وعليه على المشرع الجزائري تدارك هذا النقص من خلال سن قوانين تتماشى والحركة الاقتصادية التي تسايرها البلاد، مع الأخذ بعين الاعتبار إحداث التوازن بين طرفي عقد النقل البحري الشاحن والناقل وعدم تغليب مصلحة أي طرف على الآخر وبالتالي الوصول إلى حركة اقتصادية مميزة.

"تم بحون الله"

أولاً: باللغـة العربيـة:

I- الكتب:

المصحف الشريف.

- 1 - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 2 - _____، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 3 - _____، قضاء النقص البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 4 - أسيل باقل جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار فنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- 5 - إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، (د.ت.ن).
- 6 - بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، عقود النقل - مسؤولية الناقل - دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- 7 - جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- 8 - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.
- 9 - ريان محمد عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري(د.د.ن)، المملكة المتحدة، 1993.
- 10 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2009.

- 11 - _____، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- 12 - سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 13 - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
- 14 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، نظرية الالتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2000.
- 15 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون للنشر و التوزيع، المنصورة، 2011.
- 16 - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 17 - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 18 - _____، عقد النقل البحري (قواعد و أحكام)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 19 - علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، (د.ت.ن).
- 20 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 21 - _____، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.

- 22 - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
- 23 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
- 24 - علي كامل، الوجيز في القانون البحري، مكتبة نانسي دمياط، (د.م.ن)، 2005.
- 25 - عز الدين الديناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.
- 26 - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 27 - لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
- 28 - _____ ، القانون البحري ، السفينة -أشخاص الملاحة -النقل - البيوع- التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
- 29 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1995.
- 30 - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات (الجزء الأول)، مصادر الالتزام - التصرف القانوني- العقد والإدارة المنفردة، الطبعة الأولى، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر ، 1992 - 1993.
- 31 - _____ ، شرح القانون المدني الجزائري ، مصادر الالتزام -الواقعة القانونية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار الهدى ، عين مليلة، الجزائر، 1991 - 1992 .

- 32 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- 33 - _____، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- 34 - مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 35 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000 .
- 36 - _____، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 37 - _____، القانون البحري الجديد، السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة- النقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- 38 - _____، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1995.
- 39 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة -النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 40 - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008.
- 41 - _____، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2004.
- 42 - هاني دويدار ، علي البارودي، القانون البحري ، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، (د.ت.ن).

- 43 - هاني محمد دويدار، إشكاليات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996.
- 44 - وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، الإسكندرية، 2003.
- 45 - وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة- أشخاصها- عقد النقل البحري المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان، 2008.
- 46 - يوسف المصري، القانون البحري الدولي، الطبعة الأولى، دار العدالة، القاهرة، 2011.

II- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أولاً: الرسائل الجامعية

- جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007 - 2008.

ثانياً: المذكرات الجامعية

- 1 - بوحي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير فرع العقود والمسؤولية ، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002.
- 2 - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون،

- فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2009.
- 3 - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري ،مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو،(د.ت.ن).
- 4 - عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2008 - 2009 .
- 5 - مواسي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق، تيزي وزو، 2003.
- 6 - مارك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة قانونية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون، الجزائر، 2001 - 2002.

III- المقالات:

- 1 - بوعلام خليل، «إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية»، نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص 179 - 244.

- 2 - _____ ، «التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية»، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، قسم الوثائق، 2004، ص ص 51- 84.
- 3 - _____ ، « حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية: القوة القاهرة»، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003، ص ص 120 - 130.
- 4 - محمد السيد الفقي، « تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2006، ص ص 209 - 357.
- 5 - هادف محمد الصالح ، «التزامات ومسؤولية الناقل البحري» ، نشرة القضاة ، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق، وزارة العدل، 2010، ص ص 63 - 176.

IV-النصوص القانونية:

أولاً: الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

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

ثانياً: النصوص التشريعية والتنظيمية

أ /النصوص التشريعية:

- 1 - أمر رقم 58-75، يتضمن القانون المدني معدل ومتمم بموجب قانون رقم 05/07، مؤرخ في 13 مايو 2007، ج ر عدد 31 صادر في 13 مايو 2007.

