



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: حقوق وعلوم سياسية

الشعبة: حقوق

التخصص: علاقات دولية خاصة

إعداد الطالبتين:

مسعودة نايلي

نسبية زعبوب

بـعـوان :

## مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع

نوقشت وأجيزت بتاريخ:

أمام اللجنة المكونة من السادة الأعضاء:

رئيسا	أستاذ محاضر أ	د. بسمينة لعجال
مشرفا ومقررا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. رضا هميسي
مناقشا	أستاذ محاضر ب	د. مجوج انتصار

السنة الجامعية: 2018/2017





## شكر وعرفان

الحمد لله الذي وفقنا ومنحنا القوة والصبر للإتمام هذا العمل فبعد شكر الله عز وجل لليدر  
أهـ بره الفضل لأصحابه فأنتقم بالتخلص التكر والتقدير والعرفان والإمتناء الاستاذي  
المحترم والفاضل الدكتور هميسي رضا الذي قبل أهـ يكوف متر فاعلمى هذه المنكرة والإهتمامه  
الذي أولانا إياه في سبيل ظهور هذا البحث بالمنظر اللائق والذي لم يدخل علمنا بتوجيهاته  
ونصائحه القيمة رغم إنغال الله الكثيره فجزاه الله عنا خير الجزاء وإلى الاستاذة الموقرين  
الذي قبلوا مناقنة هذا العمل وصر فوا جزء من وقتهم التيسر في دراسته .

الإهداء

إلى عائلتي وأصدقائي

إلى كل من دعى لي دعوة صادقة بظمر الغيب

إلى كل من دعمني من قريب وبعيد.

إلى كل من أعرفهم.

إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة مجسودي المتواضع

رمزا وعرفانا.

والتمس العذر من كل قارئ وجد فيه نقصا

أو تقصيرا في جانب من الجوانب.

مقدمة

## مقدمة

تكمن أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان، حيث يعتبر النقل عصب تداول الثروات، فالمبادلات السلعية لا تتم إلا بنقل الأشياء من مكان لآخر، أي نقلها من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها، الأمر الذي يتطلب بطبيعة الحال انتقال الإنسان من مكان لآخر مستوردا لهذه السلع أو مصدرا لها، فالنقل الذي يهتم القانون بتنظيم نشاطه هو الذي يكون كخدمة يقدمها متعهد النقل للغير على أساس اتفاق بينه وبين من يتلقاها منه، والذي يستند على عقد يتم إبرامه وتنفيذه تحقيقا لعملية تغيير المكان.

وتختلف عمليات النقل باختلاف الوسيلة التي تتم بها، فقد يتم بواسطة الطائرات أو العربات أو السفن، ويعتبر النقل البحري للبضائع في مجال التجارة الدولية أكثر أنواع النقل شيوعا، فأغلب التجارة الدولية يتم تداولها عبر البحر، وهذا بناء على عقد النقل البحري، الذي ازدادت أهميته مع تطور حركة الملاحة البحرية، ومع التطور الهائل للسفن التي ارتفع حجمها وازدادت درجة استيعابها للبضائع، فضلا عن تزويدها بأحدث الأجهزة

ولا يختلف عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه وهي السفينة، حيث يرتبط عقد النقل البحري بين الناقل البحري مقدم خدمة النقل والشاحن متلقي الخدمة، وعادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة الأثر البالغ على تنفيذ العقد المبرم بينه وبين الشاحن، لذلك نجد أن مسؤولية النقل البحري تحظى باهتمام تشريعي سواء الوطني أو الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية.

ويعد الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع الطرف الاقتصادي الأقوى، من خلال الشروط التي يملئها على الشاحن في وثيقة الشحن، خاصة تلك التي تعفيه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة، فهذه الشروط ألحقت أضراراً بليغة بالشاحنين، الأمر الذي أدى بنشوب نزاعات بين الشاحنين والناقلين.

وللحد من هذه النزاعات ظهرت عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية، ولعل أهمها تتمثل في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924 المسماة بمعاهدة بروكسل، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978، كما نظمتها أيضا التشريعات الوطنية من خلال

قوانينها الداخلية النقل بموجب سند الشحن، خاصة فيما يتعلق ببند مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هذا الأخير الذي يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها.

وحيث أن الناقل البحري يلتزم بموجب عقد النقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، فقد يحدث وأن تتعرض هذه لبضاعة للتلف أو الهلاك نتيجة خطئه، الأمر الذي يستوجب مساءلته عليه.

### أهمية الدراسة:

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

### أسباب اختيار الموضوع:

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

### أهداف الدراسة :

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



## إشكالية الدراسة:

وتطرح هذه الدراسة لإشكالية الآتية والتي تكمن في البحث عن متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وما هي الآثار الناجمة عن هذه المسؤولية؟

وتتفرع عن الإشكالية الرئيسية الإشكالات الفرعية الآتية:

1. ما هي أساس وطبيعة المسؤولية؟ وما هي صورها؟
2. ما هي الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية؟
3. ما هي وسائل فض المنازعات الناشئة عن هذه المسؤولية؟

## المنهج المتبع:

للإحاطة بالموضوع، وفي سبيل البحث في الإشكالية، فقد اعتمدنا المنهج المقارن وهو المنهج المتبع في أغلب الدراسات القانونية، وذلك لقيامنا بدراسة مسؤولية الناقل البحري من خلال التقنين البحري وكذا الاتفاقيات الدولية المنظمة لها.

## خطة البحث:

لقد قمنا بتقسيم دراستنا إلى فصلين، حيث سنتطرق في الفصل الأول إلى قيام مسؤولية الناقل البحري، والذي من خلاله نتعرض إلى مبحثين، في المبحث الأول نتناول فيه تحقق مسؤولية الناقل البحري وفي المبحث الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري.

أما بالنسبة للفصل الثاني سنتطرق إلى وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري والذي من خلاله سنتعرض إلى مبحثين، نتناول في المبحث الدعوى القضائية وفي المبحث الثاني التحكيم.

## الفصل الأول

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

## الفصل الأول

### قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري للبضائع مميزات خاصة، نظرا لطبيعة هذا العمل المرتبط بالبحر فالناقل من خلال قيامه بعملية النقل قد يرتكب أخطاء في نطاق هذا العمل تستوجب مساءلته.

ولا تختلف مسؤولية الناقل البحري من حيث أركانها عن المسؤولية المدنية بوجه عام، فلا تقوم إلا بتوفر الأركان الثلاثة الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينها، ومما لا شك فيه ثمة أهمية كبيرة لعنصر الخطأ في المسؤولية فهي تدور معه عدما أو وجوداً.

ولما كان عمل الناقل البحري هو إيصال البضائع أي نقلها من مكان إلى آخر، وتسليمها في الوقت والمكان المتفق عليه وهذا يعد التزام رئيسي، فإن أي إخلال من جانبه كأن يلحق البضاعة عيب أو تلف أو هلاك قد يعرضه للمساءلة والجزاء، حيث تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات حالة من حالات الإعفاء للمسؤولية، والمنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية ونص عليها القانون.

ولدراسة قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإحاطة بكافة الجوانب المتعلقة بها، قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول تحقق مسؤولية الناقل البحري، أما المبحث الثاني فيعالج الآثار المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري.

## المبحث الأول

### تحقق مسؤولية الناقل البحري

يعتبر الناقل البحري أحد أطراف عقد النقل البحري إلى جانب الشاحن، وهذا الأخير تقع على عاتقه التزامات عديدة بموجب عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن، وهذه الالتزامات هي إعداد سفينة صالحة للملاحة، والالتزام بشحن البضاعة ورسوها، وهذا قبل بدأ الرحلة البحرية، أما أثناء الرحلة يلتزم الناقل بنقل البضاعة والمحافظة عليها، وعند إنهاء الرحلة يكون على الناقل تفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه.

وفي حالة ما إذا أخل الناقل بأي التزام من الالتزامات السابقة الذكر، يكون مسؤولاً عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف، أمام الشاحن أو المرسل إليه.

وعليه سنتناول في هذا المبحث أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، وصور مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل أهمية بالغة في عقد النقل البحري، لذا نجد مختلف التشريعات نصت عليها لكنهم اختلفوا حول تحديد أساس وطبيعة هذه المسؤولية فمنهم من يعتبرها مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ الحقيقي والبعض الآخر يعتبرها مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض. بهذا يتعين علينا في هذا المطلب دراسة طبيعة مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول) لمعرفة أساسها (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى معرفة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري ونحاول معرفتها هل هي عقدية أم غير عقدية ؟

تعد مسؤولية الناقل البحري مسؤولية ذات طبيعة تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدي للناقل البحري بتحقيق نتيجة في إطار نقل البضائع إلى ميناء مقصود،<sup>1</sup> بمعنى أن مسؤولية الناقل البحري هي تلك

<sup>1</sup> وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت 2011، ص 201.

المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل،<sup>1</sup> وبالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما ارتباط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبت سند الشحن، وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل.<sup>2</sup>

بهذا تقوم مسؤولية الناقل البحري في حالة قيامه بنقل البضاعة أو تضررها أثناء النقل بخطأ منه على المسؤولية العقدية.<sup>3</sup>

فبمجرد عدم تحقق النتيجة ألا وهي وصولها البضاعة سليمة، يعتبر في ذاته خطأ موجبا لمسؤولية الناقل التي لا يدرأها عنه إلا نفي علاقة السببية بين هذا الخطأ المتوقع وبين الضرر الذي أصاب الشاحن.<sup>4</sup> ولا سبيل أمام الناقل أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثباته أن سبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب في البضاعة.<sup>5</sup>

وبالتالي لا يمكن إخضاع الناقل البحري لأحكام المسؤولية التقصيرية في أي حال من الأحوال حتى لو نشأ الضرر بعش من الناقل أو بخطئه الجسيم، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسألة لأنها أخص من المسؤولية التقصيرية فهي تحدد المسؤول بشكل ثابت وهو الناقل استنادا لعقد النقل.<sup>6</sup>

ولم يحدد المشرع الجزائري بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية.<sup>7</sup> غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802 من ق.ب.ج والقائلة: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها

---

<sup>1</sup> الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص 14.

<sup>2</sup> لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، دار العلمية الدولية، عمان 2000، ص 201.

<sup>3</sup> محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل، أحكام عقد النقل، (ط1)، دار الثقافة، عمان 2015، ص 98.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2005، ص 339.

<sup>5</sup> وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 201.

<sup>6</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 15.

<sup>7</sup> الواحد رشيد، المرجع نفسه، ص 16.

إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني".<sup>1</sup> التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. وهذا ما عمل به القضاء الجزائري في جملة من القرارات التي أصدرها، حيث أعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما تجسد في القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 16/05/1995 من الغرفة التجارية البحرية<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سنحاول من خلال هذا الفرع معرفة أساس قيام مسؤولية الناقل، أي متى يكون الناقل مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة؟

أفردت اتفاقية هامبورغ في المادة الخامسة معيار الكشف عن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بقولها: ( يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك، أو تلف البضاعة وكذا التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهدته على الوجه المبين في المادة الرابعة من نفس الاتفاقية، ما لم يثبت الناقل أنه هو مستخدميه، أو وكلائه جميع الإجراءات المعقولة المطلوب اتخاذها لتجنب الحادث وتبعاته)<sup>3</sup>.

وبالتدقيق في صياغة هذه الفقرة نجد أن قواعد هامبورغ أسست مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه عن هلاك أو تلفها أو عن التأخير في وصولها<sup>4</sup>. أي افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه المدين (الناقل) والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى

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

<sup>2</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص16.

<sup>3</sup> المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ.

<sup>4</sup> محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 142.

من المسؤولية<sup>1</sup>، واعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه الناقل البضاعة من الشاحن وحى الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه يعتبر مسؤولا عن البضاعة التي بعهدته<sup>2</sup>.

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

إضافة إلى الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري يوجد أساس آخر وهو أساس المسؤولية المفترضة التي يقع عبء الثبات فيها على عاتق المدعي عليه المدين ( الناقل)، ولكن مضمون هذا الإثبات يختلف في هذه الحالة، إذ لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل ينبغي عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر الذي لا يد له فيه أو أحد تابعيه كالقوة القاهرة، أو السبب الأجنبي حتى يعفى من المسؤولية<sup>3</sup>.

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

والفرق بين الخطأ المفترض والمسؤولية المفترضة، أن الخطأ المفترض هو الالتزام بتحقيق غاية وأن الضرر يثبت الضرر باعتباره واقعة مادية، في حين أن المسؤولية المفترضة تقوم على أساس الضرر، والمتضرر يثبت هذا الأخير فقط، وأنه وقع من قبل الناقل في فترة وجود البضاعة في حوزته<sup>4</sup>.

