



جامعة 8 ماي 1945 قالمة
كلية الحقوق والعلوم السياسية



تخصص قانون أعمال

قسم الحقوق

مذكرة مكملة لمتطلبات نيل شهادة الماستر في القانون

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

تحت إشراف:

الدكتور: بروتك الياس

إعداد الطالبتين:

1/ قرفي هناء

2/ بعارة لبنى

تشكيل لجنة المناقشة

الرقم	الأستاذ	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
01	د. فنطازي خير الدين	8 ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر "أ"	رئيسا
02	د. بروتك الياس	8 ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر "أ"	مشرفاً
03	أ. فرنان فاروق	8 ماي 1945 قالمة	أستاذ مساعد "أ"	عضوا مناقشاً

السنة الجامعية: 2022_2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

”.. وَمَا تَوْفِيقِي إِلَّا بِاللَّهِ عَلَيْهِ تَوَكَّلْتُ

وَالِيهِ أُنِيبُ” سورة هود الآية 88

صدق الله العظيم

شكر وتقدير

الحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا الموضوع و منحنا الصبر و العزم على إتمامه من باب قول الرسول الكريم من لا يشكر الناس لا يشكر الله ، أتقدم بأسمى عبارات الشكر و العرفان لأستاذي الكريم و الفاضل الدكتور بروك إلياس و ذلك لقبول الإشراف على هذه المذكرة بصد رحب و تواضع و كرمه و أحسن توجيهنا فلم يتخلى علينا بخبرته و نصائحه القيمة لمواصلة هذه المذكرة أسأل الله له العافية و أن يجعل ما بذله معنا في ميزان حسناته .

كما أتقدم بالشكر و التقدير إلى لجنة المناقشة لقبول مناقشة موضوعنا هذا

إهداء

إلى والدي الذي لم يبخل علي بشي،

إلى والدتي التي أعطتني كل شي،

تقديرا ومحبة

إلى أحبتي نعم العون

إلى أخواتي نعم السند

صلة ومودة

إلى زملائي في الدراسة وكل من عرفتهم واحببتهم

وفاء واحتراما

اهدي عسلي قرونا بنية صادقة ودعوة صاكة

*** لبنى ***

إهداء

إلى أمي التي منحنتني الحب و الحنان و كرست حياتها لتربيتي و
تعليسي حفظها الله و أطال في عمرها ،
إلى أبي الغالي الذي كان سندا لي في الحياة تعدد الله روحه بالرحمة و المغفرة و إلى
جميع إخوتي ” عدلان ، إسلام ، تقوي ، مروى ، سارة ”
” منار ، معاذ ، مؤيد ، عدي ”

مقدمة

مقدمة:

تقوم التجارة على أساس تبادل السلع و المنتجات بين الأشخاص سواء كانوا في دولة واحدة أو في عدة دول مختلفة ، باعتبار نقل البضائع هو عصب الحياة الاقتصادية التي تزدهر بواسطته التجارة ، وتختلف أنواع نقل البضائع من حيث الوساطة التي تنقل بها فمنها النقل البري الذي تتم فيه عملية نقل البضائع بواسطة السيارات ، العربات و النقل الجوي كالتائرات أما بالنسبة للنقل البحري للبضائع الذي يتم بواسطة السفن البحرية ، حيث تعتبر هذه الأخيرة وسيلة هامة في تحقيق مساعي الفرد لاسيما في التجارة الخارجية البحرية التي تشكل أكبر حصة من التجارة الدولية و ما يهمنها هو النقل البحري في الجزائر والذي يشكل وسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية نظرا للموقع الإستراتيجي التي تمتاز به .

فعملية النقل البحري لديها وسيلة مادية و بالتالي فهي مرتبطة بتصرف قانوني ألا و هو عقد النقل البحري " وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائعا بحرا لحساب شخص و هو الشاحن بمقابل أجر معلوم" حيث يرتب هذا العقد إلتزامات و مسؤوليات تقع على عاتق الناقل البحري للبضائع كأصل عام، إذ وجب عليه بذل عناية كافية لتفادي أي خطر أو خسائر تصيب البضاعة الذي يكون فيها دائما الناقل محل المسؤولية المدنية، ولهذا حمى المشرع الجزائري في القانون 76-80 بالنص على مجموعة من الإعفاءات التي إعتبرها بمثابة دفع المسؤولية عنه، إذ أثرت حالة من حالات الإعفاء استبعدت مسؤوليته وإذ لم يتخلص منها أعطاه المشرع الجزائري دفع آخر وهو تحديد المسؤولية على أساس المادة 805 قانون بحري جزائري، ويعرف الدفع لغة على أنه " تنحية الشيء و إزالته بالقوة و منه الدفع بالقول أي رده بالحجة " ، اما بالمفهوم الإصطلاحي " هو الوسيلة التي يجيب بها الخصم على طلب خصمه بقصد تفادي الحكم لخصمه بما يدعيه " وتعرف المسؤولية على أنها : ما يكون به الإنسان مسؤولا و مطالب عن أمور أو أفعال أتاها " وتظهر أهمية دفع المسؤولية عن الناقل البحري للبضائع في معرفة كيف ينفي هذه المسؤولية عنه:

- حماية البضائع المكلف بنقلها طيلة الرحلة البحرية بشكل يضمن سلامتها من المخاطر التي تواجهها .
- تعرف الناقل على الطرق التي أجازها المشرع الجزائري لتخلص من مسؤوليته في حالة وقوع حادث أدى إلى إتلاف البضائع وهذا ما تضمنه المادة 803 من ق ب ج .

و مادفعنا إلى إختيار هذا الموضوع هي الرغبة الذاتية في دراسة مواضيع بحرية لها علاقة بالقانون البحري الجزائري و إكتساب معلومات عنه و التعرف على موضوع دفع المسؤولية عن الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري .

- إهتمام المشرع الجزائري بالجانب البحري و اشراكه في السياسة التنموية و الوطنية ، بإعتبار أن القانون التجاري لم يطرأ عليه تعديل منذ فترة .

حيث نسعى من هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها التعرف على حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية و معرفة كيفية تحديد مسؤولية الناقل و الهدف كذلك من هذه الدراسة سعينا للوصول إلى إنجاز مذكرة وفق منهجية علمية تتماشى مع التعليمات التي درسناها خلال المسار الدراسي سابقا و الإسهام بإثراء المكتبة العلمية للجامعة و إنجاز بحثنا بالطريقة الصحيحة من خلال ما إكتسبناه من قدرات و من خلال الدراسات السابقة التي إعتدنا فيها على عدة مراجع نذكر منها مذكرة الماجستير من إعداد الباحث دمانه محمد تحت عنوان " دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري " جامعة قاصدي مرياح ، ورقة حيث إعتد فيها الباحث على ذكر حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية و التطرق إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، كما إعتدنا أيضا على أطروحة دكتوراه من إعداد الباحث بن الصغير شهرزاد تحت عنوان " المركز القانوني للأطراف عقد النقل البحري " ، دراسة مقارنة جامعة مولود عمري تيزي وزو حيث إعتد فيها الباحث على المقارنة بين الحالات الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية في التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية و تحديد السقف القانوني للتعويض في مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية (إتفاقية هامبورغ ، معاهدة بروكسل) و من بين الصعوبات التي واجهناها قلة المراجع و الأبحاث التي لها علاقة بموضوعنا كما أن الإستفسارات التي تطرح بشأن دفع المسؤولية عن الناقل البحري للبضائع هي عديدة و متنوعة والتي تدرج ضمن إشكالية رئيسية تتمحور حول :

- إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في وضع حالات لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية و كيفية تحديدها ؟

حيث إعتدنا في دراسة موضوعنا هذا على المنهج التحليلي والوصفي وذلك من خلال إعتدنا على الكتب و مواد قانونية للحصول على معلومات ذات منفعة و قيمة علمية .

- و بناءً على ماتقدم سنتناول في هذا البحث وفق للخطة التالية التي تتمثل في :

- الفصل الأول : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية .

- المبحث الأول : الدفع المتعلقة بالسفينة و الملاحة البحرية .
- المبحث الثاني: خطأ الغير و عيوب البضاعة .
- المبحث الثالث : ما يعتبر من الحوادث الإستثنائية .
- الفصل الثاني : تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع .
- المبحث الأول : الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو تحديد المسؤولية .
- المبحث الثاني : الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من عدمه .
- المبحث الثالث : الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية .

الفصل الأول

حالات إعفاء الناقل البحري
للبضائع من المسؤولية

الفصل الأول: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

يعتبر الناقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري طرفاً أساسياً في النقل البحري باعتباره هو من يلتزم بنقل البضاعة بحراً وفي أغلب الأحيان يكون هو المجهز للسفينة، إذ لا يمكن تصور تنفيذ عملية نقل البضائع دون الناقل، وبالتالي فعلاقة النقل تنشأ عنها التزامات متقابلة لكل طرف في عقد النقل، لذا وجب على الناقل بذل العناية الكافية لتفادي أي خطر أو خسائر تلحق بالبضاعة والسفينة، لذا قام المشرع الجزائري بمنح دفع للناقل البحري للبضائع للتمسك بها لإعفائه من المسؤولية والمنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري و المتمثلة في اثنا عشر دفعة حالة واردة على سبيل الحصر وكذا سبعة عشر دفعة حالة وردت في معاهدة بروكسل الدولية في المادة 04 فقرة 02 الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة المتعلقة بسندات الشحن 1924، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64/71. في حين معاهدة هامبورغ 1978 نصت على حالتين للإعفاء فقط.

وسندرس أولاً الحالات المتعلقة بالسفينة والملاحة البحرية (المبحث الأول) والحالات المتعلقة بخطأ الغير وعيوب البضاعة (المبحث الثاني) ومن ثم الحالات المتعلقة بالحوادث الاستثنائية (المبحث الثالث).

المبحث الأول: الدفع المتعلقة بالسفينة والملاحة البحري.

بإمكان الناقل البحري للبضاعة أن يدفع مسؤوليته بالأسباب المتعلقة بالسفينة وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول، والأسباب المتعلقة بالملاحة البحرية الذي سيكون في شكل مطلب ثاني لمبحثنا هذا.

المطلب الأول: الدفع المتعلقة بالسفينة.

تتعلق هذه الدفع بمرحلتين، تتمثل المرحلة الأولى في الرحلة البحرية للسفينة، في هذه المرحلة يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة، أما المرحلة الثانية فتتعلق أثناء رحلة السفينة فإذا قام الناقل بما يلزم من اهتمام كافي بالسفينة ومع ذلك تتسبب في عطل في السفينة أي عدم صلاحيتها وذلك بسبب عيب خفي لا يظهر رغم العناية الكافية واللازمة التي قام بها الناقل فهنا تنتهي مسؤوليته، وهذا ما سنتناوله في فرعين أساسيين.

الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة.

الفرع الثاني: العيب الخفي في السفينة.

الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة.

نصت عليها المادة 04 من معاهدة بروكسل 1924 والمادة 27 من القانون البحري الفرنسي لسنة 1966 ويقصد بالصلاحية أن السفينة تكون مموّنة وجاهزة وصالحة لمواجهة البحار وأن يكون لها طاقم مؤهل وفق الأنظمة الدولية واللوائح وتشتت معاهدة بروكسل الإعفاء من المسؤولية بشط بذل الناقل الهمة الكافية لكي تكون صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه يلتزم الناقل بالعناية الكاملة والكافية لكي تكون السفينة صالحة للملاحة وبعد هذا لا يسأل الناقل عن كل الأضرار التي تمس البضاعة التي تحملها السفينة نتيجة عدم صلاحية هذه الأخيرة للملاحة لأنه قد قدم كل ما لديه لكي تكون السفينة صالحة للملاحة، وهذا ما نجده في معاهدة بروكسل التي نصت على: «لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائداً إلى عدم بذل الناقل

الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو ضمان تجهيزها و تطعيمها أو تموينها على وجه مرضي أو إعداد الغرف الباردة وجميع الأقسام الأخرى»¹ ولكي يعفى الناقل من المسؤولية عليه أن يثبت أنه قد قام ببذل العناية اللازمة لكي تكون الوسيلة التي تنقل من خلالها البضائع قبل بدء الرحلة.²

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجد نص في المادة 803 فقرة (أ) من القانون البحري على: «لإعفاء الناقل من المسؤولية يكفي أن يثبت أنه قام بواجباته المنصوص عليها في المادة 604 ق.ب.» ومن خلال هذه الفقرة يمكن للناقل البحري دفع مسؤوليته من خلال إيجاد وسيلة كافية لذلك ، ونجد أيضا أن المشرع الجزائري ليس هدفه تحقيق غاية وإنما يأخذ ببذل عناية وهذا ما جاء في المادة 770 ق ب ج المذكورة أعلاه بقولها: «يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة بدل العناية اللازمة وذلك بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتسليم و التجهيز والتموين بشكل مناسب وتطهير وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها».³

نجد أيضا أن المقصود بإعفاء الناقل هو تحصينه من الأخطاء التي ترتكبها الشركة التي قامت ببناء السفينة وإصلاحها، ويجب على الناقل إثبات أمرين مهمين لكي يحصل على هذا الإعفاء: أولا إن صلاحية السفينة قد ينشأ عنه ضرر وإن ذلك غير راجع لإهمال هذه الأخيرة في بذل العناية الكافية لتأمين الصلاحية، ولا يكفي الاستناد إلى شهادات الصلاحية التي تقدمها الجهات الإدارية المختصة لإثبات بذل العناية اللازمة لأنها ولو تولت تحريرها شركة شهيرة وذات سمعة في بناء السفن وإصلاحها فهي ليست بالدليل القاطع. وهو ما قرره القضاء الإنجليزي في قضية تعرف بقضية *mun caster castle* حيث نجد أن الناقل في هذه القضية حاول التنصل من مسؤوليته من خلال إثباته بذل العناية اللازمة وأن السفينة قبل انطلاقها قد فحصت وخضعت لتفتيش مسبق من طرف شركة مختصة وإن

¹ - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25/08/1924 وانضمت إليها الجزائر في 03/04/1964، جريدة رسمية رقم 28/1964 وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 71/64 المؤرخ في 02/06/1931.

² - ALEXIS LEMARE, la force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises, mémoire de des de droit maritime et des transports, université paul cezanne et des sciences politiques, d'Aix Marseille, 2007 p 69.

³ - المادة 803 - 770 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري ج.ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.

الخطأ وقع من قبل أحد العمال بسبب عدم إغلاقه أحد الأغشية وهو السبب الذي أدى إلى تسرب المياه داخل السفينة وأدى إلى الحاق الضرر بالبضاعة وإتلافها ومع ذلك فإن مجلس اللوردات لم يستجب للحجة التي قدمها الناقل البحري لأنه كان بإمكان هذا الأخير أن يكتشف العيب الحاصل وتفادي هذا الضرر لو قام بالعناية اللازمة لهذه الأداة البحرية.¹

ويتضح من كل هذا أن الناقل لا يتحمل مسؤوليته عن الأضرار الواقعة بعد السفر لأنه قدم كل ما لديه وقام بكل ما يمكن لإعداد السفينة وتجهيزها وكى تكون مسخرة لحمل هذه البضاعة وإيصالها سليمة، ومنه فكل عيب يظهر فيها بعد لا يسأل عنه الناقل.²

الفرع الثاني: عيب خفي في السفينة.