- 2 - أمر رقم 59-75 ، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري، ج.ر عدد 101 ، مؤرخة في 19/12/1975 معدل و متمم.
- 3 - أمر رقم 08-76 ، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 ، المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 صادر في 10 أبريل 1977 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 ، مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998 ، ج.ر عدد 47 صادر في 27 يونيو 1998.
- 4 - قانون رقم 08-09 ، مؤرخ في 18 صفر 1924 ، موافق لـ 25 فيفري 2008 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، ج.ر عدد 21 ، صادر في 23 فيفري 2008.

ب/النصوص التنظيمية:

- 1 - مرسوم تنفيذي رقم 08-57 ، المؤرخ في 13 فبراير 2008 ، المتضمن شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته، ج ر ، صادر في فبراير 2008.

ثالثا: الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر

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

VI - القرارات القضائية:

- 1 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 30 جوان 1991 ، ملف رقم 115518 ، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 02 ، 1991.
- 2 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 02/06/1991 ، ملف رقم 73657 ، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 02 ، 1993.

- 3 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 17/01/1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية، الجزائر، العدد 03، 1994.
- 4 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 16/05/1998، ملف رقم 169663، المجلة القضائية، الجزائر، العدد الأول، 1999.
- 5 - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية و البحرية) بتاريخ 26/05/1998، ملف رقم 168786، المجلة القضائية، الجزائر، العدد الثاني، 2001.

ثانياً: باللغة الفرنسية:

I- OUVRAGES :

- 1 - **ZAH** Amar , Droits des transports ,Tom I, OPU, Alger,1991
- 2 - **ANTOINE Villard** , Transports maritimes, responsabilité du transporteur de marchandises, juris-classeur de responsabilité civile, Edition du juris-classeur, Paris ,1994.
- 3 - _____, Droit maritime, PUF, Paris, 1997 .
- 4 - **CECILE DE CET Bertin** , Introduction au droit maritime, 2^{ème} édition, Ellipses, Paris ,2008.
- 5 - **JEAN Patrick Marcq**, Risques et assurances transports, Largus édition, Paris ,2003.
- 6 - **Emmanuel LANGAVANT** Droit de la mer, Les moyens de la relation maritime, 1^{ère} édition, Cujas, Paris ,1983.
- 7 - **MARTIN Renard Guillard**, Droit maritime , 2^{ème} édition, A.Pedone, Paris, 1993 .

- 8 - OLIVIER Cachard, Droit du commerce international, 2^{ème} édition ,L.G .D.J Lextenso ,Paris ,2011.
- 9 - PHILIPPE Vincent, Droit de la mer, groupe de Boeck, Belgique, 2008.
- 10 - RODIERE René, Droit maritime , 2^{ème} édition ,Daloz ,Paris, 1981.
- 11 - RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime, 12^{ème} édition, Daloz, Paris, 1997.

II- MEMOIRES :

- 1 - BOUKEFRIM Ben Aziza ,La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit, d'économie et des sciences ,D'aix-Marseille III, 2001.
- 2 - INNOCENT fetze kamdem , La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international, Mémoire pour l'obtention du grade de maitre en droit (LLM),Faculté de droit , université Laval, Québec, 1999.
- 3 - LEKHMISSI MAMERI, La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime en droit algérien et en droit français, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit et des sciences politique, D'aix-Marseille III ,2001.

III - Articles :

- 1 - AMMAR Daniel, « *Droit maritime – Droit du fréteur –Loi applicable – convention de Rome* » ,Revue de jurisprudence commerciale ancien journal des agrées ,n°01, Janvier ,Paris, 1999,P P 14 - 22.
- 2 - ZEGHBIB Hocine , « *l'Assistance maritime face à la convention de Landres de 1989* », Revue algérienne des

sciences juridiques économiques et politiques,
université d'Alger, n°03,1993,P P 461 - 480 .