أما بالنسبة للكيفية التي يجوز بها للناقل دفع لمسؤولية، ففي قرينه المسؤولية لا يجوز دفع مسؤوليته إلا إثبات السبب الأجنبي وبالتالي لا يكفي إثبات أن الناقل وتابعيه لم يتخذوا التدابير اللازمة

<sup>1</sup>عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص334.

<sup>2</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2007، ص 326.

<sup>3</sup>عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص334.

<sup>4</sup>دمانه محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، 2006، ص 54 وما يليها.

لمنع الضرر، وفي قرينه الخطأ يكون على الناقل إثبات أنه لم يكن هو أو أحد تابعيه المسؤولين عن الخطأ، وذلك بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر<sup>1</sup>.

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

## المطلب الثاني: صور قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتحقق مسؤولية الناقل البحري اتجاه الشاحن، إذا لم ينقل البضاعة أصلاً، وهو التزام رئيسي الذي يرتبه عقد النقل البحري في ذمة الناقل، ويعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه وعليه يكون الناقل مسؤولاً في الأحوال الأربعة هي عدم قيامه بالنقل، أو الهلاك البضاعة، أو تلفها، أو التأخير وصولها وهذا ما سوف نتناوله في هذا المطلب تباعاً لبيان تلك الحالات من خلال الفروع الآتية:

### الفرع الأول: عدم تنفيذ النقل

يعد عدم تنفيذ الناقل لعملية النقل هي إحدى حالات التي تعرض الناقل للمسألة من قبل الطرف المتضرر حيث إذا امتنع الناقل عن تسليم البضائع في ميناء الشحن، أو امتنع عن قيام بنقلها إلى ميناء التفريغ دون سبب مشروع فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي بنقل البضائع الذي اتفق مع الشاحن على نقلها، ويكون مسؤولاً قبل الشاحن عن هذا الالتزام<sup>2</sup>.

ويعد الناقل ناكلاً عن تنفيذ التزامه، وعند ذلك تترتب مسؤولية هذا الأخير اتجاه الشاحن ويكون مسؤولاً عن كل ضرر وقع للشاحن بسبب امتناعه عن تسليم البضاعة أو نقلها، ولا يعفيه من هذه المسؤولية إلا إذا استطاع أن يثبت أن عدم امتناعه كان يعود لسبب أجنبي لا يعود له أو لتابعيه، أو أن سبب الامتناع يعود للشاحن نفسه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> دمانه محمد، المرجع السابق، ص 55.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 338.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان 2009، ص 128.



التزام الناقل بنقل البضائع هو التزام جوهرى يترتب عليه عقد البحري للبضائع في ذمة الناقل، يكون شأن الناقل الوفاء والقيام بحيث يلتزم الناقل بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء المتفق عليه والمدرج في سند الشحن ويعد هذا الالتزام التزام بتحقيق نتيجة، والإخلال به يكون إما بعدم تنفيذه كلياً وإما بعدم إتمام جزء من الرحلة، وهذا ما يعرضه للمسألة، أي يكون مسؤولاً تجاه الشاحن لأنه لم يتم بتنفيذه التزام نقل البضاعة، غير أنه يمكن أن لا يسأل الناقل عن هذا الإخلال إذا كان راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه أو أحد تابعيه.

وتتوقف مسؤولية الناقل عند عدم تنفيذه لالتزامه بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في ميعاد معقول نتيجة توقف السفينة الأصلية وتسبب هذا في انقطاع الرحلة، فإذا كان سبب هذا الانقطاع هو إخلاله بالالتزام المتعلق بإعداد السفينة وصلاحياتها للملاحة، أو المتعلقة بشحن البضاعة ورسها ونقلها والمحافظة عليها، فلا شك أن الشاحن يمكنهم الرجوع على الناقل لمطالبته بتعويض عن الضرر الذي أصابهم من انقطاع الرحلة، والذي أدى بالناقل إلى عدم تنفيذ التزام النقل. أما إذا كان هذا الانقطاع ناشئاً عن سبب أجنبي لا يد للناقل أو نائبه أو أحد تابعيه فيه فيستطيع الناقل دفع مسؤوليته في هذه الحالة بإثبات ذلك السبب الأجنبي<sup>1</sup>.

يلاحظ أن إثبات عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدى هو عدم نقل البضاعة، يقع على عاتق الناقل لالتزامه التعاقدى هو عدم نقل البضاعة، يقع على عاتق الشاحن ووسيلته في ذلك سند الشحن الذي يتضمن عادة بيانات عن البضاعة وميعاد وصولها والبضاعة المراد إيصالها. ومتى أثبت الشاحن عدم قيام الناقل بالتزام النقل تقوم مسؤولية الناقل، واستحق الشاحن التعويض. ولا يمكن لناقل التهرب من هذا الالتزام إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذه للنقل كان سبب قوة قاهرة أو كانت هذه البضاعة المراد نقلها هي بضاعة غير البضاعة المتفق عليها في سند الشحن، كأن تكون هذه البضاعة خطيرة ومحظور نقلها.

---

<sup>1</sup>عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص308.

## الفرع الثاني: الهلاك

يراد بالهلاك هو زوال الشيء، وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر، حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله،<sup>1</sup> أي هو تدمير البضاعة، أو عدم العثور عليها بحيث يتعذر على الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه لينهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل.

وهذا الهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً<sup>2</sup>، فيكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن. بيذا أن مسؤولية الناقل عند العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت العادة لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صبا كالحبوب، ومن المتسامح أو المتعارف عما يلحق هذه البضاعة عن العجز طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو التبخر أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو،<sup>3</sup> فضلاً عن النقص أثناء عمليتي الشحن والتفريغ وهو ما يسمى بعجز الطريق<sup>4</sup>.

ولقد نص المشرع الجزائري عن الهلاك في المادة 802 من ق.ب.ج بقوله "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.<sup>5</sup> بمعنى أن الناقل يسأل عن الهلاك الذي يلحق البضاعة التي تكون بعهدته وتنتهي هذه المسؤولية عندما يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه أي عند خروج هذه البضاعة عن مسؤوليته.

وسرى على نفس النحو المشرع الأردني في المواد 211 و 213 و 216 من قانون التجارة البحرية الأردني.

<sup>1</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص32.

<sup>2</sup> عادل على المقدادي، المرجع السابق، ص128.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص328.

<sup>4</sup> عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر، إدارة أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، 2015، ص54.

<sup>5</sup> أمر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 الجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1977.

## (1) الهلاك الكلي:

فالخسارة الكلية تكون في حالة إصابة البضاعة دمار أو تلف، فقدتها الأساسية التي تتمتع بها في الأحوال العادية من وجهة النظر التجارية تعتبر خسارة البضاعة كلياً<sup>1</sup>.

فالهلاك الكلي هو عدم إمكان تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه كما لو غرقت أو احترقت أو سرقت.

## (2) الهلاك الجزئي:

هو وصول البضاعة ناقصة في عددها أو وزنها عما هو وارد في سند التحسن<sup>2</sup>. أي أن الهلاك الجزئي يتمثل في حالة تسليم جزء من البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه كما لو وصلت وقد أصابها عجز أو نقص ولكن لا يعد من قبيل الهلاك الجزئي ما يسمى بعجز الطريق وهو النقص العادي الذي يصيب البضاعة وبالتالي لا يسأل الناقل عن النقص الطبيعي الذي يصيب البضاعة. وبالتالي يسأل الناقل عن هلاك البضاعة سواء كان هلاك كلياً أو جزئياً، ويلتزم الناقل بأن يسلم إلى المرسل إليه البضاعة بقدرها المذكور في سند الشحن إلا إذا تضمن سند الشحن تحفظاً يتعلق بالوزن أو المقدار فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة القدر المشحون من البضاعة<sup>3</sup>. غير أن إذا لم يصرح الشاحن بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها في السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة إلا بموجب تعويض حدده المادة 805 من ق.ب.ج<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65 .

<sup>2</sup> كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضاعة في التشريع الأردني مقارنة بالاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2017، ص 27.

<sup>3</sup> عباس حلمي، القانون البحري، (ط1)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر 1983، ص 30.

<sup>4</sup> يسعد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون بحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012، ص 259.

### 3) إثبات الهلاك

وينصب إثبات الهلاك التام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكفل بها، وواقعة عدم تسليم المرسل إليه لأي شيء من البضاعة المرسله، لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشحن<sup>1</sup>.

أما نقص البضاعة أو هلاكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم، وقد تناولت معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 مسألة عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع<sup>2</sup>.

وهكذا فعل المشرع الجزائري حيث نص في المادة 790 من القانون البحري " في حالة الخسائر أو الأضرار التي تحدث البضائع، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل، اعتبارا من استلام البضائع"<sup>3</sup>.

غير أنه في حالة الهلاك الكلي أي الضياع فالقانون يساعد الشاحن إذ أنه يقيم قرينة مفادها مسؤولية الناقل (المادة 802 من القانون البحري) وهذه القرينة تعفي الشاحن من عبئ إثبات الخطأ التعاقدية، إذ لا يطلب من المدعى (المرسل إليه) إثبات واقعة سلبية هي عدم تسلمه للبضائع<sup>4</sup>. وهذا مطابق لما جاء في بروتوكول 1968 لمعاهدة بروكسل في مادته الثالثة في فقرتها السادسة.

#### الفرع الثالث: تلف البضاعة

المقصود بتلف البضاعة هو سوء حال البضاعة واختلافها عما تم تدوينه بسند الشحن وهو لا يعدم قيمة البضاعة فقد تصل بوزنها أو عددها المدون في سند الشحن إلا أن جزءاً منها يصل تالفاً كوصول جزء من الأقمشة المشحونة تالفة بسبب وصول مياه البحر المالحة إليها أو وصول عدد من الصناديق المعلمات، وقد وقع عليها التغيير بسبب الالتواء وتشويه الشكل ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل

<sup>1</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65.

<sup>2</sup> الواحد رشيد، المرجع نفسه، ص 66.

<sup>3</sup> المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 259.

عن هذا الضرر وهو ملزم بالتعويض ويقع على عاتق المرسل إليه إثبات التلف وللناقل أن يثبت أن التلف قد حصل قبل بداية الشحن<sup>1</sup>.

وبالتالي فإن تلف البضاعة لا يعدم قيمة البضاعة ولكنها تصل ناقصة القيمة كوصول شحنة السكر متجمدة نتيجة رطوبة البحر والتي قد يستفاد منها المرسل إليه ولكن بقيمة أدنى ويلتزم الناقل بدفع نقصان القيمة على ضوء مساوي للخسائر. إن ذلك التلف أو النقص يجب أن يثبت خلال الرحلة البحرية<sup>2</sup>. وعليه وفق ما تقدم يلاحظ أن مسؤولية الناقل تقوم في حالة تلف البضاعة، وعندها يسأل الناقل عن التلف الذي لحق البضاعة، وأن عبئ إثبات التلف أي الضرر يقع على عاتق المرسل إليه وهذا يكون في ميناء التفريغ، أي يكتشف تلف البضاعة عند الوصول<sup>3</sup>.

وتؤسس مسؤولية الناقل على الإخلال بالتزام ببذل عناية بحيث كان يمكن للناقل درء مسؤوليته إذا توصل لإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات والتدابير اللازمة لمنع التلف لتوصيل البضاعة سالمة في الميعاد. ولما كان الالتزام ببذل عناية هو في صالح الناقل لأنه أحق من الالتزام بتحقيق نتيجة<sup>4</sup>.

ولقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 802 عن التلف أو الضرر الذي يلحق البضاعة الذي يكشف بالبضاعة عند الوصول، بحيث أدلى المشرع في مضمون هذه المادة أن الناقل يكون مسؤولاً عن هذه الخسائر منذ تكلفه بها إلى غاية ميناء الوصول أو التفريغ.

ولكن استثناء المشرع بعض الحالات للتلف والتي يعفى فيها الناقل عن المسؤولية، بحيث لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان ثابتاً في سند الشحن وهذا ما جاء في نص المادة 803 ق.ب.ج كما نجد أن مضمون هذه المادة جاء مطابق لنص المادة 5 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ بقولها "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع وتلفها ... وإذا وقع الحادث الذي تسبب في هلاك

<sup>1</sup> محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 103.

<sup>2</sup> محمود محمد عباينة، المرجع نفسه، ص 103.

<sup>3</sup> على البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد لفي، القانون البحري والجوي، ط(1)، منشورات الحلبي، بيروت 2001، ص 321.

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2005، ص 343 وما يليها.

أو التلف... مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذ تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"<sup>1</sup>.

فتقتضي هذه الفقرة بمسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناشئ عن تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه أو وكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. وتنسحب مدة مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورغ من وقت تسلمها في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تكون مادامت مسؤولية البضائع في حوزته، أي منذ تسلمها من قبل الناقل أو من يمثله إلى حين تسليمها للمرسل إليه أو لصاحب الحق فيها أو ممثليهم<sup>2</sup>.