يسأل مالك السفينة أو الناقل البحري عن كل الأضرار التي لق بالبضاعة التي تحصل على هذه الأداة إثر وجود عيب خفي بهذه الأخيرة إلا إذا أثبت أنه لا علاقة له بالضرر اللاحق بهذه البضاعة وأنه يعود إلى سبب آخر أجنبى لا يعرفه ... عن صدور القانون الفرنسي 1936 أعفي الناقل من مسؤوليته عن الأضرار جراء هذا العيب الخفي نظرا لتعدد الأجهزة التي تتكون منها السفينة و تقتضي ضرورة التطرق إلى مفهوم هذا العيب ونطاق تطبيقه أيضا.

أولا: مفهوم العيب الخفي:

يقصد بالعيب الخفي هو العيب الذي يكون في السفينة وهو الذي يفضله يتملص الناقل البحري من مسؤوليته ومعناه أيضا أنه العيب الذي لا يمكن اكتشافه حتى ولو بذل الاهتمام الكافي والمبرر الموضوعي لأن هناك أنواع من السفن قد تحتوي على أجهزة وآلات يصعب على المالك أو الناقل أن يعرف العيوب الخفية التي تلحقها، فعند استغلال هذه السفينة في تلك المدة تكون مراقبة من قبل شركات الإشراف والجهات الإدارية فهذه الهيئات عندما يخفى عنها هذا العيب فإن هذا الأمر يشمل الناقل وكل تابعيه.³

¹ - سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا 2006-2007 ص 130.

² - سباح عاطف المهنا، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، طبعة أولى، بيروت 2006 ص 36.

³ - يعقوب يوسف مرخوه، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مجلة الحقوق، السنة الثامنة، العدد 02 سنة 1984 ص 190.

ويجب على الناقل أن يثبت أن هناك عيباً خفياً في السفينة لأن مجرد الإدلاء به لا يكفي لكي يتم إعفاءه من هذه المسؤولية،¹ والإثبات يكون في شكل شهادات تصدرها الهيئات المختصة بمراقبة السفن وتتمثل في مؤسسات التصنيف العالمية وإن مثل هذه العيوب لا يمكن أن يتفطن إليها حتى المحترفون حسب تأكيد هذه الهيئات.²

وهذه العيوب الخفية التي تكون في السفينة تقوم بإعفاء الناقل من مسؤوليته عن التلف والهلاك الذي يمس هذه البضاعة التي تحملها السفينة، فالسفينة عندما يتخللها عيب خفي تكون غير صالحة للملاحة نظراً للأخطار التي قد تحدث.³

وتقتضي هذه الحالة أن يعفى الناقل ويتخلص من مسؤوليته اتجاه الأضرار التي تلحق بالبضاعة أي أنه يكون غير مسؤول عليها لأنه قام بواجبه لكي تصل هذه البضاعة سليمة عند حدوث ضرر لكنه عليه إثبات أن هذه الأضرار حدثت نتيجة عيب خفي في السفينة ليس له علم به سواء كانت هذه الأضرار عن هلاك كلي للبضاعة أو هلاك جزئي.

لكن هذه الحالة تتعارض مع الالتزام الواجب على الناقل وهو الالتزام بتهيئة السفينة لكي تكون صالحة للملاحة وقادرة على نقل البضاعة بشكل آمن، فهذا الالتزام يفرض على الناقل أن يتخفى ويكتشف كل العيوب الموجودة بالسفينة فإذا كان يعلم بهذه العيوب التي توجد بالسفينة فهو يتحمل كل المسؤولية نتيجة الأضرار التي لحقت بالبضاعة.

ويجب على الناقل أن لا يتخذ من العيب الخفي الموجود في السفينة حجة لكي يبعد فيها المسؤولية عن نفسه ويتملص منها، ولهذا نرى من الضروري إعادة مراجعة هذه الفقرة واستبعادها من حالات الإعفاء.⁴

ومن خلال المادة الرابعة الفقرة (2-5) من معاهدة بروكسل فإن العيب الذي يتصل بالسفينة هو الذي يكون سبباً لإعفاء الناقل من مسؤوليته دون اللوازم الأخرى ومن بين الأشياء المرتبطة بالسفينة نجد البوصلة والراديو والسلاالم أما باقي التوابع فهي لا ترتبط بهذه الأداة البحرية الموجهة لنقل البضائع لكن متطلبات الملاحة قد فرضتها لأهميتها الكبيرة في السفينة

¹ - إيليا صف، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت 1993، ص 171.

² - وهيب الأيسر، القانون البحري للمؤسسة الحديثة للكتاب بيروت 2006 ص 218.

³ - أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2016، ص 192.

⁴ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2011 عمان ص 134.

منها الزوارق التي تساعد في النجاة في حالة غرق السفينة وأيضا الرافعات التي تستعمل في حمل البضاعة وتفريغها من السفينة أو وضعها فيها وغيرها من آلات الشحن والتفريغ.¹

ثانيا: نطاق تطبيق العيب الخفي.

تنص المادة 230 من القانون البحري الجزائري على: «يجب أن يجرى التفتيش الدوري كل سنة أو سنتين حسب صلاحية شهادة السلامة وذلك للتحقق أن السفينة تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية» نفهم من هذا أن السفينة تخضع للتفتيش من قبل الهيئات المكلفة بذلك كل سنة أو سنتين للتأكد من أن هذه الأداة البحرية مهيّئة ومجهزة لنقل البضائع من غير أن يحدث أي ضرر وأن السفينة آمنة تماما لكي تقوم بمهمتها. كما يمكن أن تفتش السفينة كلياً أو جزئياً في حالة ملاحظة عيب يخل سلامتها ويمكن أن تطبق كذلك المادة 231 من القانون البحري الجزائري حيث تنص على «تخضع السفينة لتفتيش إضافي عام أو جزئي حسب الحالة عندما ينتج حادث أو يلاحظ عيب ما يخل سلامة السفينة أو بفعالية أو بكمال آلات الإنقاذ أو العدة أو عندما تتعرض أيضا لتصليات أو ترميمات هامة.

يتعين على مالك أو المجهز الغير مالك للسفينة أن يخبر السلطات الإدارية البحرية بالجزائر بهذه الوقائع في الوقت المناسب أو السلطة القنصلية الجزائرية عندما تكون السفينة بالخارج»

نستنتج أنه عندما تتعرض لحادث أو في حالة ملاحظة عيب يخل بسلامتها لا تخضع هذه الأخيرة لتفتيش سواء كان عام أو جزئي ويشمل هذا التفتيش أيضا عند القيام بالتصليات أو ترميمات هامة وفي هذه المرحلة على مجهز السفينة إخبار السلطات البحرية بهذه الوقائع في الوقت المناسب عندما تكون هذه السفينة بالخارج.²

والعيب الخفي³ لا يمكن الكشف عنه بمجرد فحص السفينة إذ يجب أن يكون هذا الفحص دقيقا للكشف عليه وعلى مكان تواجده فعند اكتشافه من دون أي فحص أي فحص

¹-S. MELLOULI, la responsabilité du transport maritime de marchandises, thèse de doctorat, cerp Tunisie 1993 p 237.

²- المادة 230-231 من القانون البحري الجزائري سابق الذكر .

³- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء أو التشريع، منشأة المعارف الإسكندرية 1990 ص 403.

دقيق مسبق فلا يعتبر هذا العيب خفياً أي أن الناقل لم يحم بواجبه ولم بذل العناية اللازمة في سبيل كشفه.

فعلى الناقل أن يجهز السفينة ويقوم بفحصها جيداً وأن يعدّها إعداداً حسناً قبل بدء السفر لكي تكون صالحة للملاحة وتكون قادرة على توصيل البضاعة بسلامة وبهذا يكون الناقل غير مسؤول على ما سيحدث فيما بعد.

وأن الناقل يقع عليه عبئ إثبات أنه قان بهذا الفحص ويعتمد الناقلون على الشهادات والوثائق¹ الصادرة من هيئات الإشراف ويعتبرها القضاء قرينة بسيطة وليست حجة قاطعة وحسب اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة ب... الشحن خلال العيب الخفي الموجود بالسفينة أو بإحدى آلاتها إلا إذا قام ببذل العناية اللازمة.²

المطلب الثاني: الدفوع المتعلقة بالملاحة البحرية.

يعفى الناقل البحري للبضائع من أخطاء وحوادث تتعلق بالملاحة البحرية منها الأخطاء الملاحية والذي سنتناوله في الفرع الأول ومخاطر وحوادث البحر الفرع الثاني.

الفرع الأول: الملاحة البحرية

ويجب الإشارة أولاً إلى الأشخاص المساعدين على الملاحة البحرية قبل التطرق إلى أخطاء الملاحة البحرية.

أولاً: تعيين الريان وعزل.

مجهّز السفينة هو الذي يقوم بتعيين الريان، حيث يتوجب على المجهّز عند اختيار وتعيينه للريان أن يراعي الاشتراطات الخاصة فمن يجوز له أن يكون رياناً وفقاً للمؤهلات المنصوص عليها قانوناً

ومن بين سلطات المجهّز كذلك هو عزل الريان في أي وقت إن هو فقد الثقة فيه أو أراد التخلص منه لأي سبب كان بشرط أن يقوم بتعويض في حالة عزله بدون عذر مشروع.³

¹ الوثائق وثيقة المعاينة وإن كان الاجتهاد يذهب إلى أنه يمكن إثبات عكس هذه الشهادة ولهذا لا تعتبره دليلاً قاطعاً في الإثبات.

² دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مرجع سابق ص 26.

³ جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية. دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، مصر 1998 ص 165.

ومن بين الأشخاص المساعدين نجد المشرع الجزائري تناول في المادة 384 من القانون البحري الجزائري: ريان السفينة والبحار والمجهّز.

-ريان السفينة: قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة.

-المجهّز: كل شخص طبيعي معنوي يشغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض.

-البحّار: كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر.¹

ثانيا: مهمة الريان الفنية.

يعتبر الريان مديرا فنيا للسفينة وعلى هذا الأساس يجب عليه أن يقوم بفحص السفينة قبل المباشرة بالسفر والتأكد من وجود أوراقها لديه،² حيث أوجب عليهم القانون البحري الجزائري بأن يحتفظوا على متن السفينة وأثناء الرحلة بالوثائق المتعلقة بالسفينة والبضائع والبحارة.³ وأن يكون متواجدا على ظهر السفينة عند دخولها للميناء باعتباره آخر شخص من يترك السفينة وذلك للتأكد من سلامة الجميع.⁴ كما يتولى الريان القيام بالأعمال والتصرفات المتعلقة بالسفينة كإصلاحها أو شراء الوقود.⁵

ثالثا: الفرق بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري.

1- الخطأ الملاحي:

يقصد به الخطأ الفني في قيادة السفينة وعمليات الملاحة المرتكبة من طرف ريان السفينة. فالخطأ الملاحي يعتبر سببا من الأسباب القانونية التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية من أفعال قام بها الريان والطاقم.⁶

ويعتبر خطأ ملاحيا إذا تعلق الخطأ بالسفينة مثال: ارتكاب خطأ في إحدى الوسائل المعدة للإبحار وقيادة السفينة إذ يجب على الناقل وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتجهيزها وصيانتها، لأن

¹ - المادة 384 من القانون البحري الجزائري، سابق الذكر.

² -مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، طبعة 02 منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012 ص 132.

³ - جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، مرجع نفسه ص 169.

⁴ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، مرجع نفسه ص 132.

⁵ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق ص 83.

⁶ - دالع السعيد، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد الخامس، تلمسان، الجزائر، 2018، ص280.

الناقل البحري للبضائع لا يمكنه الإعتماد مسبقا على شرط الإعفاء إذا لم يتم من البداية بجعل السفينة صالحة للملاحة.¹

ومن بين صور الأخطاء الملاحية نجد:

- إقلاع السفينة من الميناء رغم سوء أحوال الجو؛
- سوء تشغيل الآلات المحركة للسفينة؛
- خطأ في ملء خزانات السفينة للحفاظ على توازنها؛
- مخالفة الرّبان للتعليمات الدولية الخاصة بتفادي التصادم؛
- ارتكاب خطأ في قيادة السفينة؛
- خطأ المرشد بالنسبة للدخول أو الخروج من الميناء.²

2- الخطأ التجاري:

الخطأ التجاري هو كل الأعمال المتعلقة بالبضاعة كسوء رص أو تنسيق أو عدم المحافظة على البضاعة أثناء النقل حيث يبقى الناقل مسؤولا عن تلك الأفعال وتعتبر خارج نطاق الإعفاءات المنصوص عليها قانوناً.³

وبمفهوم آخر هو حفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها أو رصها أو تفريغها، وهذه الأفعال لا يمكن أن تدخل ضمن نطاق الإعفاء من المسؤولية بل تعتبر أخطاء حسب القانون يسأل عليها الناقل البحري للبضائع.⁴

فالمشرع الجزائري حسب المادة 803 من القانون البحري تناول حالات إعفاء الناقل البحري من الأضرار اللاحقة بالبضائع نتيجة:⁵

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة ؛
- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الرّبان أو المرشد أو المندوبين؛
- عيب خفي، نقص البضاعة...؛
- أخطاء و حوادث البحر.

¹ - حفيري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري رسالة لنيل شهادة الماجستير تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، وهران 2011 ص 59.

² - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير جامعة قاصدي مرياح، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، ورقلة 2006 ص 16.

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، مرجع سابق ص 514.

⁴ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ص 17.

⁵ - المادة 803 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

نلاحظ أن المشرع الجزائري في المادة 803 من القانون البحري قام بإبراز الأخطاء التي يعفى الناقل البحري منها ولا يسأل، واعتبر هذه الأخطاء أخطاءً ملاحية، في حين بالرجوع إلى المادة 802 نصت عن مختلف الأخطاء التجارية التي تسبب وتلحق أضرار وخسائر بالبضاعة، والتي تدخل ضمن نطاق مسؤولية الناقل، والتي يسأل عليها الناقل البحري بمجرد ارتكابها باعتبار الخطأ التجاري مرتبط بالبضاعة.

وللتمييز بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري اعتمد الفقهاء على عدة معايير:

✓ المعيار القائم على أساس هدف العمل الذي اكتسب صفة الخطأ:

إذا ارتبط العمل بقيادة السفينة أو إدارتها اعتبر خطأً ملاحياً وإذا اقترن بعمليات تصب في مصلحة البضاعة والحفاظ عليها اعتبر خطأً تجارياً.¹

✓ المعيار القائم على أساس نية التابع البحري:

إذا انصرفت النية إلى الأعمال المتعلقة بالبضاعة اتبر خطأً تجارياً، وإذا انصرفت النية إلى عمل يتعلق بقيادة السفينة أو إدارتها اعتبر الخطأ خطأً ملاحياً.²

✓ المعيار القائم على أسس مادية:

يرتكز على أساس التمييز بين السفينة ومكوناتها ولكن المخصصة لاستقبال البضاعة وحفظها، فإذا ارتكب الخطأ في المكونات الخاصة لاحتواء البضاعة والمحافظة عليها اعتبر خطأً تجارياً وإذا ارتكب الخطأ في الوسائل المعدة للإبحار والمتعلقة بالسفينة عدّ خطأً ملاحياً.⁴

الفرع الثاني: مخاطر وحوادث البحر.