- 3 - JEAN PIERRE Remery** , « *Droit maritime, Un an de jurisprudence de la cour de cassation* », Revue de jurisprudence de droit des affaires, Editions Francis Lefebvre, 1999, P P 587-602.

01	..... قائمة أهم المختصرات
02	..... مقدمة
07	..... الفصل الأول: مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع
09	..... المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
09	..... المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
09	..... الفرع الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع
10	..... أولاً: تعريف الناقل البحري للبضائع طبقاً للتشريع البحري الجزائري
10	..... 1- مرحلة ما قبل التعديل
11	..... 2- مرحلة ما بعد التعديل
11	..... أ- الأشخاص المؤهلون لإستغلال النشاط
12	..... ب- كيفية منح الإمتياز
14	..... ج- إجراءات تعليق الإمتياز أو إلغائه
14	..... ثانياً: تعريف الناقل البحري للبضائع طبقاً للقوانين المقارنة
15	..... 1- في التشريع البحري المصري
15	..... 2- في المعاهدات الدولية
15	..... الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
17	..... أولاً- موقف التشريع البحري الجزائري
19	..... ثانياً: موقف التشريع البحري المصري
21	..... ثالثاً: موقف المعاهدات الدولية
23	..... الفرع الثالث: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
24	..... أولاً:- أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري
25	..... ثانياً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري المصري
26	..... ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المعاهدات الدولية
29	..... المطلب الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	..... الفرع الأول: ركن الخطأ
29	..... أولاً: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل
30	..... 1- أخطاء الناقل الشخصية
30	..... 2- أخطاء التابعين
32	..... ثانياً: إثبات الخطأ
33	..... الفرع الثاني: ركن الضرر

33	.....أولاً: هلاك البضاعة.
34	.....ثانياً: تلف البضاعة.
34	.....ثالثاً: التأخير في تسليم البضاعة.
35	.....الفرع الثالث: علاقة السببية بين الخطأ والضرر.
36	.....المبحث الثاني: تنفيذ الناقل لعقد النقل البحري للبضائع.
37	.....المطلب الأول: إلتزامات الناقل البحري للبضائع.
37	.....الفرع الأول: إلتزامات الناقل فيما يخص السفينة.
37	.....أولاً: تقديم السفينة المتفق عليها.
37	.....1- حالة تعلق الأمر بعقد إيجار السفينة.
38	.....2- حالة تعلق الأمر بعقد نقل بحري.
38	.....ثانياً: إعداد سفينة قابلة للإبحار.
41	.....ثالثاً: وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه.
42	.....الفرع الثاني: إلتزامات الناقل فيما يخص البضاعة.
42	.....أولاً: إستلام البضاعة.
42	.....1- تعريف إستلام البضاعة.
42	.....2- مكان إستلام البضاعة.
43	.....3- ميعاد إستلام البضاعة.
43	.....أ- ميعاد إستلام البضاعة في التقنين البحري الجزائري.
44	.....ب- ميعاد إستلام البضاعة في التقنين البحري المصري.
46	.....ج- ميعاد إستلام البضاعة في الإتفاقيات الدولية.
47	.....ثانياً: شحن البضاعة.
47	.....1- تعريف عملية الشحن.
48	.....2- أنواع الشحن.
49	.....أ- شحن البضاعة في عنابر السفينة.
49	.....ب- شحن البضاعة على سطح السفينة.
52	.....ثالثاً: رص البضاعة.
52	.....1- تعريف عملية الرص.
53	.....2- إثبات الخطأ في عملية الرص.
54	.....رابعاً: الإلتزام بتفريغ وتسليم البضاعة.
54	.....1- تفريغ البضاعة.