وهذا ما تجسد في قرار المحكمة العليا أن الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر التي تلحق البضاعة منذ تكفله بها، حتى تسليمها إلى المرسل إليه طبقاً لنص المادة 802 من ق.ب.ج وأن قضاة الموضوع طبقوا القانون تطبيقاً صحيحاً، عندما قضاوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق البضاعة لكون الحادث وقع نتيجة إهمال وعدم صيانة، وقد جاء في حيثيات القرار أن مسؤولية الناقل تتقرر عندما يكون سبب الضرر الذي مس البضاعة يعود إلى إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية وهو بدل عناية وجهد للمحافظة على البضاعة منذ تكفله بها. كأن يقوم بصيانة الأنابيب مراقبتها<sup>3</sup>.

إن إثبات عدم تنفيذ الناقل التزامه التعاقدية الذي تسبب في التلف، إنما يقع على عاتق الشاحن. ووسيلته في ذلك سند الشحن الذي يتضمن عادة بيانات عن البضاعة وميعاد وصولها. ويستوي بعد ذلك أن يكون الضرر اللاحق بالبضاعة راجعاً إلى خطأ الناقل الشخصي (كما لو استخدام في النقل سفينة غير صالحة للملاحة) أو خطأ تابعيه البريين أو البحريين (كما لو أهمل الريان في رص أو المحافظة على البضائع)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> المادة 5 من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع لسنة 1978.

<sup>2</sup> بن دوش نصره قماري، "اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل مخففة أم مشددة"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد التاسع، جوان 2016 ص114.

<sup>3</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص68.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2005، ص340.

بمعنى أنه متى أثبت الشاحن أن الناقل أدخل بتنفيذ التزامه المتفق عليه ضمن بنود العقد النقل وأثبت أن الضرر الذي أصاب بضاعته يعود لهذا الإخلال، فأستحق التعويض، وهذا إذا لم ينفي الناقل بطبيعة الحال العلاقة السببية بين خطئه والضرر الذي أصاب الشاحن، وذلك بإثبات العنصر الأجنبي. وهذا ما تضمنته المادة 710 ق.ب.ج "تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في حالة الكمية المثبتة في الوثيقة، إلا إذا أثبت ما يخالف ذلك<sup>1</sup>.

### الفرع الرابع: التأخير

هو التأخر في تسليم البضاعة مما قد يؤدي إلى تلفها أو هلاكها<sup>2</sup>. أي تسليمها بعد الميعاد المتفق عليه في سند الشحن أو الميعاد الذي جرى العرف عليه.

عرفته الاتفاقية هامبورغ لعام 1978 في المادة 5 ف2 " التأخير بتسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ففي حدود المهلة يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يفظ، مع مراعاة ظروف الحالة"<sup>3</sup>.

ويستفاد من النص أعلاه أن اتفاقية هامبورغ ميزت بين فرضين لتحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع.

الحالة الأولى : حالة الاتفاق على موعد محدد لتسليم، حيث يعتبر الناقل البحري في هذا الفرض قد تأخر في عملية التسليم إذا لم يتم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> الأمر 80/75 المرجع السابق.

<sup>2</sup> دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2011، ص72.

<sup>3</sup> المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ.

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص350.

الحالة الثانية : حالة عدم تحديد موعد متفق عليه فيكون التأخير عند تجاوز مدة الوصول البضاعة عند الفترة الزمنية اللازمة لإيصال البضاعة<sup>1</sup>.

وهكذا نجد مسؤولية الناقل البحري تقوم عند التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في ميعاد المناسب إذا لم يتفق على ميعاد معين<sup>2</sup>.

بمعنى آخر يسأل الناقل عن التأخير في التسليم أن الناقل يعتبر متأخر في التسليم البضاعة إذا لم يقوم بتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي جرى العرف عليه.

غير أن التأخير بذاته يعتبر ضررا بالنسبة لشاحن حتى إن وصلت البضاعة سالمة لأنه قد تتعرض على كساد مما يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة لشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليم البضاعة في ميعادها المقرر الأمر الذي يلحق ضررا بالبائع (الشاحن) نتيجة مطالبة المشتري (المرسل إليه) بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع<sup>3</sup>.

ولم يتطرق المشرع الجزائري في قانون التجارة البحرية صراحة إلى الضرر الناتج عن التأخير، وبالتالي تنحصر مسؤولية الناقل البحري المفترضة في الخسائر والإضرار بالبضائع المنقولة فقط.

وهذا نفس ما جاء به الفقه الفرنسي، لكنهم يصفون التأخير الذي يتطلب أجل تم الاتفاق عليه في العقد وهناك من يرى أنه يجب إيصال البضاعة للوجهة المقصودة بحسب الأعراف السائدة<sup>4</sup>. وبالمقابل نجد المشرع المصري نص على مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم إذا لم يسلم الضائع (المادة 240 فقرة الأولى قانون البحري المصري). ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> محمد محمود عباينة، المرجع السابق، ص104.

<sup>2</sup> عباس حلمي، المرجع السابق، ص30.

<sup>3</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 261.

<sup>4</sup> Bernard josien. la responsabilitie du transporteur de marchandises en droit. anglais. 4 Sirey. Parise 1960 p33.

<sup>5</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص328.



بينما المشرع الجزائري لم ينص على الضرر الذي يسببه التأخير كما ذكرنا سابقاً إلا أنه تكلم عن التعويض في حالة تأخير البضاعة حيث أوجبت على الشخص الذي كان سبب في تأخير البضاعة مقدار ما يعدل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع، عن البضائع المتأخرة.

### -إثبات التأخير

لا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا اثبت أن التأخير يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه<sup>1</sup>.

أو هو أو أحد من تابعيه أو نائبه وذلك خطأ الشاحن، أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ الغير أو قوة قاهرة<sup>2</sup>.

ولا يكفي مجرد حصول التأخير بل لابد من إثبات العلاقة السببية بين الضرر والتأخير، ولا يستطيع الناقل التملص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه ومستخدميه ووكلائه اتخذوا ما يلزم اتخاذه بشكل معقول من التدابير لتفادي حادث أو التأخير.

وفي خلاصة ما سبق أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية، نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية، و نقصد بذلك ارتباطه مع الشاحن بعقد النقل البحري، وحتى تثبت هذه المسؤولية لابد من توفر أركانها وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.

ومن صور مسؤولية الناقل البحري وتحقق مسؤوليته، عدم تنفيذه لالتزام النقل وهو نقل البضاعة التي تعهد إليه من الشاحن للميناء المتفق عليه في العقد، وكذلك في حالة ما ثبت هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها كان بخطئه.

---

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص328.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص34.

## المبحث الثاني

### الآثار المترتبة على مسؤولية الناقل البحري

يعد إلتزام الناقل البحري بنقل البضائع التي تعهد إليه من قبل الشاحن بموجب عقد النقل البحري، من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتقه، وهو التزم بتحقيق نتيجة، ذلك بإيصال البضاعة كاملة وسليمة، وفي حالة إخلاله بالتزامه بحدوث أي ضرر أو تلف للبضاعة أو في حالة التأخير في تسليمها في الميعاد المنفق عليه، يعتبر الناقل قد ارتكب خطأ يرتبه المسؤولية.

ومسؤولية الناقل تقوم فقط في حالة ما إذا توفرت أسبابها، وهي وجود الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، لكن هذا الأخير قد يعفى من المسؤولية رغم ما يلحق بالبضاعة من أضرار، وهذا بشرط توفر الحالات المنصوص عليها قانوناً، وكما في أي عقد يمكن لأطراف عقد النقل البحري كذلك تضمين عقدهم بنوداً تعفي الناقل من المسؤولية، رغم بطلان أي شرط يعفيه من المسؤولية كأصل عام.

وستتناول في هذا المبحث الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية (المطلب الأول) ونطاق مسؤوليته (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل البحري

قد يحدث أن يعفى الناقل البحري من المسؤولية، ولكن إذا أثبت أن ما لحق بالبضاعة من أضرار، أو تأخير في تسليمها إلى المرسل إليه، لم يكن بخطئه هو.

وستعرض في هذا المطلب إلى تبيان الحالات التي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، سواء كانت الحالات التي نص عليها المشرع في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أو الحالات الاتفاقية التي تكون ضمن بنود العقد.

### الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخطاء الملاحية

من بين الحالات التي يعفى الناقل البحري من المسؤولية عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخطاء الملاحية وستتولى بيانه فيما يلي:

## 1- عدم صلاحية السفينة للملاحة

إن الناقل البحري لا يسأل عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة متى كانت طارئة بعد السفر، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعداد السفينة، وتجهيزها، وهو ما يتحقق قبل السفر، كما يكون مسؤولاً عن العيوب الخفية التي تعتري السفينة والتي لا تكشفها اليقظة المعقولة<sup>1</sup>.

وهذا الإعفاء كثيراً ما يبرره إحاطة الناقل بكافة أجزاء السفينة، وبالتالي معرفة عيوبها الخفية نظراً لكون السفينة الحديثة كثيرة التعقيد، لذلك كثيراً ما يستعين الناقل بالشهادات التي تصدرها شركات التصنيف العالمية، غير أن هذه الشهادة لا تقيم إلا قرينة بسيطة على مدى صلاحية السفينة للملاحة وخلوها من العيوب لذلك فهي قابلة لإثبات العكس<sup>2</sup>.

وقد نصت اتفاقية بروكسل على هذه الحالة في مادتها الرابعة، وكذا المشرع البحري أورد هذه الحالة في المادة 803 من التقنين البحري.

ولهذا يلتزم الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة، بحيث يصبح الناقل غير مسؤول عن عدم صلاحيتها التي تطرأ عليها بعد مباشرة الرحلة البحرية، كذلك لا يسأل الناقل عن العيوب الخفية في السفينة وهي العيوب الخفية التي لا تكون ظاهرة، ويصعب اكتشافها حتى لو كانت موجودة قبل بدأ السفر. وبذلك يكون على الناقل أن يثبت أنه قد قام بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة، وأن العيب الذي ظهر بعد بدأ الرحلة لا يتم كشفه رغم اليقظة المعقولة، وبناءً عليه فإن أي ضرر يلحق البضاعة لا يكون الناقل مسؤولاً عنه متى أثبت أنه قام ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة صالحة للملاحة.

### 1- الأخطاء الملاحية

ويقصد به الخطأ الملاحي الفني في قيادة السفينة وتسييرها، ومثاله مخالفة الربان للقواعد الدولية لمنع التصادم البحار، أو إقلاع السفينة من الميناء دون مبالاة بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها النشرات الجوية، أو القيام بمناورات معيبة أدت إلى تصادم أو جنوح، وتعتبر أخطاء المرشد في القيام

<sup>1</sup> علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 281.

<sup>2</sup> وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 218.

بعمله أخطاء ملاحية، والخطأ في الملاحة كما يقع أثناء الطريق فقد يقع والسفينة في الميناء على الرصيف، وقاضي الموضوع هو الذي يقدر ما إذا كان الخطأ ملاحيا أم غير ملاحى<sup>1</sup>.

ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة، والتعيب والأضرار التي لحقت بالبضاعة، قد نتجت عن أخطاء ملاحية تعزى للريان، أو للملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال،<sup>2</sup> ويبقى الناقل مسؤولا عن الأخطاء التجارية للريان أو البحارة، أي تلك التي ترتكب بمناسبة رص البضائع، والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية، وعند تسليمها في ميناء الوصول، وإعتبار أيضا هذه الأخطاء تكون بعيدة عن إشراف الناقل<sup>3</sup>.

ومنه فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي ترتكب من قبل الریان، أو أحد البحارة، كالمغامرة بالسفينة في أجواء لا تضمن سلامتها أو سلامة البضاعة التي تحملها، وقيادة السفينة دون مراعاة قواعد الملاحة التي قد تؤدي بالسفينة بالاصطدام أو الخروج عن مسارها.

وإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية راجع كذلك إلى عدم تدخل الناقل في عمل الریان بأي شكل من الأشكال، فهو بعيد كل البعد عما يفعله الریان، وبذلك فإن أي تلف أو هلاك يلحق البضاعة نتيجة الأخطاء الملاحية لا يكون الناقل مسؤولا عنها، إلا إذا تعلق الأمر بخطأ في الرص البضاعة أو شحنها أو تفريغها، فالناقل يثبت أن الخطأ كان خطأ ملاحى لا يد له فيه.

وقد تضمنت اتفاقية بروكسل هذه الحالة، كما نص عليها المشرع الجزائري في المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة السبب الأجنبي

يعفى الناقل من المسؤولية في حالة السبب الأجنبي، ونعني به حالة القوة القاهرة وحالة خطأ وسنتولى الشاحن، تبيان هذه الحالات فيما يلي :

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني ، النقل الدولي للبضائع ، (ط2)، منشأة المعارف، الإسكندرية 1990، ص230.

<sup>2</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص212.