لا تعتبر مخاطر البحر سبباً معفياً للناقل في حال لم تتحمل السفينة مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة تجهيزاً كافياً ولا يكفي مجرد وقوع هذا الخطر إلا إذا أثبت الناقل أن له وصف القوة القاهرة.

أولاً: المقصود بمخاطر وحوادث البحر.

بالمفهوم الاصطلاحي هي عبارة عن وقائع مادية غير متوقعة، تقع للسفينة فجأة أثناء الرحلة البحرية التي تؤدي إلى وقوع أضرار للسفينة أو الحمولة (البضائع) ومثال عن مخاطر البحر: الضباب، العواصف، الرياح... إلخ.¹

¹ - حفيري نسيمه آمال، الحالات... لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، ص 76.

² - دالع السعيد، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق ص 282.

وعرّفت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الأخطار كما يلي: «هي ما تتعرض له السفينة أثناء رحلتها البحرية وما تجابهه من هبوب رياح وهياج البحر، مما يؤدي إلى عرقلة سير السفينة أثناء رحلتها البحرية»² وتعتبر هذه المخاطر من الأسباب المعفية لمسؤولية الناقل، لكن يجب عليه أن يثبت لها وصف القوة القاهرة. وأن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضائع مرتبط بمخاطر البحر وحوادثه أو المياه الملاحية الأخرى، ولا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت العلاقة السببية بين مخاطر البحر والضرر الذي لحق بالبضاعة.³

ثانياً: تطبيقات مخاطر البحر.

لقد أثير جدلاً واختلافاً في وسط الفقه والقضاء فيما يتعلق بمخاطر البحر، فمنهم من يغيرها سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية وهناك من يغيرها سبباً لانعقاد المسؤولية ومن بينها:

✓ الآراء الفقهية:

هناك من يرى هذه المخاطر سبباً من أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، حتى وإن لم يتوافر فيها عناصر القوة القاهرة وذلك عندما تتعرض السفينة إلى اهتزازات نتيجة هيجان البحر أو عاصفة مما ينتج عنها تلف في البضاعة، وبالتالي تعتبر سبباً لإعفاء الناقل بغض النظر عن توقعها أو إمكان رد أثارها.⁴

✓ رأي القاضي:

يعتبر القضاء مخاطر البحر حالة من الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، ولك شدد في شروط إعفاء الناقل من هذه المخاطر بهدف عدم اسراف وتهاون الناقل من المسؤولية بسبب مخاطر ضئيلة، لذلك يجب عليه بذل العناية اللازمة لإعداد السفينة لمواجهة أي خطر تتعرض له أثناء الرحلة البحرية، فإذا كان الناقل البحري قد بذل العناية

¹ - شيرين عبد الحسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة الحصول على درجة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق 2010 ص 14.

² المادة 04 فقرة 02 من معاهدة بروكسل، مرجع سابق.

³ دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ص 35.

⁴ يعقوب يوسف مرخوة، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مجلة الحقوق، السنة الثامنة، العدد الثاني، الكويت 1984 ، ص 180.

اللازمة ومع ذلك وقع الخطر وأحدث ضرر للبضاعة اعتبر هذا الخطأ من الأخطار المعفية للناقل بغض النظر عن حجم الخطر وظروف وقوعه.¹

وفي اعتقادنا يعتبر هذا الرأي قريباً للصواب لأن المشرع الجزائري في القانون البحري أخذ بنصوصه من معاهدة بروكسل 1924 والذي ترك السلطة التقديرية للقضاء ليحكم على مدى العناية الكافية التي بذلها الناقل البحري في تجهيز السفينة وجعلها صالحة للملاحة وتعرض البضائع إلى التلف أثناء هذه الرحلة، مع ذلك اعتبرها سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية.

وهناك من يعتبر أن الحوادث والمخاطر التي تقع في عرض البحر كالظروف الجوية، المطر، البرق، الرياح، العواصف... واضطراب البحر الذي يحدث بصفة دورية ومنتظمة وفي مواعيد معلومة، لا تعتبر من أسباب الإعفاء القانونية للناقل. إلا أن المخاطر التي لا يمكن توقعها، ووقعت في مواعيد غير دورية وغير عادية والارتفاع الغير عادي للحرارة الذي يلحق تلفاً للبضاعة يعتبر أسباباً كافية لنفي مسؤولية الناقل البحري للبضائع خاصة إن بذل العناية اللازمة لحفظ البضائع.²

المبحث الثاني: خطأ الغير وعيوب البضاعة.

هناك بعض الدفوع الأخرى التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية نجد منها خطأ الغير كالمطلب الأول وعيوب البضاعة كمطلب ثاني.

المطلب الأول: خطأ الغير.

يرتكب الريان أو المندوبون البحريين بعض الأخطاء لا يكون للناقل علاقة بها لأنها صادرة من الغير وبهذا يكون الناقل معفاً من مسؤوليته اتجاهها لأنها ليست صادرة منه وتتمثل في الحريق إذا كان من فعل أو خطأ الناقل وهذا ما سندرسه في الفرع الأول والأفعال المسببة لحدوث لا ينسب للناقل في الفرع الثاني إضافة إلى فرع ثالث تخت عنوان الأسباب الأخرى.

الفرع الأول: الحريق.

عند حدوث حريق في السفينة وأحدث أضراراً سواءً بالبضاعة أو بالآلات التي تشحن البضاعة وتضعها بالسفينة في حد ذاتها فهذا لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إلا إذا

¹ يعقوب يوسف مرخوة، مرجع سابق ص 190.

-- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ص 21-22.

قدم الناقل إثباتاً بأن الحادث ليس له علاقة به وأنه يرجع إلى سبب لم يكن يتوقعه أبداً وهذا السبب لا يستطيع منعه أو إيقافه أو التغلب عليه، وكل حريق مجهول لا يعلم سببه وكيفية اندلاعه وحدثه يبقى يشغل بال الناقل كثيراً وإذا لم يثبت الناقل أنه لم يكن يعلم بهذا الحريق وليس له أية صلة به وأنه صادر من حادث ما فمسؤولية هذا الحادث ستقع عليه وإذا أثبت أن هذا الحادث لا يعود إليه فإنه يعفى من هذه المسؤولية ويتملص منها.¹

ويعدّ الحريق على: «أنه اشتعال البضاعة وذلك بسبب شعلة متوهجة وهذا الحادث لا يعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أنه لم يقم بفعل خطأ» وقد نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803 من القانون البحري الجزائري حيث تنص في فقرتها (ج) على: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو ناتجة مما يلي: الحريق إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل» أي أن الناقل لا يتحمل مسؤولية الحريق الذي ألحق أضراراً بالبضاعة إلا إذا كان هو من قان به أو بخطأ منه.²

تنص المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924 على أنه إذا تعرضت البضاعة الموجودة على متن السفينة للهلاك أو التلف الناشئ عن الحريق وأن هذا الأخير لم يحدث بخطأ من الناقل أو بفعله فإنه يعفى من المسؤولية لأنه لم يكن على علم بهذا الحادث ولو كان كذلك سيفعل ما بوسعه لإخماد هذا الحريق وحماية البضاعة وعند حصول الحريق سواءً في عرض البحر أو على الرصيف فإنه لا يقيد بالمكان الذي توجد به هذه الأداة البحرية، ولكي يرفع الناقل البحري هذه المسؤولية عنه عليه أن يثبت أن سبب هذا الحريق لا يعود إلى خطأ أو فعل صادر منه،³ وإذا كان سبب الحريق مجهولاً وبقي كذلك فإن الناقل يعفى من هذه المسؤولية، ويكون مسؤولاً إذا أثبت المدعي أن الحادث كان بسبب إهمال وخطأ الناقل أو مستخدميه.

والحريق هو من أخطر الأضرار التي تصيب البضاعة أو السفينة ويقع عبئ الإثبات على عاتق الشاحن إذا أراد أن يحمل الناقل المسؤولية عليه أن يقوم بإثبات أن الناقل هو من

¹ - كمال حمدي، مرجع سابق ص 100.

² - المادة 803 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

³ - كمال حمدي، مرجع سابق ص 177.

أضرم الحريق في السفينة أي بفعله أو بخطأ منه ومن هنا يصبح الناقل مسؤولاً عن كل تلك الأضرار التي حصلت وأدت إلى إتلاف البضاعة أو هلاكها سواء كلياً أو جزئياً.¹ كما أن إعفاء الناقل من هذه المسؤولية يطبق على الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفأت النار وأيضا يطبق على الأضرار الناتجة عن الدخان الذي خلفته هذه النيران. ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت قيام العلاقة السببية بين الضرر الذي أصاب البضاعة والحريق الذي حصل، ولكن لا يكون هناك محل لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا حدث الحريق بفعله أو خطئه.²

الفرع الثاني: الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

تنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري ف الفقرة (ك) على: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه أو أنهم لم يساهموا في الخسارة والضرر». ³ نستنتج من هذه المادة أن الناقل البحري للبضائع المحملة على ظهر السفينة يعفى من المسؤولية من حادث لا يرتكبه هو أو لا ينسب إليه، أي أنها أفعال ناتجة من الغير ولم يرتكبها هو وألحقت ضرراً كبيراً للبضائع سواء كان الضرر لحق كامل البضاعة أو جزء منها فقط، فهذا الحادث الذي تسببت به هذه الأفعال لا علاقة للناقل به.

تنص أيضاً المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن في فقرتها الثانية على: «أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطأه»، من خلال نص هذه المادة نخلص إلى أن أي هلاك أو تلف لحق بالبضاعة بسبب ما سواء كان مجهول أو معلوم وهذا الحادث ليس بفعل أو خطأ الناقل فهنا الناقل لا يتحمل مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة المحملة على متن هذه الأداة البحرية، وعلى الناقل أن يثبت أن هذه الخسائر لم يكن هو السبب فيها وإنما ترجع إلى سبب آخر ولا ترجع إلى إهماله أو خطأه لأن عبئ الإثبات يقع على هذا

¹ - أحمد محمود حسني، مرجع سابق ص 236

² - كميلة اعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق ص 135.

³ - المادة 803 من القانون البحري الجزائري السابق ذكره.

الأخير ولكي يتملص من هذه المسؤولية عليه أن يثبت أن كل ما لحق بالبضاعة لا يرجع إليه وإن لم يثبت هذا فسيبقى مسؤولاً على ما حدث ولا يعفى من هذه المسؤولية.¹

ويقصد أيضاً بالأفعال المسببة لحادث لا ينسب إلى الناقل هو أن هذه الأفعال مرتكبة من طرف أشخاص آخرين أي أن السبب أجنبي ولا دخل للناقل فيه.²

الفرع الثالث: الأسباب الأخرى.

يقصد بالأفعال الأخرى أي سبب لا يكون الناقل أو إحدى مندوبيه مسؤولاً عنه ويقدم الناقل إثباتاً أو دليلاً أن الخطأ أو الضرر الذي حدث لا يعود إليه شخصياً وإنما يعود لسبب آخر أجنبي وتتمثل هذه الأسباب أولاً بمخاطر الحرب وفعل الحرب، ثانياً فعل العدو العام.

أولاً: مخاطر الحرب وفعل الحرب.

قد تكون هذه الحروب أهلية أو دولية إذاً فحوادث الحروب لها مفهوم واسع وليست محصورة في مفهوم واحد، أو قد تكون نتيجة حادث غير متوقع الحدوث إذا كانت بفعل الغير أي أنها تكون في لحظة غير متوقعة تكون على شكل مفاجأة.³

وبالنظر إلى المادة الرابعة في فقرتها الثانية من اتفاقية بروكسل نجد أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية عن حوادث الحرب وتتمثل هذه الحوادث في شن غارات جوي على السفن التي تتقل البضاعة وأيضاً هجوم السفن الحربية أو الغواصات لسفينة تجارية بهدف الاستحواذ على البضاعة التي تنقلها هذه الأداة البحرية وامتلاكها بوصفها مهربات حربية.⁴

وتتضمن حوادث الحرب أعمال الحرب عندما تكون الأداة الحربية التي تتقل البضاعة محايدة كما أن هذه الحوادث لا تتضمن الحوادث الغير مباشرة وإنما تتضمن الحوادث المباشرة فقط فحوادث الحرب تكون أوسع مضمونها وأشمل في حين أن أعمال الحرب تكون أضيق نطاقاً من العمليات الشبه حربية والأعمال العدوانية أي أن حوادث الحرب تكون مفاجأة وغير متوقعة في حين أن أعمال الحرب تكون متوقعة أحياناً ويكون هناك هدف من ورائها.⁵

¹ - المادة 04 من معاهدة بروكسل السابق ذكرها.

² - كميلة اعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق ص 137.

³ - كمال حمدي، مرجع سابق ص 100.

⁴ - كميلة اعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق ص 147.

⁵ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مرجع سابق ص 49

وقد تكون الحرب قوة قاهرة لما ينجم عنها من آثار و أحداث وأزمات اقتصادية وذلك عندما تكون غير متوقعة وليس باستطاعة الناقل البحري دفعها وإيقافها وعلى الناقل أن يثبت أن التنفيذ غير ممكن التوق ومستحيل.¹

في حين هناك من لا يعتبر حادثة الحرب في حد ذاتها قوة قاهرة باعتبار أنه يملك معرفتها مسبقاً، وما يستحيل توقعه هي المخلفات التي تخلفها آثار الحرب، كالاستيلاء على السفينة، وبضاعتها أو توقيفها أو تحطيمها. هذه الآثار هي التي يمكن اعتبارها قوة قاهرة، وهناك اتجاه فقهي يعتبر أن الحوادث أو الآثار والنتائج المخلفة جراء الحرب هي التي تعفي مباشرة الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، وحتى يعفى الناقل عليه إثبات مقومات القوة القاهرة بمعنى يصرح، ويثبت أنه لا يستطيع اجتناب هذه الأخيرة، ولا يستطيع توقعها أبداً.²

ثانياً: فعل العدو العام.

هذا العدو العام لم يعطى له تعريف لكن قد يكون هذا العدو من أعداء الدولة التي تحمل السفينة علمها أو أعداء جمعاً، كالقرصنة والذي يعتبر قاطع طرق يعترض السفن المحملة بالبضائع، ويهدف لتملكها، ويمكن لفعل القرصنة أن يبرئ الناقل من المسؤولية ويعفيه منها.³

لا يجب الخلط بين السرقات لأنها تختلف، قد تكون هذه السرقة من طرف أشخاص تسللوا إلى السفينة، وبطريقة غير شرعية بهدف سرقة هذه البضاعة الموجودة على متن السفينة ولا تعتبر بقرصنة، وتستوجب الدفاع على الممتلكات، والبضاعة التي تحملها السفينة، بإيقاف هؤلاء الأعداء العموميين عند حدّهم، واستعمال القوة معهم وفي العصر الحديث انخفضت أعمال القرصنة وأصبحت تكون منعدمة تماماً.⁴

أما بالنسبة للأشخاص الذين يحملون عداءً للناقل فهم مستعدّون في أعمال التخريب التي يقومون بها، والتي ترجع إلى المنافسة الغير مشروعة.

¹ - بندومية سعدية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة وهران كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر 2013 ص 47.

² - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو 2009 ص 121.

³ - كمال حمدي، مرجع سابق ص 181.

⁴ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ص 49.

وإن هذا العدو العام غايته واحدة وهي تملك كل ما يوجد في السفينة وإرجاعه ملكا له، وبهذا فالناقل البحري معفى تماما من المسؤولية لأن كل ما حصل لا يرجع إليه ولا دخل له فيه وهو حادث لم يتوقعه الناقل أبدا ولا يمكنه الدفاع عن البضاعة، حتى وإن دافع فهو يدافع من غير جدوى لذلك فهو لا يتحمل هذه المسؤولية، و يتملص منها لأنه هو أيضا يريد أن تصل هذه البضاعة بسلامة من غير تلف أو سرقة أو أي ضرر يمسها، ويقوم بكل ما في وسعه للمحافظة عليها لأنه يعلم أنه محمل بمسؤولية الحفاظ على سلامة البضاعة إلى غاية وصولها إلى المرسل إليه الذي ستكون البضاعة بحوزته.¹

ونجد أيضا المشرع الجزائري تطرّق إلى هذا في المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الأخيرة التي سبق وأشرنا إليها سابقا.²

المطلب الثاني: الدفوع المتعلقة بعيوب البضاعة.

وقر القانون البحري الجزائري الحماية اللازمة للناقل البحري حيث جعل الحالات المتعلقة بالعيوب الذاتي للبضاعة، ونقصها وأخطاء الشحن سببا من الأسباب القانونية لإعفائه من المسؤولية، وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب.

الفرع الأول: العيب الذاتي للبضاعة.

عرّفها الدكتور كمال حمدي: «أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع أو تلفها».³

ومن بين التعريفات الفقهية، عرّف الفقيه "PHILIPPE DELBEQUE" العيب الذاتي للبضاعة على أنه: «ذلك العيب الذي يتجسد في الميل الطبيعي للبضاعة إلى التلف».⁴

ويعتبر جانب من الفقه عيبا في البضاعة كونها هشّة قابلة للكسر، وهو نظر معيب وذلك في حالة تعرض هذه البضاعة للكسر رغم سلامة التغليف لكن طريقة تداولها كانت معيبة تجعل من الناقل مسؤولا،⁵ وفي المقابل يتم إعفاء الناقل للبضائع من المسؤولية عن الضرر الحاصل

¹ - يعقوب يوسف مرخوة، مرجع سابق ص 85.

² - المادة 803 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

³ - كمال حمدي، مرجع سابق ص 102.

⁴ - Philippe Delbeque, droit maritime 13^{ème} Edition, DALLOZ, 2014, p 531.

⁵ - كمال حمدي، مرجع سابق ص 102.

للبضاعة في حالة عدم علمه بالخلل في التغليف أو حدث تلف نتيجة الحرارة أو البرودة،¹ ومثال عن العيب الذاتي للبضاعة: تعفن الفاكهة بسبب ارتفاع درجة الحرارة، تبخر السوائل، تلف الحبوب بسبب الرطوبة.

نص المشرع الجزائري في التقنين البحري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة العيب الذاتي الذي أصاب البضاعة أو الطبيعة الخاصة بها في المادة 803 البند ز- من القانون البحري الجزائري كما يلي: «يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر أصاب البضاعة ناشئ عن عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع...»²

الفرع الثاني: نقص البضاعة - عجز الطريق -

يعفى الناقل البحري من مسؤولية البضائع إذا أثبتت المحكمة أن الضرر يدخل ضمن عجز الطريق،³ وهو الإعفاء الوارد ضمن المادة 803 من القانون البحري لجزائري والمادة 04 فقرة 02 من معاهدة بروكسل «يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة ... عن الأضرار الناتجة على ما يلي: " ... أو نقص البضاعة أثناء السفر".

عرف الفقيه "RENE RODIERE" كحز الطريق على أنه ذلك النقص في وزن البضاعة أو حجمها، الناشئ فقط عن الرحلة البحرية تتمثل في جفاف بعض الحبوب، اللحوم⁴، أو هو النقص الطبيعي في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة أثناء النقل أثناء النقل بالبحر نشأ عن طبيعة البضاعة الخاصة بالبضائع التي تتبخر بسبب الحرارة كالسوائل، تعفن الفواكه⁵.

لا يستثنى من هذه القاعدة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر طبيعتها بعامل الوقت أو الظروف الجوية التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية كالقضبان الحديدية وتقرر غالبا محكمة الموضوع إحالة الدعوى لخبير في الشؤون البحرية ليقدر نسبة العجز المسموح به، ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات لجوية ويتم تحديد نسبة

¹ دالع السعيد، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق ص 222.

² المادة 803 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

³ لعوج أرزقي، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية عن جامعة زيان عاشور الجلفة الجزائر المجلد السابع 2022 ص 156 .

⁴ - René Rodiere, droit maritime 7eme Edition DALLOZ 1977par 372 page321

⁵ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 103_104

العجز وفقاً للعادات التجارية،¹ فإذا كان الضرر الذي لحق بالبضائع قد نجم عن عيب ذاتي للبضاعة وخطأ من الناقل فإن المسؤولية تقسم بين الناقل والشاحن بنسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر.

حيث يرى الفقيه "RENE ROGIERE" أنه إذا كانت نسبة العجز مرتفعة تتفى عن الناقل البحري قرينة عدم ارتكابه الخطأ وبالتالي لا يمكن استفادته من الإعفاء من المسؤولية وتعويضه الكامل للضرر الذي لحق بالبضاعة .

مثال: شحن بضاعة تقدر 100 وحدة ونسبة عجز الطريق المتسامح فيها تقدر بـ: 1% ومن المفترض وصول 99 وحدة إلى ميناء التفريغ بعد احتساب نسبة العجز ولكن في حال وصول 95 وحدة أي عجز بـ: 5% فإن الناقل البحري يعد مسؤولاً عن كامل العجز المسجل (5 وحدات).

ويرى القضاء أن الناقل البحري لا يتحمل إلا نسبة الهلاك الناتج عن خطأه دون احتساب قيمة العجز في المثال السابق يتحمل 04 وحدات فقط.²

الفرع الثالث أخطأ الشاحن:

أولاً: مفهوم خطأ الشاحن:

الشاحن هو الشخص الذي يتعاقد مع الناقل على نقل البضاعة ، فيقوم التزام على عاتقه بتسليم البضاعة إلى الناقل ، ويقوم بتحديد البضاعة ونوعها ومكان نقلها والشخص المرسل إليه³، فقد بلحق الضرر بالبضاعة كسوء تغليفها أو التأخير في تسليمها للناقل البحري في الميعاد المتفق عليه أو عدم وضع علامات كافية لتعيينها وبترتب على ذلك فقدانها وبالتالي لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق المرسل إليه⁴.

¹ - حفيري نسيمه أمال مرجع سابق ص 191 .

² - دالع السعيد مرجع سابق ص 232.

³ - تم زيارة الموقع بتاريخ 2023/04/25 على الساعة 15:00 <https://platform.almanhal.com>

⁴ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ص 35.

ثانياً: تطبيقات خطأ الشاحن:

هناك العديد من الأخطاء التي تصدر من طرف الشاحن والتي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، حيث سنتناول في هذا الفرع:

1- انعدام أو عدم كفاية التغليف:

هو الخطأ الذي يصدر من الشاحن والمتمثل في تصدير بضاعة مغلقة تغليف معيباً أو دون تغليف كافي فوجوب كفاية التغليف تضمن حفظ البضاعة خلال عمليات الشحن والتفريغ¹

- اعتبر المشرع الجزائري حالة انعدام التغليف وعدم كفايته صورة من صور الخطأ الذي يقع فيه الشاحن أو من يمثله والتي تعفي الناقل البحري من المسؤولية وهذا ما جاء في نص المادة 803 قانون بحري جزائري يعفي الناقل من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن الأسباب وهذا ما نص عليه بالمادة 803 فقرة ح

أخطاء الشاحن ولا سيما إفراغ أو تكييف أو تعليم البضائع لذا وجب على الناقل إثبات الضرر والعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة أما بالنسبة للبضائع التي تنقل دون تغليف كالحديد...، وجب على الناقل أن يحافظ عليها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.²

2- عدم إتقان العلامات:

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه للبضائع البيانات المتعلقة بها ويتم تقييد هذه البيانات في سند الشحن وعلى الشاحن تقديم العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة وأن تكون مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا أدرج تحفظاً في سند الشحن بشأن عدم كفاية العلامة، أو إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة نشأ عن عدم كفاية و اتقان العلامات. وتكمن أهميتها في تعرف الناقل على نوعية البضائع مما يجعله يتخذ الاحتياطات اللازمة للحفاظ على البضائع،³ ولا يسأل الناقل البحري عن هلاكها إذ تم ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن من طرف الشاحن واثبت الناقل سوء نية الشاحن وهذا ما نصت عليه المادة 810 من القانون البحري الجزائري.

¹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق ص 107

² قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع....

³ محمد كمال حمدي، المرجع السابق ص 109.

المطلب الثالث: ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية.

ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية نجد الإضراب «الفرع الأول» والقوة القاهرة «الفرع الثاني».

الفرع الأول: الإضراب.

اعتبر المشرع الجزائري أي وقف أو أي عائق سبب من أسباب الإعفاء ولو كان جزئياً وهو ما يعتبر إضراباً جزئياً والغاية منه هو مواجهة كل الوسائل التي تلجأ إليها نقابات العمال وهذه الأخيرة تقتصر على إضراب جزئي وقد يمتد آثاره بالتدرج حتى يصبح إضراباً عاماً، وهناك من يرى الإضراب هو إغلاق جميع أبواب العمل كلياً أو جزئياً ولا يعتبر الإضراب سبباً للإعفاء إلا إذا اتخذت القوة القاهرة لأنه لم يكن متوقع حدوثه ولا يكون لرب العمل يد فيه ولا يمكن التغلب عليه أيضاً.¹

كما أنه وفقاً للقانون الجزائري وطبقاً لأحكام المادة الرابعة من القانون رقم 02/90 المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية وتسويتها وممارسة حق الإضراب، يعتبر الإضراب خطأً جسيماً، وإذا كان بإمكان الناقل بذل بعض التضحيات فإنه في هذه الحالة لا يعفى من المسؤولية وإذا أراد أن يتملص من هذه المسؤولية عليه إثبات وقوع هذه الحوادث والعلاقة السببية بينها وبين الأضرار التي لحقت بالبضاعة المحملة.²

ويعتبر الإضراب بمثابة نزاع بين العمال ورب العمل ويكون غالباً بعد مفاوضات طويلة يمكن إنهاء هذه الأخيرة بتنازلات مالية.³

وفي عصرنا الحاضر أصبح الإضراب ينظم وفق تقنيات كما هو الشأن في الجزائر، ويجب على العامل أن يحترم الإجراءات القانونية المتمثلة في الإشعار بالإضراب أي أنه يجب أن يبلغوا أنهم سيقومون بالإضراب في فترة ما قبل التوقف عن العمل وإجراء مفاوضات وإلا يعتبر هذا الإضراب بالإضراب الغير شرعي ويجب أن لا تكون قيود شخصية... هذا الإضراب

¹بوهالي أحمد أمين، المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون الجزائر 2011 ص 25.

²المادة 04 من قانون 02/90 المؤرخ في 06/02/1999 المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية وتسويتها وممارسة حق الإضراب، المعدل والمتمم بالقانون 27/91 المؤرخ 21/12/1999.

³محمد كمال حمدي، المرجع السابق ص 100.

وقد يكون هدف العمال من إجراء هذا الإضراب هو عزل عامل آخر غير نقابي إذا كان الغرض منه سياسياً.¹

وقد نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803 الفقرة -و- من القانون البحري الجزائري إذ لا يعتبر الإضراب قوة قاهرة بفضلها يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا كان الإضراب عاما يكون فيه تنفيذ العقد مستحيلا و يجب أن يكون فجائيا وغير متوقع ولا يشترط مكان وقوع الإضراب فقد يقع خارج مؤسسة الناقل البحري أو داخلها، لكن وبالنظر إلى الواقع المعاش إن الإضراب أخذ صفة العمومية مما اعتبر قوة قاهرة من قبل المحاكم.²

من خلال المواد 27، 28، 29، 30 من القانون 02/90 هو أن الإضراب هو حق مكفول من خلال الدستور إلا أنه إذا ثبت الحكم القضائي عدم شرعيته فإنه يعتبر خطأ مهنيًا جسيماً.³

وحتى يعتبر الإضراب قوة قاهرة يجب أن يشمل جميع عمال المهنة وأن لا يكون متوقعا ولا يعفي الإضراب الناقل البحري إذا تعمد هذا الأخير الدخول فيه أو أنه راجع إلى خطأ.⁴

الفرع الثاني: القوة القاهرة.

تعريف القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه، وأن الناقل لا دخل له فيه أي أنه لا يكون بفعله أو بخطأ منه مما يجعل التزامه مستحيلا ومن بين الأمثلة عن القوة القاهرة: هياج البحر، أعمال الحرب المفاجئة، هبوب العواصف، استيلاء السلطة العامة على البضاعة أو على السفينة ككل،⁵ ويقع على الناقل إثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ الذي ألحق الضرر بالبضاعة المحملة على سطح السفينة، فإذا قام بإثبات ذلك هنا تنتفي العلاقة

¹ بوهالي أحمد أمين، المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق ص 25.

² خلفي أمين، مرجع سابق ص 12.

³ القرار الصادر من المحكمة العليا الجزائرية، الصادر عن الغرفة الاجتماعية، ملف رقم 1205085، مجلة المحكمة العليا العدد 01، 2018، ص 126.

⁴ محمد كمال حمدي، المرجع السابق ص 100.

⁵ محمود جلال حمزة، العمل الغير مشروع باعتباره مصدر للالتزام، د، و، م، ج، الجزائر 1985 ص 135.

السببية بين الضرر والخطأ ولا تتحقق المسؤولية وبالتالي يعفى الناقل البحري للبضائع من هذه المسؤولية ويصبح غير مسؤول.¹

ويرى بعض الفقهاء أن القوة القاهرة والحادث الفجائي هما شيئان مختلفان ولا يرتبط هذا الأخير بالقوة القاهرة لكن هؤلاء لم يتفقوا على فصل التفرقة بينهما فهناك من يرى أن القوة القاهرة في الحادث الذي لا يمكن دفعه أو بالأحرى لا يستحيل دفعه، أما الحادث الفجائي هو الحادث الذي لا يمكن توقعه أبداً ولا يلزم اجتماع الخاصيتين، لكن هناك من الفقهاء من يرى وجوب اجتماع الخاصيتين فإذا كانت الاستحالة مطلقة فتوجد القوة القاهرة أما إذا كانت نسبية فيوجد الحادث الفجائي وإن هذا التمييز لا يقوم على أساس صحيح، إذاً نصل إلى أن الاستحالة في كل من الحادث الفجائي والقوة القاهرة يجب أن تكون مطلقة.² إذا ألحقت بالبضاعة المحملة على سطح السفينة أضرار وخسائر معتبرة سواء بالبضاعة كلها أو جزء منها وكانت هذه الخسائر ناتجة عن القوة القاهرة فمن المقرر قانوناً أن يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية ذلك لأنه ليس بإمكانه وليست له القدرة على دفع هذا الحادث أو توقعه.³

وتنتفي مسؤولية الناقل البحري إذا كان الضرر الحاصل والذي أصاب البضاعة المحملة على هذه الأداة ناتج عن القوة القاهرة أو حادث عرضي ويعني بهذا الأخير الحادث الفجائي الذي حدث دون توقعه من طرف الناقل،⁴ وتجدر الإشارة إلى الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة.