55	.....2- تسليم البضاعة
56	.....أ- تعريف عملية التسليم
57	.....ب- صاحب الحق في تسليم البضاعة
60	.....ج- مكان وميعاد التسليم
62	.....الفرع الثالث: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية
63	.....أولا: الإلتزام بنقل البضاعة
64	.....ثانيا: الإلتزام بالعناية بالبضاعة
65	.....المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
65	.....الفرع الأول: صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع
65	.....أولا: هلاك البضاعة أو نقصها
66	.....1- الهلاك الكلي
66	.....2- الهلاك الجزئي
66	.....3- إثبات الهلاك
67	.....ثانيا: تلف البضاعة
67	.....1- تعريف التلف
68	.....2- إثبات التلف
69	.....ثالثا: التأخر في تسليم البضاعة
71	.....الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
71	.....أولا: الإعفاءات القانونية للمسؤولية
71	.....1- الإعفاءات القانونية للمسؤولية في التشريع البحري الجزائري
72	.....أ- الأسباب العامة
74	.....ب- الأسباب الخاصة
75	.....2- الإعفاءات القانونية للمسؤولية في التشريع البحري المصري
76	.....3- الإعفاءات القانونية للمسؤولية في المعاهدات الدولية
78	.....ثانيا: الإعفاءات الإتفاقية للمسؤولية
78	.....1- عدم جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية
79	.....2- جواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية

81	..... الفصل الثاني: إمتداد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
83	..... المبحث الأول: خصوصية مسؤولية الناقل البحري للبضائع
83	..... المطلب الأول: من حيث التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
84	..... الفرع الأول: المقصود بالتحديد القانوني للمسؤولية
84	..... أولا: تعريف التحديد القانوني
86	..... ثانيا: الطبيعة القانونية للتحديد القانوني للمسؤولية
87	..... الفرع الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية
87	..... أولا: الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع البحري الجزائري
88	..... 1- شروط تطبيق الحد الأعلى للمسؤولية
88	..... 2- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها
89	..... 3- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم
89	..... 4- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات
90	..... ثانيا: الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع المصري
90	..... 1- الحد الأعلى للمسؤولية بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو وزن البضاعة
92	..... 2- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات
93	..... ثالثا: الحد الأعلى للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية
93	..... 1- الحد الأعلى للمسؤولية في معاهدة بروكسل
95	..... 2- الحد الأعلى للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ
96	..... أ- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها
98	..... ب- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات
99	..... ج- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخير في التسليم
100	..... د- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها وتأخير تسليمها
102	..... الفرع الثالث: سقوط الحق في التحديد القانوني
102	..... أولا: سوء السلوك الإداري للناقل (السلوك الشائن)
104	..... 1- العمد أو الغش
105	..... 2- عدم الإكتراث
106	..... ثانيا: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها
107	..... 1- الشروط الواجب توفرها في البيان
108	..... 2- حجية البيان واثره القانوني
108	..... الفرع الرابع: المستفيدون من التحديد القانوني

109	.....أولاً: الناقل
109	.....ثانياً: تابع الناقل
110	.....المطلب الثاني: من حيث نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
111	.....الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
111	.....أولاً: في التشريع البحري الجزائري
111	.....1- بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع
112	.....2- نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع
114	.....أ- إنتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تفريغ البضاعة
114	.....ب- إنتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وقبوله لها
114	.....ج- إنتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي
116	.....يجب له الرجوع على مؤسسة الميناء
117	.....ثانياً: في التشريع البحري المصري
118	.....ثالثاً: في الإتفاقيات الدولية
119	.....1- في معاهدة بروكسل
120	.....2- في اتفاقية هامبورغ
123	.....الفرع الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
124	.....أولاً: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
127	.....ثانياً: المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر (النقل المتتابع)
128	.....ثالثاً: مسؤولية الناقل إتجاه الأشخاص المساعدين له
128	.....1- الأشخاص البحريون
129	.....أ- الأخطاء الملاحية
129	.....ب- الأخطاء التجارة
129	.....2- الأشخاص البريون
129	.....أ- وكيل السفينة
130	.....ب- مقاول المناولة
130	.....المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
131	.....المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
131	.....الفرع الأول: أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية
132	.....أولاً: الشاحن
133	.....ثانياً: المرسل إليه