<sup>3</sup> علي البارودي، هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 282.

## 1- القوة القاهرة

من شروط القوة القاهرة المرتبة للمسؤولية، هي أن تكون غير ملحوظة ولا يمكن دفعها وتلافي نتائجها<sup>1</sup>، ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، ذلك مثل هبوب عاصفة شديدة غير عادية، أو هياج البحر هياجا غير عادي، ولا تعد أخطار البحر العادية من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت شدتها حدا يجعلها غير متوقعة الحدوث، وغير مستطاع دفعها<sup>2</sup>.

وبالتالي يمكن للناقل البحري إثبات أن هلاك البضائع مثلا كان نتيجة حادث لم يكن في إمكانه توقعه، ولم يتسبب بسلوك منه بإحداثه، ولم يستطع تفادي آثاره، ومثال ذلك تعرض السفينة إلى إعصار غير متوقع، أو نشوب حرب مفاجئة، أو حصار بحري على ميناء التفريغ<sup>3</sup>.

وبالرجوع إلى المادة 803 من القانون البحري الجزائري نجد أنها تضمنت القوة القاهرة، كحالة من الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري، في حين أن اتفاقية بروكسل 1924 قامت بسرد بعض حالاتها وهي الحريق، الإضرابات ووقف العمل، القضاء والقدر، حوادث الحرب والأفعال المسببة لحادث غير منسوب للناقل، هذه الحالات التي تشكل في مفهومها ضمنا القوة القاهرة والتي تتضمن حوادث خارجة عن فعل الناقل، والتي لا يمكنه تفاديها، أو توقع حدوثها<sup>4</sup>.

وعليه إذا كانت هناك قوة قاهرة أدت إلى هلاك وتلف البضاعة، فإن الناقل البحري يعفى من المسؤولية بذلك، ولكن قبل هذا يجب التأكد من توفر الشروط اللازمة لاعتبار أن ما حدث للبضاعة كان نتيجة ما يسمى القوة القاهرة، وهي عدم إمكانية توقع القوة القاهرة من قبل الناقل، واستحالة تجنبها أو دفعها، وألا يكون للناقل أو أحد تابعيه أو مستخدميه يد في حدوثها، وأن تكون القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر، ففي حالة إثبات القوة القاهرة، بكل شروطها أصبح الناقل معفى تماما من المسؤولية، لأن ما حدث للبضاعة من أضرار هو بسبب أجنبي خارج عن إرادته ولا يد له فيه.

<sup>1</sup> وهيب الاسبر المرجع السابق، ص 220.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 342.

<sup>3</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2001، ص 274.

<sup>4</sup> حفيري نسيمه آمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010/2011، ص 31.

## 2/ خطأ الشاحن

إن وقع الضرر بفعل الشاحن أي المضرور لا يكون ثمة مسؤول، إذ المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله، فالشاحن هو الذي يكون له دور في التستيف لا يمكن أن يسمح له بشكوى بعد ذلك تتعلق بالعيوب الجلية في التستيف التي لم يشك فيها وقت الشحن<sup>1</sup>.

وبذلك يستطيع الناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية عن هلاك البضاعة، أو تلفها أو تأخير في تسليمها إذا أثبت أن خطأ الشاحن المضرور هو الذي تسبب في إحداث الضرر<sup>2</sup>، ومن بين الأخطاء التي يرتكبها الشاحن عدم إحكام ربط البضاعة، أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل في الميعاد المتفق عليه، كذلك إذا لم توضع علامات كافية لتعيبها<sup>3</sup>.

يفهم من هذا أنه متى أثبت الناقل أن ما حدث للبضاعة من ضرر يعود إلى خطأ من الشاحن أي المضرور ذاته، يعفي الناقل من المسؤولية، لأن الأخطاء المرتكبة من قبل الشاحن هي التي أدت بالإضرار بالبضاعة التي عهد للناقل نقلها، ولا يكون مسؤولاً عنها إلا الشاحن نفسه لأن الناقل بريء منها فهي تعتبر سببا أجنبيا خارج عن إرادته.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد نص على هذه الحالة في المادة 803 من التقنين البحري من بين الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري، بحيث يعفى من المسؤولية عن كل ضرر يلحق بالبضاعة بسبب خطأ الشاحن، وخاصة الخطأ في التحريم أو التكيف أو تعليم البضاعة، هذه الأخطاء تجعل المسؤولية ملقاة على عاتق الشاحن بدل الناقل.

### الفرع الثالث: خطأ الغير ووجود عيب بالبضاعة

بالإضافة للحالات التي تم تناولها سابقا هناك حالات أخرى تعفي الناقل البحري من المسؤولية وهي حالة خطأ الغير ووجود عيب في البضاعة.

<sup>1</sup>دمانة محمد، المرجع السابق، ص35.

<sup>2</sup>عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 340.

<sup>3</sup>هاني دويدار، المرجع السابق، ص 284.

## 1/ إعفاء الناقل من المسؤولية لخطأ الغير

لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب خطأ يصدر من الغير، ويقصد بالغير في هذا الصدد كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله، فلا يعد من الغير إذن تابعو الناقل، وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب تصادم السفينة التي تحمل البضاعة بسبب وجود بضاعة أخرى لم يكن الناقل على علم بعيبتها، لأنه إذا كان يعلم بعيبتها فلا يكون سبب الضرر أجنبي عنه<sup>1</sup>.

وبعبارة أخرى لا يعتبر من الغير كل شخص لا يكون المدعي عليه مسؤولاً عنه مدنياً، وبالتالي فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن المضرور والمدعي، فإذا ساهم في إحداث الضرر يكون المدعي عليه مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر، وليس من الضروري أن يكون الغير معروفاً، فقد يقوم الدليل على أن من أسباب الحادث خطأ من الشخص ثالث هرب ولم يعرف، ويبقى مع ذلك هذا الغير مؤثراً في مسؤولية المدعي عليه فقد يستغرق خطأ هذا المجهول خطأ المدعي عليه فيعفى من المسؤولية<sup>2</sup>.

ويعتبر من فعل الغير الحريق إذا لم يكن بفعل الناقل أو خطئه، ولكي يتمتع الناقل بهذا النوع من الإعفاء من المسؤولية عليه أن يثبت أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة ناشئة عن الحريق، والإعفاء من الحريق يشمل الضرر الذي لحق بالبضاعة شب فيها الحريق، والتي امتدت إليها الحريق بعد ذلك، كما لو نشبت الحريق في عنبر موجود بمقدمة السفينة ثم امتدت إلى عنبر بمؤخرة السفينة<sup>3</sup>.

كذلك الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل، في هذه الحالة لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه، وعلى الناقل كي يعفى من المسؤولية أن يثبت أن الهلاك ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة 1993، ص376.

<sup>2</sup> دمانه محمد، المرجع السابق، ص 28.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص243.

<sup>4</sup> دمانه محمد، المرجع السابق، ص 29.

مثال ذلك لا يسأل الناقل عن خطأ ريان سفينة أخرى اصطدمت بسفينة الناقل، ففي هذه الحالة على الناقل أن يثبت السبب الأجنبي المحدد الذي يركز إليه لإعفائه من المسؤولية<sup>1</sup>.

ولقد تم ذكر حالة الحريق وحالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل في المادة 803 من لتقنين البحري الجزائري، كحالات تعفي الناقل من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو التلف الذي يلحق بها من جراء هذين الحالتين، كما وجاء النص عليهما في اتفاقية بروكسل كحالات بمفهوم القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية، على عكس المشرع الجزائري الذي أفردهم في شكل حالات مستقلة، ولم يشملهم بالشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة.

## 2-الإعفاء من المسؤولية لوجود عيب في البضاعة

يقصد به أي عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي دون تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع، أو تلفها ومثال ذلك اشتعال تلقائي، ويرى جانب من الفقه على أنه يعتبر عيب ذاتي بالبضاعة كون البضاعة هشة قابلة مثلاً للكسر وهو نظر معيب ذلك أنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر، ذلك يكون إما لأنه رغم سلامة التغليف فإن تناولها تم بطريقة معيبة مما يجعل الناقل مسؤولاً، وإما نتيجة إهمال من الشاحن إذا عهد إلى الناقل بالبضاعة بتغليف معيب أو دون أن يبين على غلافها الخارجي طبيعتها وهو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل<sup>2</sup>. فلا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها بسبب عيب ناشئ عن طبيعتها، كتفاعل بعض مكونات البضائع في درجات حرارة عالية، وبالتالي تلفها أو هلاكها<sup>3</sup>.

والعيب الذاتي أو الخاص هو قابلية البضاعة للتلف بمناسبة السفر في البحر ولو تمت السفرة على نحو عادي، وهي قابلية البضاعة الطبيعية للضرر أثناء النقل البحري<sup>4</sup>.

كما وقد تتعرض البضاعة إلى نقص في وزنها أو حجمها بسبب طبيعتها كتبخر بعض السوائل أو اللحوم التي تجف، وبالإضافة للحالات السابقة التي تم ذكرها تضمنت المادة 803 من التقنين البحري

<sup>1</sup> علي البارودي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 1889، ص 250.

<sup>2</sup> محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1989، ص 102.

<sup>3</sup> دمانة محمد، المرجع السابق، ص 32.

<sup>4</sup> وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 222.



هذه الحالة أيضا من الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية عند هلاك البضاعة، وما على الناقل إلا أن يقدم الدليل على عيب البضاعة.

ونص المشرع البحري في نفس المادة على حالات أخرى تعفي الناقل البحري من المسؤولية، كأخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة، الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب، إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، أو أي سبب آخر لا يمكن للناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

#### الفرع الرابع: حالات الإعفاء الاتفاقية

هناك بعض الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية بناء على اتفاق مسبق بينه وبين الشاحن وهذه الحالات هي:

#### 1-تعهد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها، وتمكن الناقل من إثبات ذلك<sup>1</sup>، فإذا كانت إفادة الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو وزنها مخالفة للحقيقة فيعد مسؤولاً اتجاه الناقل عن الأضرار الناتجة عن إفادته<sup>2</sup>.

وهنا يعاقب الشاحن بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلف البضاعة أي كان سبب الهلاك أو التلف، ولو كان ناشئاً عن خطأ الشاحن أو تابعيه طالما لم يرقى لدرجة الغش، وذلك بشرط أن يثبت الناقل عدم صحة البيانات التي أوردها الشاحن في سند الشحن، فضلا عن إثباته سوء نية الشاحن عن أي تعمد ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 329.

<sup>2</sup>محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 355.

<sup>3</sup>عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 343.

بالنسبة للقانون الجزائري ذكر هذه الحالة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري، على أنها تعتبر من الحالات المحددة لمسؤولية الناقل، غير أن المادة 810 ذكرت أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد منه تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، وعليه فالمادة 810 من القانون البحري الجزائري لا تقتصر على المسؤولية المفترضة، بل يمكن أن تمتد إلى المسؤولية التعاقدية وتدخل ضمن السبب الأجنبي و بالتحديد خطأ المضرور إذ لا يجوز للمضرور أن يستفيد من خطئه.

ويفهم من ذلك أنه متى كان الشاحن هو المتسبب في حدوث ضرر للبضاعة التي بعهدته الناقل، وهذا بذكره لبيانات مغالطة للحقيقة، يكون هذا الأخير معفى من المسؤولية عن كل ما يلحق البضاعة، وذلك إذا أثبت أن الشاحن كان سيء النية وتعمده المغالطة في بيانات البضاعة التي يتضمنها سند الشحن.

## 2- نقل البضاعة على سطح السفينة

والحالات التي يجوز فيها للناقل أن يشحن على السطح هي الحصول على إذن كتابي من الشاحن، أو إذا كان القانون أو العرف الجاري في الميناء الشحن يقضي بالشحن على السطح، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة وضعها على ظهر السفينة<sup>1</sup>، وتجدر الإشارة إلى أن الشاحن قد يقبل بشحن البضاعة على سطح السفينة، مقابل حصوله على تخفيض في أجرة النقل، وعندما يقبل الشاحن بشحن البضاعة على السفينة، يكون قد قبل بالمخاطر الناشئة عن طريقة الشحن هذه، ولذلك لا يعتبر الريان مسؤولاً عن الأضرار التي ليس بإمكانه حماية البضائع منها كالهلاك أو التعيب الذي يلحق بها من جراء العواصف مثلاً، غير أنه يبقى مسؤولاً عن المخاطر التي يمكنه تلافيها بشي من اليقظة أو الاحتراز<sup>2</sup>.

وقد أجاز المشرع الجزائري أيضاً الشحن على سطح السفينة لكن وفق شروط تضمنتها المادة

774 من التقنين البحري :

- ألا يحد الشحن على ظهر السفينة من أمن الرحلة.

- أن يكون التحميل نظامياً ومتعارف عليه على وجه العموم.

<sup>1</sup>دمانة محمد، المرجع السابق، ص46.

<sup>2</sup>وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص210.