أولاً: الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة.

من بين هذه الشروط نجد:⁵

- أن يكون الحادث أمر لا يستطيع دفعه، فإذا أمكن دفعه فلا يعتبر حادث مفاجئ أو قوة القاهرة.

¹ نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس الجزائر 2013 ص90.

² بوهالي أحمد أمين مرجع سابق ص 26.

³ القرار الصادر من المحكمة العليا الجزائرية بتاريخ ... الصادر عن الفرقة التجارية البحرية، ملف رقم 1205085، مجلة المحكمة العليا العدد 02، 1997، ص125.

⁴ عادل علي المقدادي، مرجع سابق ص 134.

⁵ رمضان أبو سعود، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، د، م، ج، الإسكندرية مصر 2002 ص 370.

-أن يكون الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة غير ممكن التوقع فإذا أمكن توقعه فلا يعد قوة قاهرة أو حادث مفاجئ.

ومن بين الأمثلة عن القوة القاهرة أو الحوادث المفاجئة: الحريق أو وقوع زلزال.

ثانيا: أثر القوة القاهرة.

قد يكون من أثر القوة القاهرة وقف تنفيذ الالتزام حتى يزول الحادث أي الإعفاء من التنفيذ أي أن الناقل البحري ليس مجبرا على تنفيذ التزامه حتى زوال الحادث. ولطرفين أن يعدلا باتفاقهما من أثر القوة القاهرة، لكن لا يجوز لهذين الآخرين الاتفاق على أن القوة القاهرة لا يخلى المدين من التزامه. فهذه الأخيرة تعتبر أهم صورة لسبب الأجنبي ومن بين الأمور التي تؤكد عظمة القانون الروماني هي معرفته بفكرة الحادث الفجائي والقوة القاهرة، ويفرض القانون البحري بعدم التفرقة بينهما، وبالتالي فالتصريح بإمكانية رفع المسؤولية دون الحادث الفجائي في حالة القوة القاهرة هو تصريح يتنافى مع طبيعة المخاطر البحرية التي تتعرض لها الأداة البحرية، ذلك أن هذه الأخيرة عند إبحارها يجب أن تكون قد تحصنت على شهادة ملاحية، ويكفي في التشريع الجزائري في المادة¹803 من القانون البحري الجزائري إثبات إحدى الحالات المحددة فيها لكي ينفي المسؤولية.

أما بالنسبة لمعاهدة بروكسل 1924 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن فهي ذكرت جملة من حالات الإعفاء التي تتعلق بالقوة القاهرة ولم تتضمن القوة القاهرة في حد ذاتها والتي أوردتها المادة الرابعة 04 في فقرتها الثانية.²

الفرع الثالث: الحالات الأخرى.

بالإضافة إلى الحالات السابقة الذكر، هناك حالات أخرى أخضعها المشرع الجزائري

للاتفاق والتي يعفى منها الناقل البحري للبضائع بإثبات يسير وتتمثل في:

-تعهد الشاحن ذكر بيان غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها.

-نقل البضائع على سطح السفينة.

-نقل الحيوانات الحية.

¹المادة 803 من القانون البحري الجزائري، السابق الذكر.

²بوهالي أحمد أمين، مرجع سابق، ص 30.

أولاً: تعمد الشاحن ذكر بيان غير صحيح عن طبيعة لبضاعة أو قيمتها.

تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن نوع وطبيعة البضاعة أو قيمتها يجعل الناقل غير مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها إذ يقع على عاتقه إثبات أمرين:

1- أن الشحن ذكر في سند الشحن بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها، كرتبة منه في التدنيس على الغير.

2- أن الشاحن قد ذكر في سند الشحن بيانات غير صحيحة في سندات الشحن عمداً أي عن علم وبينة بعدم صحتها ويقع عبئ إثبات سوء نية الشاحن على عاتق الناقل،¹

حيث نصت المادة 805 من القانون البحري الجزائري «إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة...»²

هذا ما نص عليه المشرع المصري في المادة 230،³ في حين إذا ما ذكر الشاحن عمداً في سند الشحن بياناً غير صحيح عن طبيعة البضاعة فإن الأمر لا يقتصر على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك بضائعه المشحونة أو تلفها بل إن الشاحن يكون مسؤولاً إذا أدى ذلك البيان بالريان إلى عدم اتخاذهم الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع أضرار ببضائع أخرى من جراء أو من سبب البضاعة التي صرح الشاحن كذباً عن طبيعتها.⁴

ثانياً: شحن البضائع على السطح.

يتم شحن البضائع على سطح السفينة بالطريقة العادية وهي إيداعها عنابرها باعتبار أن عنبر السفينة هو المكان الوحيد بها الذي بحكم اتساعه وموقعه وإعداده يمكن أن تودع فيه البضائع دون أن يؤثر ذلك على ثبات وتوازن السفينة، ومن بين الحالات التي يجوز فيها شحن البضائع على سطح السفينة تتمثل في الإذن الكتابي من الشاحن للناقل يشحن البضائع على

¹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 110-111.

² المادة 805 من القانون البحري الجزائري، سابق الذكر.

³ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 114.

⁴ المرجع نفسه، ص 114.

السطح،¹ حيث يشترط أن يكون الإذن بالكتابة،² وأن تتم خدمات الشحن والتفريغ وإن يكون الناقل البحري ملزماً بالشحن على سطح السفينة ويكون الإلزام إما بالقانون المعمول به في ميناء الشحن أو بطبيعة الشحنة مثل، قاطرات السكك الحديدية، السيارات وغير ذلك من الآلات الضخمة التي يتعذر شحنها بالعنابر، ف شحن البضائع على سطح السفينة قد يؤدي إلى نتائج مؤسفة تتمثل في تعرض البحارة للخطر والحوادث التي تقع على السفينة خاصة سوء الأحوال الجوية وعدم اتزان السفينة وتلف البضائع بسبب تعرضها لحرارة الشمس أو الأمطار على سطح السفينة.³

فالمشرع الجزائري أجاز تحميل البضاعة على سطح السفينة ولكن بشروط، وهذا ما نصت عليه المادة 774 من القانون البحري الجزائري: «لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تُحَد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارفاً عليه بموجب العموم، وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا تم الاتفاق مع الشاحن».

ولا يمكن مساءلة الناقل البحري عن الضرر الذي نتج عن نقل البضائع على السطح متى قام بمراعاة وتنفيذ أحكام الاتفاقية وهذا ما نصت عليه المادة 774 فقرة 02 السالفة الذكر وفي حالة عجز الناقل على إثبات أن هلاك البضائع أو تلفها ناشئ عن عنة المخاطر الخاصة بالنقل فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع.⁴

ثالثاً: نقل الحيوانات الحية:

نصت على هذه الحالة اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 الفقرة 05 منها «في حالة نقل الحيوانات الحية الناقل ليس مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم الذي يرتبط بالمخاطر الخاصة التي تلازم هذا النوع من النقل».⁵

¹ - محمد كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 119-120.

² - القرار الصادر من المحكمة العليا الجزائرية، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، الملف رقم 153230، مجلة المحكمة العليا، عدد خاص، سنة 1999، ص 211.

³ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 119-122.

⁴ - المادة 774 من القانون البحري الجزائري، سابق الذكر.

⁵ - المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً سنة 1972، التي يطلق عليها قواعد هامبورغ.

في حين المشرع الجزائري لم ينظم حالة نقل الحيوانات بحرا باعتبار نقل الحيوانات ينطوي على أخطار كثيرة لا يستطيع الناقل تحملها.

وبالرجوع للمادة 812 قانون البحري الجزائري كل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية او التعويض عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من طرف الناقل لنقلها لغاية البدء في تحميلها على ظهر السفينة الى غاية نهاية تفريغها وتسليمها ، كما اضافت في الفقرة ب- نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة ، وبالتالي المشرع الجزائري حدد الشروط المتعلقة بالمسؤولية التعويض، ولم ينظم حالة نقل الحيوانات¹، وهذا في حالة الاتفاق .

أما في حالة غياب الاتفاق تطبق احكام المسؤولية الواردة في القانون البحري وبالتالي يجوز لأطراف العقد النقل البحري للبضائع وتحديد مبلغ اقل من الذي نصت عليه المادة 805 من القانون البحري الجزائري كحد أقصى للتعويض عن الضرر الناجم عن وفاة الحيوانات اثناء الرحلة نتيجة لعدم تحملها دوار البحر.²

¹ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 48.

² - بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري-دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2011، ص 213.

خلاصة الفصل الأول:

وفي نهاية هذا الفصل نصل إلى ان المشرع الجزائري قد حصر حالات اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في اثنتا عشر حالة وهذا ما تضمنته المادة 803 من القانون البحري الجزائري وهذه الحالات تتمثل في الدفوع القانونية المتعلقة بالسفينة والملاحة البحرية فنجد ان على الناقل البحري للتأكد من صلاحية السفينة لتكون مهيئة لنقل البضاعة وتوصيلها سالمة الى ميناء التفريغ وان هناك عيوب خفية لا يستطيع الناقل البحري للبضائعو يتعذر عليه اكتشافها فهذا النوع من الدفوع يعفي الناقل البحري من المسؤولية التي تقع على عاتقه نجد ايضا الدفوع المتعلقة بالملاحة البحرية فهناك اخطاء ملاحية وحوادث تحدث في وسط البحر الذي لا يكون لناقل البحري دخل فيها هي ايضا تعفيه من المسؤولية بالإضافة إلى خطأ الغير وعيوب البضاعة فقد يرتكب الريان او المندوبون اخطاء ملاحية لا يكون لناقل البحري علاقة بها لأنها ليست صادرة منه وانما صادرة من الغير فهذا ايضا يعتبر بمثابة اعفاء لناقل من المسؤولية نجد ايضا عيوب البضاعة مثلا ان تكون هذه البضاعة هشة وقابلة للكسر او الألف فهنا الناقل لا تقع عليه المسؤولية لأنه لا دخل له في هذا.

نجد أيضا الاضراب والقوة القاهرة واللذان يعتبران من الحوادث الاستثنائية فتنتفي مسؤولية الناقل البحري لأنه لا يستطيع التصدي لمثل هذه الحوادث لأنها فوق طاقته وليس باستطاعته دفعها وقد تكون مفاجئة وغير متوقعة.

الفصل الثاني

تحديد مسؤولية النقل البحري
للبنائع في التشيع الجزائري

الفصل الثاني: تحديد مسؤولية النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.

بالإضافة إلى حالات دفع المسؤولية القانونية التي وضعها المشرع الجزائري قام أيضا بتحديد المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع و ذلك بتحديد مقدار التعويض حتى يتجنب الناقل البحري الوقوع تحت أعباء ثقيلة و كبيرة عن الأضرار و الخسائر التي سببها الناقل البحري ، فالناقل يقوم بالتعويض عن الخسائر التي لحقت بالبضائع في حال إخفاقه من التخلص من المسؤولية من إحدى حالات الإعفاء القانونية التي منحها له المشرع الجزائري و يقصد بالمسؤولية المحدودة للناقل البحري تحديد حد أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل متى ترتب عنه المسؤولية فلا يجوز إلزامه أكثر من ذلك و لو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة¹ و أكثر من الحد المطبق و تعتبر حق يتمتع به الناقل وفق لتقنين الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، إلا أنه في حال تحقق بعض الحالات لا يمكنه الاستفادة من هذا الحق و هذا ما سنتطرق له ، حيث سنتناول في المبحث الأول : الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من عدمه والمبحث الثاني : الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية .

المبحث الأول: الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو تحديد المسؤولية .

يتميز القانون البحري بأنه يجيز إدراج شروط اتفاقية للإعفاء من المسؤولية وتحديدها في المدة التي تكون بعد تسليم البضاعة للناقل البحري والى غاية شحنها والتظلم القانوني وكأصل عام يبطل شروط الاتفاقية التي تعفي الناقل البحري من مسؤوليته وهذا ما سنراه في المطلب الأول لكن هناك احكام قانونية واردة في النص القانوني تعطي الناقل الحق في دفع مسؤوليته وذلك بتباع احدى الطرق المحددة في المادة 803 من القانون البحري التي سبق وأن أشرنا إليها في الفصل الأول وهذا كمطلب ثاني.

المطلب الأول: بطلان شروط الاتفاقية كأصل عام.

إن الشرط الباطل هو الشرط الذي يقع قبل وقوع الحادث المسبب للضرر وذلك لأنه يعسر إبرام عقد النقل البحري للبضائع، ما بعد وقوع الحادث.

¹ - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وإتفاقية هامبورغ 1978

مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2009، ص09 .

فإن الأطراف يبرمون اتفاق على شروط معينة وليس هناك ما يمنعهم من ذلك على اعتبار انه بعد وقوع الحادث يكون للأطراف الحرية الكاملة في اللجوء الى القضاء لحل نزاعاتهم.¹

نجد المشرع الجزائري نص في المادة 811 من القانون البحري الجزائري على «يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر وغير المباشر ما يلي:

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

ب) تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه ما عدا حالة ما جاء في المادة 808»²

فكل شرط يدرجه الناقل البحري للبضائع ضمن سند الشحن بهدف تحديد المسؤولية أو اعفاء منها يعد باطلا والمتعلقة بما يلي:

- صلاحية السفينة للملاحة وهي تمثل أهم التزام بالنسبة لهذا الناقل وعلى هذا الأخير قبل بدء السفينة رحلتها بذل العناية اللازمة بما يلي:
- أن تكون السفينة في حالة صالحة للملاحة اي أنها قادرة و مهياًة لنقل البضاعة والإبحار دون وقوع اي مشاكل وهذا ما تضمنته المادة 770 من القانون البحري.
- ان تكون مزودة بالتسليم ومجهزة وممونة بشكل مناسب.
- ترتيب الأقسام التي ستوضع بها البضاعة وتنظيفها جيدا ولا يجوز للناقل أن يشترط الإعفاء من هذا الشرط لأن الاتفاق سيكون باطلا.
- نجد أيضا التزامات الناقل التعاقدية والناجمة عن المواد 773-780 من القانون البحري والتمثلة في:
- التزام الناقل ببذل العناية الكاملة على صيانة البضاعة ونقلها وحراستها.
- التزامه بإنزال البضاعة بنفس العناية وهي المسؤولية العقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض.

¹ بورطال امينة ، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع، المحلية الجزائرية للنقل البحري والنقل الجزائر، العدد3، 2009، ص14.

² - المادة 811 من القانون البحري، السالف الذكر.

وفي كل هذه الحالات لا يستطيع الناقل أن يدرج في سند الشحن شروطا لتحديد مسؤوليته او إبعادها وقد ذكر المشرع هذه الحالات ورتبها لأن في ذلك مصلحة للمتضرر.