134	.....	ثالثا: المؤمن
135	.....	1- عقد الحلول
136	.....	2- الميعاد
136	.....	الفرع الثاني: الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية
137	.....	أولا: في حالة عقد النقل البحري
137	.....	1- الناقل
138	.....	أ- الناقل المتعاقد
139	.....	ب- الناقل الفعلي
140	.....	2- مقابلة المناولة المينائية
141	.....	3- مقابلة التشوين
142	.....	4- وكيل السفينة
144	.....	ثانيا: في حالة عقد إيجار السفينة
144	.....	1- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بالرحلة
146	.....	2- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية
147	.....	3- الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بهيكلها أو غير مجهزة
148	.....	المطلب الثاني: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري
149	.....	الفرع الأول: شرط الإخطار
149	.....	أولا: تعريف الإخطار
152	.....	ثانيا: شروط الإخطار
152	.....	1- أن يكون الإخطار مكتوبا
152	.....	2- أن يكون الإخطار واضحا ومحددا
154	.....	ثالثا: الأطراف المعنية بالإخطار
155	.....	1- ممن يوجه الإخطار
155	.....	أ- المرسل إليه
156	.....	ب- ممثل المرسل إليه
158	.....	2- إلى من يوجه الإخطار
158	.....	أ- الناقل
159	.....	ب- وكيل الناقل
159	.....	ج- الربان
159	.....	رابعا: ميعاد الإخطار

160	.....1- في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924
160	.....أ- حالة الهلاك أو التلف الظاهر
161	.....ب- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر
162	.....2- في إتفاقية هامبورغ
162	.....أ- حالة الهلاك أو التلف الظاهر
162	.....ب- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر
163	.....الفرع الثاني: الإختصاص القضائي في نظر دعوى المسؤولية
164	.....أولاً: الإختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري
166	.....ثانياً: الإختصاص القضائي في إتفاقية هامبورغ
169	.....الفرع الثالث: تقادم دعوى المسؤولية
169	.....أولاً: التقادم في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل
171	.....1- بدء سريان التقادم
171	.....أ- حالة التسليم الجزئي للبضاعة
171	.....ب- حالة الهلاك الكلي
172	.....2- تمديد مدة التقادم
173	.....ثانياً: التقادم في إتفاقية هامبورغ
175	.....الخاتمة
177	.....قائمة المراجع
188	.....فهرس الموضوعات

ملخص

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث أركانها عن المسؤولية بوجه عام ، فهي مسؤولية مدنية لا تقوم إلا إذا توافرت أركان ثلاث وهي الخطأ و الضرر و علاقة السببية بينهما ، فإذا حدث هناك خطأ ناتج عن إخلال الناقل البحري بالتزاماته والمتمثلة في المحافظة على البضاعة من تسلمها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه ، وبالحالة الموصوفة في سند الشحن فهنا تقوم المسؤولية وبالتالي مساءلة الناقل.

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

غير أنه قد تكون التعويضات عبارة عن مبالغ مالية ضخمة تثقل كاهل الناقل ، وبالتالي قد تؤدي به إلى الإفلاس لهذا أعطى القانون ميزة لهذه المسؤولية من خلال وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري.

Résumé

Les bases de la responsabilité du transporteur maritime est presque équivalente à celle de responsabilité en terme général, cette dernière est une responsabilité civile qui se base sur trois éléments : la faute, le préjudice, lien de causalité, et si le transporteur maritime n'a pas préservé la marchandise tel qu'il faut le jour de sa remise au destinataire, cela conduit à la responsabilité de transporteur.

La responsabilité du transporteur maritime dans sa nature est contractuelle qui résulte du contrat du transport maritime, comme elle peut se baser sur l'erreur proposée donc il suppose l'erreur du transporteur maritime juste au moment du dommage, car ce dernier doit arriver à un résultat c'est l'arrivée de la marchandise en bon état au port, et dans le cas contraire, la victime peut imposer une action au transporteur pour bénéficier des dédommagements.

Mais il y a des cas où ces dédommagements peuvent conduire le transporteur à la faillite, pour cela le droit à instaurer un régime spécial qui est la limitation de la responsabilité du transporteur maritime.