- يجب إعلام الشاحن بذلك إلا في حالة يكون قد تم الاتفاق على التحميل على سطح السفينة مسبقا.

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن استبعدت النقل على سطح السفينة إلا في حالات من نطاق تطبيقها، نظرا للأخطار المتعددة التي تتعرض لها البضائع في هذا النوع من النقل وأبقت على الحرية التعاقدية بالنسبة لذلك، ولكن الانتشار السريع لاستخدام الحاويات التي تتقل ثلث حمولتها تقريبا من الحاويات على السطح، والثالث الآخر داخل العنابر جعل هذا الإستبعاد غير مبرر<sup>1</sup>.

وبهذا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف يلحق البضاعة جراء شحنها على ظهر السفينة، متى أثبت أنه قد أعلم الشاحن بذلك وتلقى منه الموافقة.

### 3- نقل الحيوانات الحية

لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افتراض هلاكها، أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه<sup>2</sup>.

وتعتبر هذه الحيوانات بضائع ذات طبيعة خاصة، فهي تتحرك وتمرض وتنفق، لذلك يتطلب المحافظة عليها عناية خاصة تتعدى في كثير من الأحيان الواجب الملقى على عاتق الربان والخاص برص البضائع، والشاحن أدري بهذه العناية من الناقل، لذلك كثيرا عقود نقلها بنود خاصة كالاتفاق على أن يصحب هذه الحيوانات مندوب عن الشاطئ يتولى العناية بها، فيكون من البديهي أن يعطى الناقل الحق بوضع بند في العقد يعفيه من أية مسؤولية عن نفوقها<sup>3</sup>.

أما المشرع الجزائري لم ينص على هذه الحالة في القانون البحري ولم تنص عليها كذلك إتفاقية بروكسل 1924، ولكن أجازت هذه الحالة قواعد هامبورغ 1978.

<sup>1</sup>مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص332.

<sup>2</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص333.

<sup>3</sup>وهيب الأسبر، المرجع السابق ، ص211.

## الفرع الخامس: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

تضمنت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل على أن كل شرط أو التعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئ من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة، أو يتضمن تخفيف من المسؤولية على الوجه المخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا ولا يترتب عليه أثر ما<sup>1</sup>.

ولا يقتصر نطاق البطلان على شروط الإعفاء من المسؤولية، بل إنه يتسع لأية شروط أخرى يكون من شأنها تعديل التزامات الناقل، أو تحديد المسؤولية على خلاف ما قرره الاتفاقية، وتتعرض مثل هذه الشروط للبطلان المطلق ولو لم تكن صريحة في إعفاء الناقل من المسؤولية، بل تؤدي إلى ذلك بطريقة غير مباشرة<sup>2</sup>.

ويعتبر في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية وفقا للمعاهدة بحيث تعتبر باطلة الشروط الآتية :

- 1- شرط تحديد المسؤولية بقدر أقل من التحديد المنصوص عليه في المعاهدة.
- 2- شرط تنازل الشاحن إلى الناقل عن حقوق الأول في التأمين عقده على البضائع، لأن الناقل في هذه الحالة يغطي أخطائه على نفقة الشاحن.
- 3- أي شرط يترتب عليه قلب عبء الإثبات فيما يتعلق بالمسؤولية الناقل إذ أن الناقل مسؤول أصلا عن كل ما يلحق بالبضاعة من ضرر.
- 4- شرط الجهل بالوزن وما يشابهه من الشروط إلا في الأحوال التي أجازت فيها المعاهدة هذه الشروط.
- 5- شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص428.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية 2010، ص514.

<sup>3</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 429.

وقد سايرت اتفاقية هامبورغ معاهدة سندات الشحن عندما قضت ببطلان شرط الإعفاء من المسؤولية، إذ تنص المادة 23 فقرة أولى من الاتفاقية على أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخيرة الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزء منها وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الشاحن، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلا ولاغيا<sup>1</sup>.

وعلى العكس من ذلك يعتبر صحيحا كل شرط لا يؤدي إعفاء الناقل من المسؤولية التي تفرضها عليه سندات الاتفاقية، أو إلى تخفيف هذه المسؤولية، ومن ثم يكون صحيحا شرط تنازل الناقل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له في الاتفاقية كلها أو بعضها، أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه من مسؤوليته والتزاماته المبينة في الاتفاقية، كما لو اشترط مثلا أن يضمن الناقل الأخطاء في الملاحة أو إدارة السفينة مع أنه معفى من المسؤولية عنها<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للمشرع البحري فقد ضمن شروط بطلان حالات الإعفاء في المادة 811 من التقنين البحري الجزائري حيث نصت المادة على مايلي " :

يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير مباشر

1- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804

2- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 ما عادا في حالة ما جاء في المادة 808.

3- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

بينما جاءت المادة 812 من القانون البحري ببعض الاستثناءات عن هذه المادة حيث نصت على أنه يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض في حالة المدة الواقعة ما بين استلام

<sup>1</sup>علي البارودي ، محمد فريد العربي ، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص384.

<sup>2</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص515.

البضاعة من قبل الناقل لنقلها إلى غاية البدء بتحميلها على متن السفينة ن وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها، كذلك في حالة نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة.

وخالصة ما تضمنته الاتفاقيات الدولية والمشرع البحري الجزائري أنه يمنع بأي حال من الأحوال تضمين سند الشحن أي شرط من الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة التي بعهدته نتيجة خطئه، وذلك حماية لحقوق الشاحنين من مثل هذه الشروط التعسفية التي قد يملئها الناقل.

### المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري نطاق مادي والمتمثل في تلف البضاعة وهلاكها والتأخير كما أن لهذه المسؤولية نطاق زمني والمدة التي تقوم فيها والتي تتحدد من لحظة تسلم البضاعة من طرف الناقل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه(الفرع الأول) وفي حالة النقل المتقطع تسري هذه المسؤولية على الناقل الأول وعلى الناقلين التابعين له وهذا ما يسمى بالنطاق الشخصي(الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من مدة بين تسلمه للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها<sup>1</sup>. بمعنى يكون الناقل مسؤولاً عن البضاعة خلال المدة التي تكون البضاعة في عهده، وبالتالي يسأل عن أي ضرر يلحق البضاعة من وقت شحن البضاعة إلى غاية تفريغها، وبالتالي يخرج عن نطاق مسؤوليته كل ضرر يصيب البضاعة قبل عملية الشحن أو بعد عملية التفريغ.

ويستفاد من ذلك أن عقد النقل يتجزأ إلى ثلاث مراحل قبل الشحن وأثناء النقل وبعد التفريغ، بحيث يسأل الناقل البحري إلا على إحداها وهي المرحلة التي تفصل بين شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها، فهذه المرحلة تخضع للأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البحري التي تنطبق

<sup>1</sup> أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1990، ص 184.

عليها أحكام التقنين البحري أما بالنسبة للمرحلتان الأخرتان ونعني بهما المرحلة السابقة على الشحن واللاحقة لتفريغ فتخضع العمليات الواقعة فيهما للقواعد العامة في مسؤولية<sup>1</sup>.

وهذا نفس ما سارت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في مادتها الأولى على أن " يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة، إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها." ويعنى هذا أن نظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية ونهاية، وأن الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير محدودة في آن واحد<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في نص المادة 802 من ق.ب.ج وحددته بالمدة الممتدة منذ تكفله ببضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

وهذا ما تجسد في العديد من قرارات المحكمة العليا تطبيقاً لأحكام المادة 802 من القانون البحري الجزائري، في العديد من قراراتها، مؤكدة بأن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه وليس قبل ذلك في أي حال من الأحوال.

فقررت في هذا السياق بتاريخ 1997/7/22 " أن مسؤولية الناقل تنتهي بتسليم القانوني أن التفريغ لا يعنى التسليم. لذلك قررت المحكمة العليا في قرارها هذا من المستقر عليه قانوناً أن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه إلى المرسل إليه. و من المقرر أيضاً أن تتم خدمات الشحن والتفريغ في موانئ بموجب عقد كتابي"<sup>3</sup>.

بمعنى أن مسؤولية الناقل تعتبر شاملة أي يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل.

### **الفرع الثاني : النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري**

نعرض في هذا الفرع النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع على النحو التالي:

<sup>1</sup> محمد فريد لعريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 350.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة، عمان 2005، 134.

<sup>3</sup> يسعد مراد، المرجع السابق، ص 255.

## 1/ مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بتنفيذ النقل برمته، أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي<sup>1</sup>.

ويقصد بالناقل المتعاقد هو من يتعاقد مع الشاحن لتنفيذ شحن البضائع من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ، ويكون مسؤولاً عن أي تأخير أو تلف أو هلاك يقع على البضائع، ويكتسب صفة الناقل المتعاقد من واقعة اتفاق الأخير مع الشاحن على عملية النقل، حتى إذا لم يتم هو بنفسه بعملية النقل وكلف ناقل آخر بإتمام هذه العملية كلها أو جزء منها، ويجب أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكوراً في سند الشحن لمواجهة الغير<sup>2</sup>.

أما الناقل الفعلي أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، فيكون هذا الأخير هو الناقل الفعلي، وللناقل البحري هذه المكنة دون حاجة إلى موافقة من جانب الشاحن، وإنما يتمتع على الناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر إذا اتفق على ذلك في عقد النقل، أي إذا تضمن العقد المذكور وجوب تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه النقل<sup>3</sup>.

ويظل الناقل المتعاقد في مسؤولاً اتجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله، أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل، ويكون الناقل الفعلي والناقل المتعاقد مسؤولين بالتضامن أمام الشاحن<sup>4</sup>.

ويفهم مما سبق أن الناقل وعند إبرامه لعقد نقل مع الشاحن، يمكنه أن يتعاقد مع ناقل آخر ليقوم بتنفيذ النقل كله أو بعضه، إلا في حالة ما إذا كان سند الشحن يتضمن شرط أن يقوم الناقل المتعاقد القيام هو نفسه بنقل البضاعة، ويكون الناقل المتعاقد مع الشاحن مسؤولاً عن أي هلاك أو ضرر يلحق

<sup>1</sup>الواحد رشيد ، المرجع السابق ، ص 122.

<sup>2</sup>كاتية عصام الصمدي، المرجع السابق ، ص39.

<sup>3</sup>الواحد رشيد ، المرجع السابق ، ص123.

<sup>4</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري ، المرجع السابق، ص347.



البضاعة، ويبقى الناقل الفعلي مسؤولاً ضمن الجزء الذي كان فيه مسؤولاً عن البضاعة، وذلك بالتزامن مع الناقل المتعاقد.

## 2/ مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع

بحيث يكون ثمة نقل بسند شحن مباشر عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها، وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها، ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكن عمليات النقل متعاقبة، ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة النتائج التالية:

1- أن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر، مع أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل، وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

2- أن شروط سند الشحن المباشر تحكم عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه، فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الشاحن كان مسؤولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه<sup>1</sup>.

في حالة النقل بسند شحن مباشر يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن، على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة أين يتم تسليم البضاعة إلى ناقل ثاني، والذي بدوره ينقلها إلى نقطة لا حقة، والتي يتم تسليمها في الأخير إلى ناقل ثالث، وهذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول<sup>2</sup>.

جاء اتفاقية هامبورغ في مادتها 11 على إمكانية النص في عقد النقل البحري على إعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الذي يقع خلال تنفيذ الناقل الفعلي للجزء المكلف به من النقل المشمول بالعقد، بعبارة أخرى أجازت الرجوع على الناقل الفعلي وحده عما لحق البضاعة من ضرر أثناء وجودها في حراسته، إلا أنها علقت هذا الحق على ما يلي:

- أن يكون الناقل الفعلي مسمى في العقد.

1خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، القانون الخاص الشامل، كلية

الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2016، ص31

2خوفاش نوهة، كواش وحيد، المرجع نفسه، ص32..

- أن يرد نص صريح في عقد النقل البحري يعفى الناقل المتعاقد من المسؤولية عن الضرر الذي يحدث أثناء قيام الناقل الفعلي بتنفيذ المرحلة الخاصة به.
- على الناقل الفعلي المتعاقد عبء إثبات وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل الفعلي.
- ألا يتعذر على الشاحن إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقا للفقرتين الأولى والثانية من المادة من 21 من الاتفاقية<sup>1</sup>.

وعليه فإن عملية نقل البضائع التي يقوم بها الناقل البحري بناء على سند الشحن الذي بينه وبين الشاحن، قد لا ينجزه هو بنفسه بل يقوم بذلك مجموعة من ناقلين آخرين، وهكذا يتولى مسؤولية توصيل البضاعة ونقلها مجموعة من الناقلين، حيث أجاز للناقل المتعاقد مع الشاحن أن يستعين بناقلين آخرين للقيام بنقل البضاعة وهذا في حال كان سند الشحن لم ينص على شرط قيام الناقل المتعاقد بنقل البضاعة بنفسه، ولكن وفي حال سكوت الأطراف على ذلك يمكن للناقل المتعاقد أن يقوم بإشراك ناقل آخر لإتمام عملية النقل.