لا تقبل الشروط التعاقدية وتكون باطل، عند تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 من القانون البحري الجزائري.¹

وقد قضت اتفاقية هامبورغ المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر في مادتها 23 فقرة 01 إذ نصت على أنه كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو أية وثيقة أخرى مثبتة له يكون مخالف بشكل مباشر وغير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية ويعتبر باطلا في حدود مخالفتها، كما نصت الفقرة 03 من نفس المادة على « من أصدر سند شحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يتعين تصنيف السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة المرسل إليه أو الشاحن »

من خلال نص هذه المادة نستنتج أنها تؤكد على البطلان الذي تقرره المعاهدة ولقد سايرت هذه الاتفاقية معاهدة بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض سندات الشحن.² ومن بين الأمثلة عن الشروط الباطلة نجد:

- تقصير مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري أو أي بند يتضمن تسوية المطالبات الناشئة عن مسؤولية الناقل إزاء المرسل إليه أو الشاحن في مدة محددة من تاريخ تسليم البضاعة تقل عن فترة مرور الوقت على مسؤولية هذا الناقل والمنصوص عليها قانونا.
- نجد أيضا الشرط يقوم في الناقل بحديد مسؤوليته بأقل من الشرط الملزم به.³
- إعفاء الناقل من مسؤوليته عن تلف البضاعة الناجمة عن أخطائه وأخطاء تابعيه أو هلاكها.

- شرط التحكيم مع تفويض المحكمين أو المحكم بالتحكيم المطلق دون اتباع أو الأخذ بأحكام القانون، وهذا الشرط من شأنه عزل المحكم في النزاع القائم دون التقيد بالإجراءات الخاصة لمسؤولية الناقل البحري أو بأحكام معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض سندات الشحن.

¹ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون النقل ابحري الجزائري مرجع سابق ص 62.
- مبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية من كل طرد او وحدة شحن أخرى او 32 وحدة حسابية من كا كيلوغرام
² - دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون النقل ابحري الجزائري نفس المرجع ص 62.
³ - وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ط 1 لبنان 2011 ص196.

- الشرط المحدد لقواعد الاختصاص القضائي للمحكمة المختصة في فصل النزاع إذا كان مخالفا لقواعد الصلاحية الإلزامية.

- شرط آخر هو جهل الناقل بالحجم والوزن أو الشروط المماثلة له.

- شرط احتساب التعويض على أساس قيمة عقد الشحن أو على أساس قيمة الفاتورة.¹

كل هذه الأمثلة عن الشروط تعتبر باطلة لأن المسؤولية هي مسؤولية إلزامية ولا يجوز مخالفتها ولا بأي شكل من الأشكال سواء من طرف الناقل أو أحد تابعيه.

كما أنه يرد على هذا المبدأ الذي يقضي ببطان شروط الاتفاقية استثناء يقضي بصحة كل شرط يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحنين ولا يؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.² وهذا ما سنراه في المطلب الثاني من هذا المبحث.

المطلب الثاني: جواز شروط الاتفاقية كاستثناء.

خلافاً للمادة التي سبق أن درسناها نجد أن المشرع الجزائري يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض وهذا ما تضمنته المادة 812 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على ما يلي:

أ) عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها إلى غاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

ب) في نقل الحيوان و نقل البضائع على سطح السفينة.³

وقبل التطرق لهذين النقطتين نجد أنه حالة أخرى تعتبر استثناء على تحديد المسؤولية والتي نصت عليها المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

- أن إدراج الناقل لشرط في سند الشحن لتحديد المسؤولية بمبلغ يكون أقل من المبلغ الذي حدد في المادة 805 يعد باطلا باستثناء الحالة المنصوص عليها في المادة 808 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بالدائن الأجنبي، نجد هذا الأخير قد وضعت له دولته حدود مسؤولية أقل من المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري الجزائري، يلزم الناقل تجاهه بمبلغ أقل فقط.

¹- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مرجع نفسه، ص196.

²- بورطال امينة، مرجع سابق، ص 15.

³- المادة 812 من القانون البحري الجزائري، السالف الذكر.

- نجد أيضا المدة الواقعة بين استلام الناقل للبضاعة لنقلها إلى غاية الشروع في شحنها على سطح السفينة وحتى نهاية تفرغها،¹

ولا بد لنا من التطرق إلى مفهوم التكفل بالبضاعة والتسليم أولا ثم معرفة أطراف التسليم.

الفرع الأول: مفهوم التكفل بالبضاعة والتسليم إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

أولا: مفهوم التكفل بالبضاعة:

حسب رأينا الخاص أن مفهوم التكفل بالبضاعة هو أن الناقل البحري يتحمل مسؤولية نقل البضاعة دون حدوث ضرر لها والمحافظة عليها طيلة الرحلة البحرية إلى غاية تسليمها إلى الشاحن.

ونجد أيضا مفهوم آخر وهو التزام الناقل بأن يرص البضاعة في وسيلة النقل بطريقة تكفل حمايتها وسلامتها من مخاطر النقل.²

تنص المادة 739،³ من القانون البحري الجزائري « يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني». وحسب نص هذه المادة نصل إلى أن التكفل بالبضاعة من قبل الناقل يعني أخذها على عاتقه إلى حين وصولها إلى الشاحن واستلامه لها.

وقد حددت معاهدة هامبورغ لسنة 1978 هذه الفترة فنصت في مادتها الرابعة على أنه:

- تشمل مسؤولية الناقل البحري للبضائع المدة التي تكون فيها البضائع في يد الناقل سواء في التفرغ أو في ميناء الشحن أو أثناء النقل.

- وحسب الفقرة الأولى تعتبر البضاعة في عهدة الناقل اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو الشخص الذي ينوبه أو طرف ثالث.

فعملية التكفل بالبضاعة هي عملية يتسلم بموجبها الناقل البحري البضائع أو أي شخص آخر ينوبه مكلف بتسليمها وذلك بهدف شحنها على هذه الأداة البحرية وهذه العملية تكون قبل الشحن ويترتب عليها آثار نجد منها :

¹ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضاعة في القانون البحري الجزائري مرجع سابق ص 63.

² - Ontology.birzeit.edu à 15:16.

³ - المادة 739 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر.

- أن قبول الناقل البحري للبضاعة نجد فيه تعبير عن ارادة الطرفين .

- الشروع في سريان وتنفيذ هذا العقد الذي يكون بين الناقل و الشاحن.¹

الفرع الثاني: مفهوم تسليم البضاعة الى المرسل اليه أو ممثله القانوني.

النصوص الدولية من معاهدة بروكسل وكذا اتفاقية روتردام وقواعد هامبورغ لم يضعوا تعريفا محددًا للتسليم، على غرار المشرع الجزائري الذي أعطى له تعريفا محددًا.

ويفهم أيضا من تسليم البضاعة بتسليم البضاعة هو وفاء الناقل البحري بالتزامه المتمثل في تقديم البضاعة للمرسل إليه في المكان والزمان المتفق عليهما في عقد النقل.²

ولتسليم البضاعة ثلاث مفاهيم متمثلة في المفهوم الفقهي والقضائي والقانوني أيضا.

أولاً: المفهوم الفقهي: يرى الفقه المصري والفرنسي أن التسليم هو العملية القانونية التي يتملص بموجبها الناقل البحري من التزامه المتمثل في تسليم البضاعة الى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل التسليم لأنه عمل قانوني ويترتب عليه انقضاء هذا العقد.³

ثانياً: المفهوم القضائي:

حسب محكمة النقض المصرية فإن مسؤولية الناقل عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضاعة تنتهي بتسليم البضاعة الى المرسل إليه أو من ينوبه تسليمها فعلياً بحيث أن حيازة البضاعة تنتقل إليه وبهذا يمكنه فحصها والتحقق من مقدارها وحالتها.⁴

ثالثاً: المفهوم القانوني:

نصت المادة 739،⁵ في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري على « التسليم تصرف قانوني يلزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن » نستنتج من نص هذه المادة أن التسليم القانوني يعبر عن إرادة الأطراف بالإيجاب والقبول أي أن الناقل دوره يكون في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهذا الأخير يبدي قبوله لهذه البضاعة.

¹ - mohamah.net , 15 :58

² - antology. bizert.edu , 16 :02

³ - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، ص 92 .

⁴ - بوحدي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة في الموانئ الجزائرية ، رسالة ماجستير (عقود ومسؤولية) 2002 اسس الجامعة جامعة الجزائر ص 12.

⁵ - المادة 739 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر.

الفرع الثالث: أطراف التسليم:

التسليم يكون اما من طرف الناقل أو ممثله القانوني ويتسلمها صاحب البضاعة أو ممثله.

أولاً: تسلم البضاعة.

الذي يقوم بتسليمها هو الناقل البحري أو من ينوبه تنفيذاً لعقد النقل البحري ويبقى الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث لها إلى غاية وصولها إلى المرسل إليه وتسليمها له.

ثانياً: تسلم البضاعة.

الذي يقوم بتسليم البضاعة صاحب الحق فيها أو ممثله القانوني وصاحب الحق فيها هو الذي بيده سند الشحن وذلك حسب المادة 789 من القانون البحري الجزائري وقد يكون صاحب الحق في البضاعة شخص طبيعي أو معنوي يكلف بذلك مقاول المناولة المينائية يكون وكيلاً توكل له مهمة استلام البضاعة.¹

ومن الأمثلة عن الشروط الصحيحة والتي لا تتعارض مع القانون نجد:

- للناقل الحق في تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية شرط أن لا يكون هذا التغيير متعارض مع طبيعة النقل المتفق عليه.

- شرط الحصول على أجرة النقل في كل الحالات وأياً كانت الحوادث الواقعة.²

- الشرط المتعلق بتغيير وجهة ابحار السفينة عن الخط الملاحي المتفق عليه والمعهود ويشترط في هذا أن يكون الانحراف عن الخط معقولاً.

- الشرط الذي يتحمل فيه المرسل إليه أو الشاحن تكاليف التفريغ والشحن وهو ما يعرف بشرط (f.i.o) FREEIN AND OUT وهذا الشرط ليس له علاقة بمخاطر عمليات الشحن والتفريغ.

- الشرط الذي يدفع الحد الأقصى للتعويض الوارد في المعاهدة .

- الشرط المتعلق بحرية الناقل في اختيار مرفأ التفريغ وليستطيع الأطراف اختيار أكثر من مرفأ للتفريغ على أن يكون هذ المرفأ عند الوصول الزامي وآخر اختياري في حالة حصل حادث او ظرف منع الربان من الوصول إلى المرفأ الأصلي.³

¹ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضاعة في القانون البحري الجزائري مرجع سابق ص 94.

² - أحمد مسعود حسيني، عقد النقل البحري الجديد، منشأة المعارف الإسكندرية 1998 ص 218.

³ - وجدي حاطوم، مرجع سابق ص 198.

المبحث الثاني: الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

من بين التزامات الناقل البحري للبضائع إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وكذا تسليمها في الميعاد المتفق عليه، فإن لم تتحقق هذه النقطة كأن تصل البضاعة في وقت متأخر أو عدم وصولها بسبب التلف أو الهلاك يعتبر هنا الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وهذا ما جاء في مضمون المادة 802 ق ب ج والتي حددت قيمة التعويض عن الخسائر التي تصيب البضائع، حيث سنتناول في هذا المبحث مطلبين:

المطلب الأول: التحديد القانوني للمسؤولية.

المطلب الثاني حساب الحد الأعلى.

المطلب الأول: التحديد القانوني للمسؤولية.

إن الحكمة من تحديد المسؤولية لحماية مشروعات النقل البحري واستقرارها، باعتبار أن تحديد مسؤولية الناقل تمثل أهمية بالغة نظراً للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها الرحلة البحرية والتي تؤدي أحيانا إلى وقوع كوارث وتفضي إلى هلاك البضائع، الأموال، السفينة... إلخ، إذا أن خطأ واحد في نشاط الملاحة البحرية قد يحدث ضرراً جسيماً، فإن ألزم الناقل بدفع تعويض كافة هذه الأضرار فإن ذلك سوف يؤدي بلا شك إلى نتائج سيئة على مشروع النقل البحري إن لم يؤدي إلى إفلاسه، وإن كان الناقل بإمكانه تجاوز هذه المخاطر عن طريق التأمينات الخاصة ضد المخاطر البحرية لا سيما تأمين المسؤولية المدنية، إلا أنه يصعب على شركات التأمين القبول بصفة مستمرة بتحمل هذه المبالغ الضخمة لذا يتم تحديد المسؤولية في حدود مبلغ معين يلتزم الناقل بدفعه عن الأضرار اللاحقة بأصحاب البضائع، الأمر الذي يدفع بشركات التأمين إلى إبرام عقود تأمين ضد المخاطر البحرية لجعل مبلغ التعويض محددًا بحد أقصى.

الفرع الأول: مقدار الحد الأعلى للمسؤولية.

يتم حساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو وزن البضاعة التي لحقها ضرراً أو خسارة الناقل ويتم

تعويض الضرر دون تجاوز الحد المنصوص عليه قانونا عن كل طرد أو وحدة شحن إذا كان مبلغ التعويض يفوق ذلك، وتم تحديد وحدة الوزن بالكيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة.¹
أولاً: المقصود بالطرد.

هو أن توضع البضاعة في غلاف أو صندوق أو حزمة تحمل كل واحدة رقما معيناً أو علامة مميزة أو وضع البضاعة في غلاف كصندوق أو جوال يحمل أرقاماً وعلامات مميزة فكل صندوق أو جوال يعتبر في هذه الحالة طرداً.²

ووفق قضاء محكمة النقض المصرية يقصد بالطرد وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها، كما لو وضعت في صناديق أو أجولة تحمل أرقاماً وعلامات مميزة فإن كل صندوق أو جوال يسمى في هذه الحالة طرداً.

ثانياً: وحدة الشحن

هي وحدة قياس خاصة بالبضائع التي تشحن صبا دون وضعها في صناديق أو أوعية كالحبوب والفحم والبتروول والاشباب ، تحسب اما بالوزن (كيلوغرام ، الطن ،قنطار)او المقاس او الحجم (متر مكعب) او الكيل وفق ما هو مبين في سند الشحن والوزن الاجمالي للبضائع المعبأة في طرود فان التعويض يأخذ على عدد الطرود وليس على اساس الوزن ، لأن الوزن ذكر هنا لاحتساب أجرة النقل فاذا اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن عن تلك التي تراعى في احتساب الاجرة فالعبرة بالوحدة الواردة في السند³

وقد عرفت محكمة النقض المصرية وحدة الشحن بأنها وحدة الوزن او القياس او الحجم او الكيل المثبت في سند الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط او تغليف والتي لم تميز الا بوزنها او قياسها او عددها وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في سند الشحن اساساً لتقدير التعويض عن التلف او الهلاك الذي يصيب الشحنة.

حيث جاء في معنى المادة 05/04 من معاهدة بروكسل⁴ لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض سندات الشحن ان السيارات المنقولة المكشوفة لا تعتبر طرداً او وحدة ، لأن الطرد

¹ - المادة 805 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر.

² - دمانة محمد، الدفع بمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مرجع سابق ص 70.

³ - وجدي حاطوم ، مرجع سابق ص203

⁴ - المادة 05/04 من اتفاقية بروكسل سألقة الذكر

يفترض ان تكون البضاعة مغلقة بحيث لا يتسنى للناقل ان يتبين على طبيعتها او قيمتها الا بالرجوع الى البيانات التي يدرجها الشاحن في سند الشحن وباعتبار كذلك ان الوحدة تقتصر على الأشياء التي تعتبر في ذاتها وحدة مثال ذلك : وحدة الطن...الخ. وبالتالي فالناقل يسأل عن قيمة السيارة وليس عن ضياع ما بها من اشياء لم يحاط بها علما.

الفرع الثاني: حالة النقل بالحاويات.

الحاوية عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقلها من مكان إلى مكان آخر¹.

وعرفت المادة 01 من اتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972 على أنها أداة نقل ذات طابع دائم وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا ومصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع².

كما عالجت المادة 805 ق ب ج هذه المسألة في حالة استخدام حاوية أو بأية أداة لجميع البضائع ، فإن العبرة من حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن وبالتالي لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع 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.

ويقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من 65 ميليغرام ونصف من الذهب على أساس 900 ألف دج في النهاية. ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم، وبمجرد فقدان الناقل للطرد يتم التعويض والذي لا يتجاوز 10.000 وحدة حسابية.

¹ - محمد الفقي، تطوير قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير الحاويات، دار الجامعة الجديدة مصر سنة 2007 ص 10.

² - اتفاقية جمركية دولية عقدت في جنيف سنة 1972 برعاية الأمم المتحدة .

المطلب الثاني: حساب الحد الأعلى:

لقد اهتم المشرع الجزائري في تحديد قيمة التعويض وذلك بالاستناد على ضابط الوحدة والطرء وكذا الكيلوغرام والذي يعد موقفا إيجابيا كونه يحتوي على جميع وحدات النقل فبالنسبة لحالة هلاك البضائع وتلفها في عرض البحر سواء كان هذا التلف أو الهلاك جزئيا أو كليا تقدر قيمة التعويض في هذه الحالة بـ: 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن و30 وحدة حسابية من كل كيلوغرام يصاب بأضرار أو خسائر، أما في حالة التأخير في تسليم البضاعة فمسؤولية الناقل البحري للبضائع تحدد بمبلغ يعادل مرتين ونصف الأجرة المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة بعد وصول السفينة أو التي دفعها الشاحن قبل بدء الرحلة.¹

-فبالنسبة لاحتساب مبلغ التعويض وفقا لاتفاقية بروكسل، في حالة الهلاك والتلف فقد حددت قيمة التعويض بالوحدة النقدية وفقا لنص المادة الرابعة فقرة (5) من هذه الاتفاقية، وحددت تسقيف التعويض بموجب بروتكول 1968 بـ: 10.000 فرنك بوانكاري عن كل طرد أو وحدة و30 فرنك بوانكري عن الكيلوغرام من وزن البضاعة التي لحقها ضرر²، كما تطرقت اتفاقية هامبورغ في الفقرة الثانية المادة السادسة منها إلى تحديد نسبة التعويض في حالة الهلاك أو التأخير بأن لا يتجاوز السقف الأعلى للتعويض من هلاك الحمولة الكاملة حيث حددت المقدار بـ: 835 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن في حالة التقدير على أساس الوزن يكون المبلغ 2,5 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الكلي للبضاعة المتضررة.³

¹ المادة 805 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري السالف الذكر.

² المادة 09 من بروتكول 1968 المعدل والمتمم لاتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

³ المادة 06 فقرة (01) من اتفاقية هامبورغ، السالفة الذكر.

المبحث الثالث: الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية.

سبق وأن درسنا أن للناقل البحري أو تابعيه الحق في التمسك بتحديد المسؤولية لكن هذا يتبعه شرط وهو أن يثبت أنه ارتكب خطأ عند القيام بوظيفته وبهذا فقد تبين أن هناك حالات يحرم فيها الناقل من التمسك بأحكام المسؤولية وهو أن يكون الضرر اللاحق بالبضاعة متعمدا من الناقل أو مندوبه وهذا ما سنراه في المطلب الأول.

وإن كان الضرر الحاصل نتيجة إهمال الناقل وهذا سيكون موضوع المطلب الثاني.

أما الحالة الأخرى وهي تقديم الشاحن بيانا بطبيعة البضاعة وقيمتها وهذا ما سنراه في المطلب الثالث من بحثنا هذا.

المطلب الأول: الفعل الشخصي للناقل.

سنحاول من خلال هذا المطلب التطرق إلى العمل العمدي في الفرع الأول، ثم الإهمال وعدم الإكتراث في الفرع الثاني.

الفرع الأول: العمل العمدي

يفهم من العمل العمدي هو أن الناقل البحري للبضائع أو أحد أتباعه يتوفر لديهم النية والإرادة في إحداث الضرر بالبضاعة المحملة على سطح السفينة أي أنهم يكونوا متعمدون لهذا الفعل أو العمل.

تنص المادة 809 من القانون البحري الجزائري¹ على « 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 مع حدوث ضرر على الأرجح ».

يفهم من هذه المادة أن الناقل البحري قصد إتلاف بضاعة ما أو رميها في البحر أو قام بأي عمل من شأنه القضاء على هذه البضاعة سواء قام بها هو أو أحد أتباعه، فهنا لا يستطيع الاستفادة من حدود المسؤولية المبينة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري.²

العمد هو أن الناقل البحري للبضائع المحملة على متن السفينة أو أحد أتباعه يقصدون أحداث الضرر بالبضائع الملزمين بتوصيلها إلى المكان المتفق عليه وبهذا نكون في مواجهة

¹ المادة 809 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر.

² المادة 805 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر.

غش أو عمد ونعرف أن الغش يقوم بإفساد كل قواعد القانون والفش بهذا المفهوم يعني الخطأ العمدي أي أنه مرادف لهذا الأخير فالناقل البحري يتعمد ارتكاب الخطأ هنا لإلحاق الضرر بالبضاعة التي في عهده أي انصراف إرادة الناقل لارتكاب فعل أو الامتناع عن فعله وهذا من شأنه حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكاب هذا الفعل.¹

وكمثال عن الغش هي تدوين الناقل البحري للبضائع أو أحد أتباعه تصريحات كاذبة متعلقة بالبضاعة في سند الشحن سواء تعلق الأمر بطبيعتها أو بقيمتها وفي حالة ما إذا صدر غش من الناقل البحري فحسب القضاء المصري لا يتجه إلى التحديد لأنه لا ينطبق لأننا بصدد مسؤولية تقصيرية ليس لها علاقة بعقد النقل البحري أي أنها خارجة عنه وبهذا سقط حق الناقل في التمسك بالمطالبة بتحديد التعويض.²

وقد استقر القضاء في جميع الدول على أن الغش يمنع من الاستفادة من تحديد مسؤولية آخذاً بقاعدة أن الغش يفسد كل تصرف قانوني أما بالنسبة للخطأ فقد اختلفت المحاكم بشأنه حيث نجد محكمة النقض الفرنسية بجواز تحديد المسؤولية في حالة الخطأ الجسيم وهو الأمر الذي يجعل من الخطأ الجسيم لا يتشابه مع الغش ويختلف الخطأ من شخص لآخر وله درجات عدة فهناك خطأ التافه واليسير الجسيم.³

وهناك ما يرى بمبدأ الغش وهو المبدأ الذي يفسد كل شيء فوفق لهذا المبدأ يتحقق عندما ينجح احد الافراد في التخلص من تنفيذ التزام ما استنادا إلى حق مشروع كلفة المشرع.⁴ وهناك رأيين واضحين في جعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع بوجه عام ليس محدود. **الرأي الأول:** هذا الرأي جعل من الغش⁵ موجبا لتشديد مسؤولية الناقل البحري ومن بين القوانين التي تبين هذا الرأي أو الاتجاه نجد القانون الفرنسي ، المصري، الألماني و الإيطالي.

¹ - محمد كامل حمدي، مرجع سابق ص 189.

² - دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري مرجع سابق ص 76.

³ - دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري مرجع سابق ص 77.

⁴ - محمد إبراهيم موسى، خطاب الضمان الملاحية (دراسة مقارنة كلية الحقوق جامعة طنطا دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2016 ص113.

⁵ - الغش هو ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد إلحاق الضرر بالغير.

الرأي الثاني: المتمثل في القوانين الإنجلوس كسونية فهذه القوانين تعرف بما يسمى الخطأ الإرادي¹ أي إرادة الناقل أو أحد أتباعه ولا تعترف بفكرة الخطأ الجسيم أو الغش.²

الفرع الثاني: اهمال الناقل وعدم الاكتراث.

تتحقق فكرة عدم الاكتراث والاهمال عندما يقدم الناقل البحري للبضائع على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث وهو يعلم أن هذا السلوك يترتب عن هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل بحيث ينطوي عدم الاكتراث على عنصرين:

العنصر الأول: قيام الناقل بفعل أو امتناع وانصراف ارادته، فإذا كان الفعل غير ارادي فإنه لا يعد عدم اكتراث، و من حق الناقل التمسك بتحديد المسؤولية ومثال على ذلك، في حالة الانحراف الاضطراري عن خط سير السفينة المتفق عليه بين الناقل والشاحن.

العنصر الثاني: أن يكون الناقل على علم بأن الفعل أو الامتناع يؤدي حتما إلى حدوث هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل البحري كأثر يترتب على ارتكاب الفعل أو لامتناع، وبالتالي فالفرق بين العمد وعدم الاكتراث يكمن في أنه في حالة العمد انصراف نية الناقل عمدا وعلى بينة إلى ارتكابه والقيام بفعل أو الامتناع عنه الذي ينتج عنه هلاك أو تلف أو تأخير، أما في حالة عدم الاكتراث فالناقل هنا انما يعلم أو يجب عليه أن يعلم ويعي بأن عدم اكترائه يؤدي إلى حدوث خطأ غير مغتفر عليه والذي يتطلب عنصرين لتحقيقه (الخطأ المغتفر) هو أن يكون الفعل اراديا وأن يكون الشخص على بينة من خطورة فعله وهذا ما ورد في محكمة النقض الفرنسية.³

فكل من عدم الاكتراث والعمد يعتبران سببان وجيهان لسقوط حق الناقل في التمسك بالتحديد القانوني للتعويض عن المسؤولية ولاستفادة من الاعفاء، حيث نصت المادة 809 المذكورة سالفا ، (لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 اعلاه

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري ، دار الجامعة للنشر سنة 2005 ص 202.

² الخطأ الجسيم يعرف بأنه إهمال بالغ فعى كان أو امتناعا في اتخاذ العناية اللازمة وحتى لم يكن ذلك بسوء نية أي لم تصحبه نية الحاق الضرر بالغير.

³ محمد كمال حمدي ، مرجع سابق ص 192-193 .

إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد للإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح.¹ وكذلك كما ورد في اتفاقية هامبورغ في نص المادة 08 فقرة 01 منها فلا يحق للناقل الاستفادة من الاعفاء إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة فعل أو تقصير من قبل الناقل أو بسبب عدم لامبالته رغم علمه بأن الفعل الذي قام به سينتج عنه عواقب وخيمة تؤدي إلى هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة.²

المطلب الثاني: تقديم الشاحن بياناً بطبيعة البضاعة وقيمتها.

قيام الشاحن بتقديم بيان قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها من شأنه أن يحرم الناقل البحري للبضائع من الاستفادة من تحديد المسؤولية باعتبار أن أساس عدم تحديد المسؤولية يبني على أن الناقل على علم قبل الشحن بالخطر .
ويعلق الناقل أهمية كبيرة وخاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول. ومن ثم يستطيع القيام بالتأمين على

مسؤوليته ونقل تكاليف التأمين. في صورة زيادة أجرة النقل عن أجرته المعتادة³، حيث سنتناول في الفرع الأول الشروط الواجب توافرها في البيان و الفرع الثاني خصصناه لدراسة الأثر القانوني للبيان.

الفرع الأول: الشروط الواجب توافرها في البيان.

يجب ان ينتج البيان الذي قدمه الشاحن أثره في حرمان الناقل من تحديد المسؤولية على توافر ثلاث شروط.

أولاً: تقديم الشاحن هذا البيان قبل الشحن، ويقصد به تعرف الناقل قبل الشحن على طبيعة وقيمة البضاعة، الأمر الذي يجعل الناقل يبدى أهمية بالغة لوصولها سالمة إلى ميناء

¹ المادة 809 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر.

² المادة 08 فقرة 01 من اتفاقية هامبورغ السالفة الذكر.

³ بن صغير شهرزاد ، المذكرة القانونية لأطراف عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو 2021 ص 242-243.

الوصول، إذ يصبح هذا البيان عديم الجدوى إذا كانت البضاعة قد تم شحنها دون التعرف الكافي على طبيعتها وما تتطلبه من عناية لازمة¹.

ثانياً: تضمن البيان لقيمة وطبيعة البضاعة معا ، يجب أن يكون البيان واضحاً ومحدداً وصريحاً لكي يتسنى للناقل العلم بحالة وطبيعة البضائع والبيان المقدم قبل الشحن يتضمن أمرين وهما ، إعداد المكان المناسب للبضاعة على ظهر السفينة والعمل على اتخاذ العناية اللازمة بها وكذا التأمين على المسؤولية.

ثالثاً: أن يدرج هذا البيان في سند الشحن.

باعتبار هذا السند وحده الذي يحكم العلاقة في الحدود التي رسمها وقد يكون إدراجه في مستند آخر كإحالة نوع البضاعة وقيمتها إلى فاتورة الشراء أو أي ورقة أخرى مماثلة مثل الإذن الجمركي، لاعتماد المستندي إلخ.

حيث إذ ما قام الشاحن بتقديم البيان الخاص بطبيعة البضاعة وقيمتها للناقل وطلب منه إدراجها في سند الشحن، غير أن الناقل أغفل ذلك سواء كان بإهمال أو خطأ فإن الناقل لا يتسنى له الحق في التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ويقع على عاتق تعويض الضرر الذي لحق بالبضاعة ويكون التعويض في حدود القيمة المصرح بها من قبل الشاحن، غير أنه إذ قدم الشاحن البيان وتم رفضه من قبل الناقل يحرم بالتمسك من التحديد من المسؤولية ويلزم بتعويض الضرر الذي لحق بالشاحن وفقاً للقواعد العامة².

الفرع الثاني: أثره القانوني.

يحرم الناقل البحري للبضائع من التحديد القانوني للمسؤولية حال ما إذا توافر بيان طبيعة البضاعة وقيمتها على الشروط التي سبق وأن بينهاها ، وهلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً فإذا كان هلاكاً كلياً فإن الناقل البحري للبضاعة ملزم بأداء القيمة المبيّنة في سند الشحن، أما إذا كان هلاكاً جزئياً ملزم بتعويض نسبي فقط، وعلى الناقل البحري للبضائع إثبات ذلك بكافة الطرق في مواجهة الشاحن. ويكون الإثبات عادة بتقديم الفواتير الخاصة بالبضاعة محل النزاع وفي حالة غيابها يستعين بخبراء ومختصين في ذلك.³

¹ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق ص 196.

² نفس المرجع ص 197-198.

³ دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري مرجع سابق ص 81.