وفي حالة ما كان النقل قد تم بالتتابع يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر أو الهالك الذي لحق بالبضاعة، كان في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهدة الناقل الفعلي، بشرط أن يتم لنص على هذا الإعفاء في سند لشحن الذي أبرمه الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يكون الناقل الفعلي مذكورا في سند الشحن، وللمرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن حتى ولو لم يكن قد ستلم البضاعة منه، كما يتحمل الناقل المتعاقد مسؤولية أي شروط مخالفة لسند الشحن التي يتعاقد عليها مع الناقل الفعلي.

رأينا من خلال هذا المبحث أن الناقل البحري للبضائع وأثناء تنفيذه لعقد النقل، أنه وبالرغم من وقوع ضرر للبضاعة التي بحوزته، والحاق خسارة للشاحن قد يعفى من المسؤولية، وهذا فقط في حال إثبات الحالات المنصوص عليها قانونا والتي نصت عليها كذلك الاتفاقيات الدولية.

<sup>1</sup> فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام هامبورغ والقانون المصري ، مقالة منشورة في <http://www.eastlaws.com> ، تاريخ الإطلاع: 2018/04/12، 06:15ص 14.

كما تناولنا في هذا المبحث النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري حيث لا يكون مسؤولاً عن هلاك البضاعة إلا في الوقت الذي تكون في حوزته، وكذلك النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري حيث قد يحدث وأن يتم نقل البضاعة من أكثر من ناقل، فلا يتحمل مسؤولية هلاك البضاعة إلا في الوقت الذي فيه هو من يقوم بنقلها.

نستنتج مما سبق أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية نتيجة لإخلاله بالالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل، وتحقق المسؤولية بتحقق أركانها وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ويتحمل الناقل البحري المسؤولية في حالة ما إذا لم يتم بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، أو في حالة هلاك وتلف البضاعة وهي بحوزته وتم إثبات أن الهلاك والتلف كان نتيجة لخطئه، أو قد يتأخر في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، لكن التقنين البحري وكذلك الاتفاقيات الدولية نصت على حالات تعفي الناقل البحري من المسؤولية عند إثباتها، وتبطل حالات الإعفاء من المسؤولية في حالة ما إذا تضمن العقد أي شرط يعفي الناقل البحري من المسؤولية أو يعدل من الالتزامات الملقاة عليه، وعملية نقل البضاعة قد يقوم بها الناقل البحري بنفسه أو قد يستعين بناقل آخر، فيصبح هناك ناقل متعاقد وهو من تعاقد مع الشاحن لنقل البضاعة، والناقل فعلي وهو من يتعاقد معه الناقل المتعاقد.

**الفصل الثاني: وسائل فض النزاعات الناشئة عن  
مسؤولية الناقل البحري**

## الفصل الثاني

### وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري

يلتزم الناقل وفقا لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة على المرسل إليه، في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كأن تصل البضاعة معيبة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير وصولها، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري.

وعليه يحق لكل من لحقت به خسارة أو ضرر جراء إصابة البضائع بالهلاك أو التلف، أو ضرر نتيجة التأخر في التسليم، أن يرفع دعوى على المتسبب في الضرر، سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في حالة النقل المتتابع، وهذا وفقا للقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وكذلك القانون البحري الجزائري.

وعليه سنقوم في هذا الفصل بدراسة وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري وذلك في بحثين، نتناول في المبحث الأول الدعوى القضائية، وسنتناول في المبحث الثاني التحكيم الذي يعد نظام قضائي خاص يتم إختياره من قبل الأطراف لفض النزاعات القائمة بينهم.

### المبحث الأول

#### الدعوى القضائية

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

## المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة

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

### الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

من المعلوم قانوناً أن لدعوى طرفان هما المدعي والمدعي عليه وسنعرض في مايلي أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

#### أولاً: المدعى

هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير وصولها ومن ثم يجوز أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير<sup>1</sup>.

1- الشاحن : لم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم يتم تناوله في اتفاقية بروكسل في حين أنه تم التعرض لذلك في معاهدة هامبورغ في مادتها الأولى الفقرة 3 بنصها على مايلي : "يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرام عقد بإسمه أو نيابة عنه عقد النقل للبضائع بحراً مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري"<sup>2</sup>.

بمعنى أن الشاحن هو الطرف الذي قدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه.

فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر اللاحق بالشاحن

<sup>1</sup> عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص77

<sup>2</sup> سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجيستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007، ص24.

من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه<sup>1</sup>. ومن ثم يكون للشاحن حق الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان قابلاً لتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.

ولاشك أن رجوع الشاحن بالمسؤولية على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض على الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه<sup>2</sup>.

ويعتبر الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري بكونه طرفاً رئيسياً فيه، فإنه لا يكفي لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة، فالشاحن الذي يحرر سند الشحن بإسم المرسل إليه له مصلحة قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو بإسمه أو لأمره<sup>3</sup>.

**2- المرسل إليه:** عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه "هو ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة"<sup>4</sup>. وهو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناءً على اتفائه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه<sup>5</sup>. وهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 77.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 307.

<sup>3</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 132

<sup>4</sup> أحمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة البكالوريوس في القانون، كلية الحقوق، جامعة القادسية، العراق 2017، ص 09

<sup>5</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 132.

<sup>6</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 308.

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

ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها، وبالتالي فإن هذه الأخيرة هي التي تثبت له صفة المرسل إليه وهذا عملاً بأحكام المادة 749 ق.ب.ج.<sup>1</sup>. بمعنى أن لتأكد من شخصية المرسل إليه يتعين عليه تقديم وثيقة سند الشحن لكي يثبت بها صفته.

فبموجب وثيقة سند الشحن نجد أن هناك مصلحة قائمة للمرسل إليه يحق له رفع دعوى ضد الناقل مفادها التعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء ارتكبه الناقل وتكون له مصلحة أيضاً في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة.

ولكن وإذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري بالتعويض اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وكذلك إذا أوفى الناقل البحري بالتعويض للشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه وكذلك إذا أوفى التعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن.<sup>2</sup> لأنه لا يجوز رفع الدعوى مرة ثانية حول نفس الطلبات.

3-الغير: يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولاشك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد الناقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير.<sup>3</sup>

ويترتب على ذلك، أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية. إلا أنه و إن كان

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص308.

<sup>2</sup> عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص78.

<sup>3</sup> هانى دويدار، المرجع السابق، ص313.



رجوع الغير يستند على القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة اتجاه الغير،<sup>1</sup> وهذا تطبيقاً للمادة 813 من ق.ب.ج التي نصت على أنه : " تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية"<sup>2</sup>.

### ثانيا : المدعى عليه

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

1- **الناقل المتعاقد** : وهو كل شخص أبرام عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة الأولى لاتفاقية هامبورغ<sup>3</sup>. أي يعتبر الناقل الشخص الذي يلتزم تعاقدياً بنقل البضاعة على عاتق مسؤوليته، وبالتالي فإذا أخل بالتزامه التعاقدية أي المنصوص عليه في وثيقة سند الشحن فهذا يعرضه للمطالبة قضائية مفادها التعويض.

2- **الناقل الفعلي** : هو لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط، وبالتالي يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكة أو تأخر في تسليمها له ولكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية<sup>4</sup>.

3- **تابعو الناقل البحري** : هم أيضاً لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين لناقل البحري للبضائع وكثيراً ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة المشحونة إلى خطأ أحد أتباع الناقل<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 310.

<sup>2</sup> المادة 813 من لقانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> أحمد فخري علي، المرجع السابق، ص 8.

<sup>4</sup> عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 79.

<sup>5</sup> عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع نفسه، ص 79.

ويكون تابعين الناقل مسؤولين عن ما يلحق البضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقابته أي بعهدته، ومن ثم يمكن رفع دعوى ضد الناقل أو المقاول الذي يعتبر مسؤولاً عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب منه عملية النقل وذلك خلال فترة قيامه بمهامه.

وباستقراء المادة 765 من القانون البحري الجزائري، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ماعدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إثبات الجزء من النقل الذي فيه الخسائر. وبالتالي من الأحسن للمدعى أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أي الناقل الأول، على أنه إذا لم يستطع إثبات أي جزء من النقل هلك فيه البضاعة وإلا عد كل من الناقلين مسؤولاً بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : الاختصاص القضائي

قرر المشرع الجزائري في المادة 745 ق.ب.ج. " أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام"<sup>2</sup>.

ولما كان عقد النقل البحري عقد تجاري دائماً بالنسبة للناقل، وتجارى في الوضع الغالب بالنسبة للشاحن والمرسل إليه، فإن المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تقضي بخصوص هذا الشأن بأنه يحق للمدعى أن يقيم الدعوى بحسب اختياره إما لدى محكمة بها موطن المدعى عليه أي الناقل، أو محل إبرام العقد وتسليم البضاعة، وإما لدى محكمة محل الدفع، ويستفيد المرسل إليه من هذا النص حيث يستطيع رفع دعواه في محكمة محل التسليم البضاعة خاصة إذا كان النقل دولياً، ومحل الناقل في بلد أجنبي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 314.

<sup>2</sup> المادة 745 من القانون البحري الجزائري

<sup>3</sup> فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري وفي إتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة دراية أدرار، الجزائر 2010، ص61.

ومن المقرر قانوناً أن ترفع الدعاوى التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام. كما للمدعى الخيار أيضاً في رفع دعواه أمام محكمة ميناء الشحن أو التفريغ إذا كانت واقعا بالجزائر<sup>1</sup>.

فالمحكمة المختصة وفقاً للقاعدة العامة هي محكمة محل إقامة المدعى عليه (الناقل)، غير أنه لتسوية القضايا التجارية في أقرب وقت ممكن لأن هذه الأخيرة تتطلب السرعة لدى منح المشرع للمدعى حق الاختيار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم سالفة الذكر. وعلى ذلك يتبين أن الاختصاص المحلى ليس من النظام العام.

ولكن إذا تعلق الأمر بشركة وهو الغالب في مجال النقل البحري، فيرجع الاختصاص إما إلى المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي لشركة أو أحد فروعها<sup>2</sup>.

أما في ظل اتفاقية هامبورغ فإن الاختصاص القضائي يتحدد إما بالمحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه. وإما بمكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، إما محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ. وأخيراً أي مكان آخر يعين في عقد النقل<sup>3</sup>.

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

## المطلب الثاني: إجراءات وآجال رفع دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع

فرضت مجمل القوانين والاتفاقيات الدولية على المدعى أحكاماً خاصة تتعلق بإجراءات رفع دعوى المسؤولية، حيث تتلخص إجراءات قبول دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه

<sup>1</sup> سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 79.

<sup>2</sup> سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 80.

<sup>3</sup> فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 61.

تحفظات خاصة إليه حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به وهو ما سنفصله في الفرع الأول، صف إلى ذلك يجب على المدعى احترام آجال رفع الدعوى وهو ما سنتولى ذكره في فرع الثاني.

## الفرع الأول: الإخطار

لم يتم تحديد المقصود بالإخطار من قبل القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية وترك هذا إلى الفقه والقضاء، فنجد الفقيه الفرنسي "روديير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق<sup>1</sup>.

كما يقصد به إعلام الناقل بالعجز أو التلف الحاصل للبضاعة، وبأن المرسل إليه أو الشاحن غير راضي عن ما لحق البضاعة من أضرار، أنه متمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك.

تقتضى دعوى مسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، وذلك بحدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حوزته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها، أو للتحقق من ذلك ينبغي إثبات الأمر وقت التسليم حيث إن إطالة الوقت بين تسليم البضاعة والإبلاغ عن الضرر قد يؤدي إلى زوال أدلة الإثبات، ولذلك فقد فرض المشرع على صاحب الحق في البضاعة إذا أراد مباشرة دعوى المسؤولية إتباع إجراءات معينة حتى يحمي الناقل من الطلبات المتأخرة، وحتى يتسنى تحقيق الدعوى قبل زوال أدلتها<sup>2</sup>.

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

<sup>1</sup>Rodiere Rene, Dupontavice Emmanuel, droit maritime, 12eme, edition dalloz, paris, 1997; p730.

<sup>2</sup>عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص364.

تعتبر باطله كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه<sup>1</sup>.

وبهذا نجد أن هذا النص تضمن الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل (المادة الثالثة الفقرة السادسة).

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

وقد حدد المشرع شكل هذا الإخطار وفق المبدأ العام وذلك بوجوب إيراد التحفظات في شكل مكتوب، وذلك باشتراط شكل خاص للكتابة، الأمر الذي يمكن معه أن يتم توجيه الاحتجاج عن طريق محضر قضائي أو بموجب رسالة موصى عليها وبأي وسيلة أخرى<sup>2</sup>.