وعند التصريح بقيمة البضاعة يحصل الشاحن على التعويض الكامل عن الضرر الذي لحق بالبضاعة أو جزء منها.¹

-أما بالنسبة لمسألة تحديد عبئ الإثبات فقد اختلف الفقهاء فيها، فمنهم من يرى أن الشاحن هو الذي يتحصل على عبئ الإثبات حسن نيته، ومنهم من خالف هذا الرأي لأن حسن النية يفترض وعلى من يتمسك بسوء النية يثبت ذلك.²

¹ - دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري مرجع سابق ص 111

² - G morais :les transports internationaux de marchandise par mer et la jurisprudence
endroit compares L . G . D. J PARIS 1949 P 15

خلاصة الفصل

وكخلاصة لهذا الفصل نصل إلى أن الناقل البحري للبضائع ملزم بدفع مبلغ التعويض في حالة ما إذا ترتبت مسؤوليته ويكون تحديد مبلغ التعويض بحد اعلى، وهناك شروط تعاقدية متعلقة بهذا التحديد أو بالإعفاء من المسؤولية، نجد من بينها بطلان شروط الاتفاقية كأصل عام والتي تنص على اعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التحقيق منها. لكن المشرع الجزائري أجاز بعض شروط الاتفاقية وهذا كاستثناء بشرط أن تكون هذه الشروط لا تتعرض مع القانون وبما أن الرحلة البحرية يعترض طريقها الكثير من المخاطر فإن الناقل البحري ملزم بدفع التعويضات المطلوبة عن كافة الأضرار أو بحسب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري بالنظر الى نوع و وزن البضاعة وقيمتها، ولإشارة هناك حالات مستثناة من التحديد نجد من بينها العمل العمدي للناقل البحري بإحداث أضرار للبضاعة المحملة على سطح السفينة وأيضا اهماله لها أي أنه لا يكثرث لأمر البضاعة، أما بالنسبة للحالة الثانية و الأخيرة وهي تقديم الشاحن بيانا بطبيعة البضاعة وقيمتها فإذا لم يدون الشاحن التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى فيعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والاضرار التي تصيب البضاعة كما ان هناك شروط من الواجب توافرها في البيان وهي أن يقوم الشاحن قبل الشحن بتقديم بيان عن طبيعة وقيمة البضاعة وأيضا أن تكون القيمة المعلنة أكثر من الحد الأعلى للمسؤولية وايضا إدراج هذا البيان في سند الشحن وهناك أثر قانوني يترتب عن هذا البيان وهو في حالة ما إذا توافر هذا الأخير على الشروط المبينة سابقا فإن الناقل البحري يحرم من التحديد القانوني للمسؤولية.

خاتمة

خاتمة:

و كخاتمة لدراسة موضوعنا هذا نصل إلى أن المشرع الجزائري وضع حالات وردت على سبيل الحصر لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية من خلال المادة 803 من القانون البحري الجزائري و قام بتحديد هذه المسؤولية وفق شروط ، و بهذا نجد المشرع قد وفق نسبيا في دفع المسؤولية عن الناقل البحري باعتبار أنه لم يفصل في هذه المسؤولية بشكل فعلي و تتمثل أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة ما يلي :

1/ تبني المشرع الجزائري أحكام معاهدة بروكسل و المصادقة عليها و ذلك من خلال تضمينه لجل أحكامها (معاهدة بروكسل) في التقنين البحري .

2/ حصر المشرع الجزائري الدفوع القانونية و ذلك في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري .

3/ تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع من أهم موضوعات النقل البحري لأنها الأكثر تعقيدا لكثرة الأطراف المستفيدة و المتأثرة بعقد النقل فنجد الناقل البحري الطرف الأقوى لان مسؤوليته غير مختلفة كثيرا عن المسؤولية بوجه عام فهي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض .

4/ لم يتطرق المشرع الجزائري إلى مسؤولية الناقل الفعلي بالتفصيل في القانون البحري .

5/ هناك الكثير من المعضلات كانت لاتفاقية هامبورغ أثر إيجابي في حلها التي أعادت توازن العلاقات بين الدول مما أدى إلى الزيادة في الحركة التجارية .

6/ لم يتطرق المشرع الجزائري إلى مسؤولية الناقل البحري عن البضائع في المرحلة المتعلقة بوصوله إلى ميناء التفريغ .

7/ من بين الدفوع المهمة التي يتمسك بها الناقل للتملص من المسؤولية التي تنشأ عند إخلاله بأحد الإلتزامات المكلف بها هي إثارة حالة من حالات الإعفاء المنصوص عليها قانونا .

- ومن خلال ما درسناه نقترح بعض التوصيات :

1/ دعوة المشرع الجزائري إلى تعديل التقنين البحري الجزائري بالإعتماد على القواعد المادية في النشاط البحري و مواكبة التطورات الراهنة في هذا المجال .

2/ الدعوى لإنشاء لجنة وطنية من أساتذة و باحثين في المجال إلى ممثلي متعاملين إقتصاديين لتطوير التجارة و النقل و هذا من أجل تحديث ممارسات و قوانين النقل البحري و هذا من خلال تقديم كل ما هو جديد .

- 3/ التحديد الدقيق للالتزامات المتبادلة و الحقوق و الشروط و الإجراءات اللازمة لتسوية النزاعات البحرية
- 4/ دعوة كل الدول وواضعوا الإتفاقيات الدولية إلى توحيد القواعد الإجرائية و الموضوعية لمسؤولية أطراف عقد النقل البحري .
- 5/ نوصي بإقامة مسؤولية الناقل البحري على أساس المسؤولية المفترضة حيث لا يمكن للناقل التملص من المسؤولية التي تقع على عاتقه إلا في حالة إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر .
- 6/ كان على المشرع الجزائري أن يقون بحذف الخطأ الملاحي من قائمة الحالات التي تعفي الناقل البحري الواردة في 803 من القانون البحري الجزائري بإعتبارها حالة شبه نادرة في الوقت الحالي الذي يعرف تطور هائل في المنشآت الملاحية و صناعة السفن .
- 7/ ضرورة مصادقة المشرع الجزائري على الإتفاقيات الدولية الأكثر تطورًا كإتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بحرًا ، معاهدة هامبورغ .

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً- المصادر

I- النصوص القانونية

أ- الإتفاقيات الدولية:

- 01- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 1924/08/25 وانظمت إليها الجزائر في 1964/04/03، جريدة رسمية رقم 1964/28 وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 71/64 المؤرخ في 1931/06/02.
- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا سنة 1972، التي يطلق عليها قواعد هامبورغ.
- 02- اتفاقية جمركية دولية عقدت في جنيف سنة 1972 برعاية الأمم المتحدة .
- 03- بروتكول 1968 المعدل والمتمم لاتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

ب- القوانين:

- 01- قانون 02/90 المؤرخ في 1999/02/06 المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية وتسويتها وممارسة حق الإضراب، المعدل والمتمم بالقانون 27/91 المؤرخ 1999/12/21.

ج- الأوامر:

- 01- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري ج.ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.

ثانياً_ المراجع:

أ. الكتب باللغة العربية:

- 01- أحمد مسعود حسيني، عقد النقل البحري الجديد، منشأة المعارف الإسكندرية 1998.
- 02- إيليا صف، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت 1993.
- 03- جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية. دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، مصر 1998.
- 04- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ط 1 لبنان 2011.
- 05- وهيب الأيسر، القانون البحري للمؤسسة الحديثة للكتاب بيروت 2006.
- 06- محمد إبراهيم موسى، خطاب الضمان الملاحية (دراسة مقارنة كلية الحقوق جامعة طنطا دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2016.
- 07- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995
- 08- محمد الفقي، تطوير قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير الحاويات، دار الجامعة الجديدة مصر سنة 2007.
- 09- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري ، دار الجامعة للنشر سنة 2005.
- 10- محمود جلال حمزة، العمل الغير مشروع باعتباره مصدر للالتزام، د، و، م، ج، الجزائر 1985.

قائمة المصادر والمراجع

- 11- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، طبعة 02 منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- 12- سياح عاطف المهنا، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، طبعة أولى، بيروت 2006.
- 13- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2011 عمان.
- 14- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء أو التشريع، منشأة المعارف الإسكندرية 1990.
- 15- رمضان أبو سعود، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، د، م، ج، الإسكندرية مصر 2002.

II. الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- أطروحات الدكتوراه:

- 01- بن صغير شهرزاد ، المذكرة القانونية لأطراف عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو 2021.

ب- رسائل الماجستير:

- 01- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وإتفاقية هامبورغ 1978 مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2009.
- 02- اعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ، 2016.
- 03- بوهالي أحمد أمين، المسؤولية في حالة انعدام خطأ الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون الجزائر 2011.
- 04- بوحدى نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة في الموانئ الجزائرية ، رسالة ماجستير(عقود ومسؤولية) 2002 اسس الجامعة جامعة الجزائر.
- 05- بندومية سعدية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة وهران كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر 2013.
- 06- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير جامعة قاصدي مرباح، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، ورقلة 2006.
- 07- حفيري نسيمة آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري رسالة لنيل شهادة الماجستير تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، وهران 2011.
- 08- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس الجزائر 2013.
- 09- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا 2006-2007.
- 10- شيرين عبد الحسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة الحصول على درجة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق 2010.
- 11- خافي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ

1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو 2009.

III. الاجتهادات القضائية:

- 01- القرار الصادر من المحكمة العليا الجزائرية بتاريخ ... الصادر عن الفرقة التجارية البحرية، ملف رقم 1205085، مجلة المحكمة العليا العدد 02، 1997.
- 02- القرار الصادر من المحكمة العليا الجزائرية، الصادر عن الفرقة التجارية والبحرية، الملف رقم 153230، مجلة المحكمة العليا، عدد خاص، سنة 1999.
- 03- القرار الصادر من المحكمة العليا الجزائرية، الصادر عن الفرقة الاجتماعية، ملف رقم 1205085، مجلة المحكمة العليا العدد 01، 2018.

IV. المقالات:

- 01- بورطال امينة ، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع، المحلية الجزائرية للنقل البحري والنقل الجزائر، العدد3، 2009.
- 02- دالغ السعيد، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد الخامس، تلمسان، الجزائر، 2018.
- 03- يعقوب يوسف مرخوه، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مجلة الحقوق، السنة الثامنة، العدد 02 سنة 1984.
- 04- لعوز أرزقي، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية عن جامعة زيان عاشور الجلفة الجزائر المجلد السابع 2022.
- 05- قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع.....

المراجع باللغة الأجنبية:

- 01- ALEXIS LEMARE, la force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises, mémoire de des de droit maritime et des transports, université paulcezanne et des sciences politiques, d'Aix Marseille, 2007.
- 02- -S. MELLOULI, la responsabilité du transport maritime de marchandises, thèse de doctorat, cerp Tunisie 1993.
- 03- Philippe Delbeque, droit maritime 13^{ème} Edition, DALLOZ, 2014.
- 04- ¹- René Rodiere, droit maritime 7eme Edition DALLOZ 1977.
- 05- G morais :les transports internationaux de marchandise par mer et la jurisprudence endroit compares L . G . D. J PARIS 1949.

المواقع الإلكترونية:

- 01- <https://platform.almanhal.com>.15:00 على الساعة 2023/04/25 بتاريخ
- 02- Ontology.birzeit.edu à 15:16.
- 03- mohamah.net , 15 :58

04- antology. bizert.edu , 16 :02

الفهرس

الفهرس:

1	مقدمة:
5	الفصل الأول: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.
6	المبحث الأول: الدفع المتعلقة بالسفينة والملاحة البحري.
6	المطلب الأول: الدفع المتعلقة بالسفينة.
6	الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة.
8	الفرع الثاني: عيب خفي في السفينة.
11	المطلب الثاني: الدفع المتعلقة بالملاحة البحرية.
11	الفرع الأول: الملاحة البحرية.
14	الفرع الثاني: مخاطر وحوادث البحر.
16	المبحث الثاني: خطأ الغير وعيوب البضاعة.
16	المطلب الأول: خطأ الغير.
16	الفرع الأول: الحريق.
18	الفرع الثاني: الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
19	الفرع الثالث: الأسباب الأخرى.
21	المطلب الثاني: الدفع المتعلقة بعيوب البضاعة.
21	الفرع الأول: العيب الذاتي للبضاعة.
22	الفرع الثاني: نقص البضاعة -عجز الطريق-.
23	الفرع الثالث: أخطأ الشاحن:
25	المطلب الثالث: ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية.
25	الفرع الأول: الإضراب.

26	الفرع الثاني: القوة القاهرة.
28	الفرع الثالث: الحالات الأخرى.
32	خلاصة الفصل الأول:
34	الفصل الثاني: تحديد مسؤولية النقل البحري للبضائع في التشيع الجزائري.
34	المبحث الأول: الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو تحديد المسؤولية .
34	المطلب الأول: بطلان شروط الاتفاقية كأصل عام.
37	المطلب الثاني: جواز شروط الاتفاقية كاستثناء.
38	الفرع الأول: مفهوم التكفل بالبضاعة والتسليم إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.
39	الفرع الثاني: مفهوم تسليم البضاعة الى المرسل اليه أو ممثله القانوني.
40	الفرع الثالث: أطراف التسليم:
41	المبحث الثاني: الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
41	المطلب الأول: التحديد القانوني للمسؤولية.
41	الفرع الأول: مقدار الحد الأعلى للمسؤولية.
43	الفرع الثاني: حالة النقل بالحاويات.
44	المطلب الثاني: حساب الحد الأعلى:
45	المبحث الثالث: الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية.
45	المطلب الأول: العمل العمدي.
47	المطلب الثاني: اهمال الناقل وعدم الاكتراث.
48	المطلب الثالث: تقديم الشاحن بيانا بطبيعة البضاعة وقيمتها.
48	الفرع الأول: الشروط الواجب توافرها في البيان.
49	الفرع الثاني: أثره القانوني.
51	خلاصة الفصل

خاتمة: 53

قائمة المصادر والمراجع: 56

الفهرس: 60

ملخص

الملخص:

تناولنا في موضوع هذه المذكرة المتمثل في دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية التي تخص السفينة و الملاحة البحرية و خطأ الغير والدفع المتعلقة بالبضاعة وما يعتبر من الحوادث الإستثنائية (المادة 803 ق.ب.ج) .

وتناولنا أيضا تحديد المسؤولية حيث تطرقنا فيها إلى مدى صحة شروط الإتفاقية ثم الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من عدمه و أخيرا الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية ، وتوصلنا إلى أن الإلتزام الذي يقع على عاتق الناقل البحري للبضائع هو إلتزام بتحقيق نتيجة .

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري - مسؤولية الناقل البحري - الإعفاء - الدفع.

Abstract :

In the subject of this memorandum represented in paying the responsibility of the maritime carrier for goods in the Algerian legislation, we dealt with cases of exemption of the marine carrier from liability that pertains to the ship, maritime navigation, third party error, defenses related to the goods, and what is considered exceptional accidents (Article 803 BC).

We also dealt with the determination of responsibility, where we touched on the validity of the terms of the agreement, then the right to legally determine the responsibility of the marine carrier or not, and finally the cases excluded from the limitation of liability, and we concluded that the obligation that falls on the marine carrier of goods is an obligation to achieve a result.

Keywords: marine carrier - responsibility of the marine carrier - exemption - defenses.