ولا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم، ويجب أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً بحيث يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة<sup>3</sup>.

ويتم توجيه الإخطار من طرف المرسل إليه أو من ينوبه، فهو حق يتقرر لمن له الحق في تسليم البضاعة فقد يكون الشاحن ذاته أو أي شخص آخر يعينه سند الشحن أو من طرف ممثله القانوني حيث يوجه الإخطار إلى الناقل أو نائبه القانوني.

ويوجه الإخطار في ميناء التفريغ حسب ما جاء في نص المادة سالفة الذكر، وميناء التفريغ هو مكان استلام البضاعة ومكان معاينتها من المرسل إليه<sup>4</sup>.

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

<sup>1</sup> الأمر 80/75 المرجع السابق.

<sup>2</sup> سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 50 وما يليها.

<sup>3</sup> فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 60.

<sup>4</sup> عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 82.

ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وفي الحالة الثانية فإن ميعاد تقديم الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتبار من التسليم الفعلي للبضاعة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل

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

#### أولاً : أساس ونطاق التقادم

لقد نص المشرع البحري في المادة 743 والمادة 743 وكذا معاهدة هامبورغ 1978 على تقادم قصير مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر<sup>2</sup>. أما اتفاقية هامبورغ فقد حددت مدة التقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث.

غير أن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض<sup>3</sup>.

#### ثانياً: بدء سريان التقادم

ويسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الذي يبدأ منه التقادم وهو التسليم الفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها<sup>4</sup>. ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة.

<sup>1</sup> فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 60.

<sup>2</sup> عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 83.

<sup>3</sup> فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 69.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 353.

ففي حالة التسليم الجزئي للبضاعة وكان الأمر يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام. أما بالنسبة لحالة الثانية لحالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل<sup>1</sup>.

وبالمحصلة تعتبر مدة التقادم المذكورة أعلاه ملزمة لطرفي العقد وليس لهما أن يتفقا على تعديلها عطالة أو تقصيرا إذ هي من النظام العام غير أن المشرع أجاز استثناء إطالة مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه الدعوى القضائية.

وخلاصة القول أن دعوى مسؤولية الناقل البحري تقتضي إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة من طرف الشخص المتضرر الشاحن أو المرسل إليه، ويكون الإثبات في الوقت الذي يتم فيه التسليم، وبعد التحقق المستلم من وجود الهلاك أو الضرر عليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطار كتابي في ميناء التفريغ ويعد الإخطار أهم إجراء من إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل.

وأن المدعي يمكنه أن يرفع دعواه أمام محكمة المدعى عليه وهذا عملا بالقاعدة العامة، كما يمكنه أيضا حق الاختيار أي حددت له قواعد الاختصاص أكثر من جهة قضائية يمكنه اللجوء إليها عند الاقتضاء. وقد حددت مدة تقادم هذه الدعوى بسنة واحدة من اكتشاف الضرر وإلا سقط حقه في التقاضي، إلا أنه قد ورد استثناء على هذا مفاده إمكانية تمديد هذه المدة بسنتين في حالة حدوث حادث مترتب عليه الدعوى بشرط أن يسبق له اتفاق الأطراف.

---

<sup>1</sup> الواحد رشيد، المرجع السابق، ص170.

## المبحث الثاني

### التحكيم

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

وعليه ومن خلال هذا المبحث سنقوم بدراسة محكمة التحكيم كمطلب أول، ومكان التحكيم كمطلب ثاني، والقانون الواجب التطبيق كمطلب ثالث.

### المطلب الأول: محكمة التحكيم

يتم تشكيل محكمة التحكيم باتفاق الطرفين، وهذا يعني مبدئيا أن هؤلاء هم من يقومون بتعيين المحكمين، ومع ذلك فقد ترجع هذه المهمة في حالات معينة إلى القضاء، فيقوم القضاء بعملية التعيين، ومثلما يرجع للأطراف كأصل عام حرية التعيين، فلهم أيضا الحق في العزل والاستبدال، كما يمكن متى توافرت شروط معينة القيام برد المحكم<sup>1</sup>.

كما يشترط في اتفاق التحكيم أن يكون مكتوبا حتى يمكن إثباته، وواضحا وصريحا ومعبرا عن أن إرادة الأطراف اتجهت إلى اللجوء للتحكيم للفصل في منازعة أو منازعات معينة<sup>2</sup>.

وعليه فإن هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم بتعبير المشرع الجزائري، يلجأ إليها أطراف عقد النقل البحري للبضائع، ونعني بهم الناقل والشاحن، وذلك في حالة نشوء أي نزاع بين هؤلاء، من خلال إدراج شرط اللجوء إلى التحكيم ضمن العقد الأصلي، أو يكون الاتفاق عليه بعد نشوء النزاع، وهيئة التحكيم قد تعين من قبل القضاء، وهذا في حال لم يتفق الأطراف على تعيين المحكمين، أو امتنع أحد منهما

<sup>1</sup> بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 329.

<sup>2</sup> عزوز رزيقة ، محمد مسعود زهرة، المرجع السابق، ص 88.



عن تعيين المحكم، شريطة أن يكون الاتفاق على عقد الاختصاص في حل النزاع للتحكيم مكتوبا، كي يكون دليلا لإثباته.

### الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري

لا يختلف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري عن اتفاق التحكيم عموما إلا بخصوصيته، إذ أنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا بمناسبة عقد النقل البحري على التحكيم، وكون التحكيم هو استثناء عن المبدأ، ألا وهو اللجوء إلى القضاء، فلذلك يقتضي على أطراف النزاع الناشئ عن عقد النقل البحري أن تعبر بشكل صحيح عن هذا النزاع وإحالته إلى هيئة التحكيم المتفق عليها، وكذلك ينبغي على أطراف النزاع تحديد وقت اللجوء إلى التحكيم، ويجب عليهم صياغة اتفاق التحكيم سواء كان شرط أو مشاركة بشكل سليم وواضح<sup>1</sup>.

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

أ- **شرط التحكيم** : هو الشرط المنصوص عليه في عقد النقل البحري، وينص على أي نزاع يمكن أن يثور بسبب هذا العقد يتم الفصل فيه عن طريق التحكيم، ويأتي اتفاق التحكيم مستقلا عن العقد الأصلي ولو أنه يعتبر بند من بنوده ، حيث أن بطلان العقد الأصلي لا يؤثر على صحة شرط التحكيم.

وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ، كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل هيئة التحكيم، تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات المواعيد، إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع وغيرها، ويكون شرط التحكيم في عقد النقل البحري عاما أو خاصا، فيكون عاما إذا

---

<sup>1</sup>ميموني سعاد، النظام القانوني لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري ، مذكرة لنبل شهادة ماستر ، تخصص قانون اقتصادي ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الطاهر مولاي سعيدة، 2015/2016، ص29.

أحال إلى التحكيم كل المنازعات المتعلقة بتفسير العقد أو تنفيذ العقد، ويكون خاصا إذا اقتصر التحكيم على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري<sup>1</sup>.

وعليه فشرط التحكيم ماهو إلا بند من بنود عقد النقل البحري، يتم تضمينه من قبل الأطراف للتحديد والاتفاق المسبق للجهة التي سيتم عرض أي نزاع قد يحدث في المستقبل بمناسبة العقد، على محكمة التحكيم لتتولى الفصل فيه، والاتفاق على التحكيم قد يخص نزاع معين أو قد يتضمن جميع أنواع النزاعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل البحري المبرم بين أطرافه، فالبنود الذي يتضمن شرط التحكيم ما هو إلا تعبير عن إرادة الأطراف ورغبتهم في أن يكون التحكيم هو القضاء الذي يفصل في منازعاتهم بدل اللجوء إلى القضاء العادي.

**ب- عقد التحكيم أو مشاركة التحكيم :** هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل بمناسبة علاقاتهم التعاقدية، أي عقد النقل البحري، وغالبا ما يكون اتفاق التحكيم أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط التحكيم<sup>2</sup>.

وتبدو فائدة مشاركة التحكيم في عقد النقل البحري في حالة عدم إدراج أطراف العقد شرط التحكيم عند إبرام الاتفاق الأصلي أي عقد النقل البحري، حيث أن مشاركة التحكيم تفترض مبدئيا عدم وجود شرط التحكيم في عقد النقل البحري ثم يقع النزاع بعد ذلك بين طرفي العقد<sup>3</sup>.

وقد نص المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادة 1007 على شرط التحكيم على أنه الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 اعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن العقد على التحكيم، كما وقد جاء في المادة 1008 فقرة 1 التي تليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن شرط التحكيم يثبت بالكتابة في الاتفاقية الأصلية أو الوثيقة التي تستند إليها وهذا تحت طائلة البطلان.

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

<sup>1</sup> كحلة صدام ، التحكيم الدولي في المنازعات التجارة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلاقات الدولية الخاصة،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرياح ورقلة ،2016/2015، ص33.

<sup>2</sup>ميموني سعاد، المرجع السابق، ص30.

<sup>3</sup>كحلة صدام،المرجع السابق ، ص39.

التحكيم مكتوبة وهذا ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وقد أجاز المشرع اللجوء إلى التحكيم حتى أثناء سير الخصومة أمام الجهة القضائية.

### الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم

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

#### أولاً-تعيين المحكمين أو هيئة التحكيم من قبل أطراف العقد:

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

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

#### ثانياً: تعيين هيئة التحكيم من قبل القضاء

قد يحدث ألا يتفق الخصوم على تعيين المحكمين، أو يرفض أحدهم تعيين المحكم في مثل هذه الحالة أعطى المشرع الجزائري للطرف الذي يهمله التعجيل الحق في الاستعانة بالقضاء ليقوم هذا الأخير بالتعيين، على أن دور القاضي يبقى هنا مجرد دور احتياطي إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة غياب التعيين

<sup>1</sup> بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 330.

من قبل الأطراف أو صعوبة ذلك، وهذا هو المقرر صراحة في الفقرة 2 من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>1</sup>.

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

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

### **المطلب الثاني: مكان التحكيم**

ويقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان لإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم، هذه هي القاعدة العامة إلا أن التغير في كثرة أماكن التحكيم يترتب عليها آثار خطيرة لا يحمد عقباها.

---

<sup>1</sup>بسعيد مراد، المرجع السابق ، ص 331.

إلا أن الأمر يترك دائما في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم تحديده بموجب لائحة تحكيم بحري<sup>1</sup>.

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

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

2- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه محل عمل أوفر أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها

3- ميناء الشحن أو التفريغ

4- أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري وليس إلا خيارا يضاف إلى باقي الخيارات<sup>2</sup>.

وتبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب التحكيم عن طريق طالب التحكيم مبديا رغبته في بدء التحكيم، ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم، ويتم صياغة طلب التحكيم وفقا للائحة مركز التحكيم البحري المختار، وكذلك الأمر بالنسبة لتقديم المرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون بدء الإجراءات هو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم، وغالبا ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم.

أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعي عليه رأسا، حيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراءات التحكيم وهو الإجراء القاطع لتقدم دعوى التحكيم<sup>3</sup>.

وقبل أن تباشر هيئة التحكيم مهمتها سواء كان تحكيما حرا أو مؤسسي، فهي تتأكد أولا من صحة اتفاق التحكيم، لأن اتفاق التحكيم هو الأساس القانوني الذي تستمد منه محكمة التحكيم ولايتها، كذلك

<sup>1</sup> كحلة صدام ، المرجع السابق ،ص42.

<sup>2</sup> عزوز رزيقة ، محمد مسعود زهرة ، المرجع السابق ، ص89.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية2005، ص412 وما يليها.

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

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أثار مسألة فصل محكمة التحكيم في اختصاصها ضمن المادة 1044 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية : ( تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها. ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع في الموضوع.

تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطا بموضوع النزاع).

وبهذا أجاز المشرع لهيئة التحكيم أن تفصل في اختصاصها وهذا ما يسمى بمبدأ الاختصاص بالاختصاص.

وبعد ثبوت الاختصاص لمحكمة التحكيم تصبح هذه الأخيرة هي المختصة في نظر موضوع النزاع المحدد بموجب اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، عن طريق اتفاقهم بالعهد ببيعهم منازعاتهم أو كلها والناشئة عن عقد النقل البحري لهيئة التحكيم للفصل فيها، فالمحكم يستمد ولايته في الفصل في المنازعة المتفق بشأنها على التحكيم من الاتفاق المبرم بين أطراف عقد النقل البحري على اختيار التحكيم كوسيلة للفصل في المنازعات الناشئة بينهم بسبب هذا العقد، ويمكن القول أن اختصاص المحكمة التحكيمية بعد تقرير يكون محددًا بموضوع النزاع الموجود في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، ولا يمكن أن يمتد دور الهيئة التحكيمية إلى ما لم يطلبه الخصوم، وإلا كان تجاوز اختصاصها<sup>1</sup>.

وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة :

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

<sup>1</sup>ميموني سعاد، المرجع السابق، ص 60.

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

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

هذا وتسير إجراءات التحكيم البحري في حضور الأطراف غالبا أو في حضور ممثليهم وفي هذه الإجراءات تحقق هيئة التحكيم في الدعوى بفحص أدلتها وأسانيدها ووسائل إثباتها في جلسات شفوية أو دون عقد جلسات<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري

بعد أن يثبت الاختصاص لهيئة التحكيم للنظر في موضوع النزاع المعروض عليها، فهي تباشر النظر في النزاع المطروح عليها من قبل الأطراف، وذلك بإتباعها القانون الذي اختاره الأطراف ليحكم موضوع النزاع والإجراءات، لكن في حال غياب الاتفاق على القانون الذي يحكم النزاع من قبل الأطراف فإن مهمة تحديده تسند لهيئة التحكيم وهي تقوم باختيار القانون الذي تراه مناسب سواء كان القانون الموضوعي أو القانون الإجرائي.

### الفرع الأول: اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم

مثما هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم إتباعها، يخضع النزاع المعروض على التحكيم هو أيضا لإجراءات معينة، على أنه بخلاف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال، نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف<sup>2</sup>.

ولقد نص المشرع الجزائري في المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه :  
(يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا

<sup>1</sup> كحلة صدام ، المرجع السابق ، ص 45.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق ، ص332.

على نظام تحكيم، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم.

إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك، تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات، عند الحاجة مباشرة أو اسنادا إلى قانون أو نظام التحكيم).

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

### الفرع الثاني: إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع

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

يتضح أن المشرع الجزائري يعطي دائما الأولوية لإرادة الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق، وهو الذي تعتمد عليه محكمة التحكيم لفض النزاع القائم بين الخصوم، كما جعل اللجوء إلى محكمة التحكيم حل احتياطي يكفل للخصوم اللجوء إلى هيئة التحكيم لتحديد القانون الواجب التطبيق وهذا في حال عدم الاتفاق<sup>2</sup>.

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

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

<sup>2</sup>خوفاش نوهة، كواش وحيد، المرجع السابق، ص86.



هيئة التحكيم البحري بباريس، تستشف من اختيارهم محلا التحكيم تطبيق القانون الفرنسي بوصفه قانون محل التحكيم<sup>1</sup>.

وفي الأخير تنتهي الخصومة التحكيمية بصور حكم تحكيمي بحري فصل في النزاع بصفة نهائية، مستوفيا جميع شروطه الشكلية والموضوعية المنصوص عليها قانونا، وذلك بعد غلق محكمة التحكيم لباب المرافعات، تدخل هيئة التحكيم في مداوات سرية لإصدار حكم تحكيمي فاصل في النزاع بصفة نهائية، والذي بصدوري تستنفد محكمة التحكيم ولايتها على النزاع وهذا ما جاء في المادة 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها الأولى : (يتخلى المحكم عن النزاع بمجرد الفصل فيه) إلا أن الفقرة الثانية من نفس المادة جاءت باستثناء على الفقرة الأولى : ( غير أنه يمكن للمحكم تفسير الحكم، أو تصحيح الأخطاء المادية والإغفالات التي تشوبه، طبقا للأحكام الواردة في القانون ).

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

- 1- اسم ولقب المحكم أو المحكمين،
- 2- تاريخ صدور الحكم،
- 3- مكان صدوره،
- 4- أسماء و ألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنية ومقرها الإجتماعي،
- 5- أسماء وألقاب المحامين أو مساعد الأطراف، عند الإقتضاء.

وهذا بناء على ما جاء في المواد 1027 و 1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

كما يشترط أن يكون الحكم الصادر عن هيئة التحكيم فاصل فقط في موضوع النزاع محل الاتفاق، وأن يكون قد صدر ضمن الميعاد الذي حدده الأطراف لهيئة التحكيم للفصل في النزاع، وذلك طبقا للقانون الذي تم اختياره من قبل الأطراف ليحكم موضوع النزاع في حال اتفاهم على قانون معين<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> كحلة صدام ، المرجع السابق، ص60.

<sup>2</sup> المواد 1027 و 1028 و 1030 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وما نخلص إليه من هذا المبحث أنه وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري، يمكن لأطراف عقد النقل البحري تضمين عقدهم شرط اللجوء إلى قضاء التحكيم لفض النزاع الحاصل بينهم، وقد يحدث وأن يتم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع وهذا في عقد مستقل عن العقد الأصلي، للخصائص التي يتمتع بها من سرية وسرعة وقلة التكاليف، والأهم أن هيئة التحكيم تتكون من أشخاص ذوي خبرة في كل ما يخص النزاعات التي تقوم بصدد عقد النقل البحري، ويتم اختيار محكمة التحكيم من قبل أطراف النزاع وكذا اختيار القانون الواجب التطبيق، وتنتهي ولاية محكمة التحكيم عن النزاع عند صدور حكم تحكيمي بحري.

## خلاصة الفصل الثاني

وفي ختام ما جاء في هذا الفصل أن أطراف عقد النقل البحري، وفي حال ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن أي هلاك أو تلف قد يحدث للبضائع التي تكون بعهدته أو أي تأخير في تسليمها في الميعاد المتفق عليه، كذلك في حال لم يتم بالتزامه بنقل البضاعة للميناء المتفق عليه، يحق للمضرور الذي لحقته خسارة نتيجة لأخطاء الناقل الذي قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير، أن يرفع دعوى مسؤولية على الناقل المتسبب في الضرر، وهذا أمام الجهة القضائية المختصة، وإتباع الإجراءات والآجال المنصوص عليها قانوناً.

ويمكن أيضاً للأطراف الاتفاق على التخلي عن القضاء العادي واللجوء للتحكيم، وهذا للسرعة في فصل النزاع، وسرية المعلومات الخاصة بالأطراف، إضافة إلى قلة التكاليف في هذا النوع من القضاء والاتفاق على التحكيم قد يكون في شرط التحكيم قبل نشوء النزاع، في يكون كبند من بنود العقد الأصلي أو في مشاركته التحكيم أي في عقد مستقل عن العقد الأصلي وهذا بعد نشوء النزاع، تكون الهيئة التحكيمية من اختيار الأطراف، ويمكن أن يتبع الأطراف التحكيم الحر أو التحكيم المؤسساتي، وتنتهي الخصومة التحكيمية بصدور حكم تحكيمي بحري يكون منهي لولاية هيئة التحكيم على النزاع.

الختامة

## الخاتمة:

وفي الأخير توصلنا من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في عقد النقل:

1. أنها مسؤولية عقدية، ناتجة عن عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يتعهد فيه الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر وبترتب على ذلك التزامات، حيث يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة، ومن ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.
  2. وتثور هذه المسؤولية نتيجة وجود خطأ مفترض، لذا يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية بل تجعل منه الأساس الذي تقوم عليه.
  3. وتبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع من تاريخ تسلمه للبضائع، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه وليس بتفريغها في ميناء الوصول، أي أن الناقل يسأل عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء وجودها بعهدته.
  4. كما توصلنا أيضا إلى أن الناقل يسأل عن عدم تنفيذ عملية النقل المتفق عليها في وثيقة سند الشحن، وهذا يعد التزام رئيسي، كما يسأل عن أي تأخير في تسليم البضاعة وعن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة.
  5. ونخلص إلى أن المشرع الجزائري أقر حماية خاصة للناقل من أجل وضع التوازن بين أطراف العقد وذلك من خلال إعفاء الناقل في الحالات المنصوص عليها في المادة 802 من القانون البحري وبالتالي لا يوجد طرف ضعيف وطرف قوي في عقد النقل البحري.
  6. وأن الناقل لا يمكنه التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي خارج عن إرادته أو إرادة أحد الناقلين التابعين له تسبب في إضرار البضاعة.
- كما يمكننا أن نقدم جملة من الاقتراحات نذكرها في مايلي:

1. إضافة مادة جديدة حول مسألة التأخير في تسليم البضاعة على اعتبار أن موقف المشرع الجزائري كان غامضا في هذا الشأن، فنص أنه في حالة عدم الاتفاق على الميعاد يتعين على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي سلمها فيها الناقل في ظروف النقل المماثلة ولم يوضح المقصود بالناقل الحريص.
2. كما يجب على المشرع حذف حالة الخطأ الملاحي من حالات الإعفاء من المسؤولية بسبب الإهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل فهي أصبحت اليوم غير مفهومة في ظل التطور الهائل في صناعة السفن ومنشآت العائمة.

3. نوصي بتعديل المادة 790 من القانون البحري المتعلق بمدة تقديم الإخطار بحيث يوسع المشرع من مدة تقديمه وذلك تماشياً لما جاء في اتفاقية هامبورغ، فبدلاً من مدة ثلاثة أيام يتم تقديمه في مدة خمسة عشر يوماً.

4. كما نوصي أيضاً بضرورة أن يوسع المشرع الجزائري من نطاق الاختصاص القضائي بخصوص دعوى المسؤولية بحيث يكون أمام الطرف المتضرر (الشاحن أو المرسل إليه) الخيار في رفع دعواه أمام المحكمة التي تناسبه وهذا عملاً بأحكام اتفاقية هامبورغ.

## قائمة المراجع

## أولاً: المراجع باللغة العربية:

### أ. المؤلفات:

- 1- أحمد محمود حسني، عقد النقل الدولي للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية 1990.
- 2- طالب حسن موسى، القانون البحري، (ط1)، دار الثقافة، عمان 2015.
- 3- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان 2009.
- 4- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007.
- 5- عباس حلمي، القانون البحري، (ط1)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
- 6- علي البارودي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 1889.
- 7- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي، لبنان 2001.
- 8- علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- 10- لطيف جبر الكوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، عمان 2000.
- 11- محمد عبد الفتاح الترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2005..
- 12- محمد عبد الفتاح الترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية 2005.
- 13- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2005.
- 14- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، (ط1)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2015.
- 15- محمد كمال حامدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية 1989.
- 16- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، (ط4)، دار النهضة العربية، القاهرة 1993.
- 17- محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، أحكام عقد النقل، (ط1)، دار الثقافة، عمان 2015.



18- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، (ط1)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية 2010.

19- مصطفى كمال طه، القانون البحري، (ط1)، دار لفكر الجامعي، الاسكندرية.

20- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2001.

21- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان 2001.

## II. المقالات:

1- بن ددوش نضيرة قماري، اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 9، جوان 2016.

2- فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، واتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة ادرار 2010.

3- فخر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام هامبورغ والقانون المصري، مقالة منشورة في <http://www.eastlaws.com>

## III. البحوث الجامعية :

### 1- أطروحات الدكتوراه:

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 1011-1012.

2- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2011.

### 2- مذكرات ماجستير:

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

- 2- حفيري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق جامعة وهران، السنة الجامعية 2010-2011.
- 3- دمانه محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، السنة الجامعية 2006.
- 4- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2007.
- 5- كاتيا عصام الصمدي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، السنة الجامعية 2017.
- 3- مذكرات الماستر:**

- 1- أحمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، مذكرة لنيل درجة بكالوريوس في القانون، كلية الحقوق، جامعة القادسية، العراق، السنة الجامعية 2017.
- 2- خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص إدارة أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، السنة الجامعية 2016.
- 3- عزوز رزيقة، أمحمد مسعود زهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون خاص الشامل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة خميس مليانة، السنة الجامعية 2015.
- 4- كحلة صدام، التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في العلاقات الدولية الخاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، السنة الجامعية 2015-2016.
- 5- ميموني سعاد، النظام القانوني لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة، السنة الجامعية 2015-2016.

#### **IV. القوانين:**

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

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

ثانيا: المراجع الأجنبية:

1-Bernard josien. la responsablité du transporteur de marchandises en droit. anglais. Sirey. Parise 1960

2-Rodiere Rene, Dupontavice Emmanuel, droit maritime,12eme, edition dalloz,paris, 1997

الفهرس

رقم الصفحة	العنوان
	شكر وتقدير
	إهداء
أ - ج	مقدمة
02	الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
03	المبحث الأول: تحقق مسؤولية الناقل البحري
03	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
03	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
05	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
07	المطلب الثاني: صور قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
07	الفرع الأول: عدم تنفيذ النقل
09	الفرع الثاني: الهلاك
11	الفرع الثالث: تلف البضاعة
14	الفرع الرابع: التأخير
17	المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري
17	المطلب الأول: الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل البحري
17	الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة والأخطاء الملاحية
19	الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة السبب الأجنبي
21	الفرع الثالث: خطأ الغير ووجود عيب بالبضاعة
24	الفرع الرابع: حالات الإعفاء الاتفاقية
27	الفرع الخامس: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية
29	المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
30	الفرع الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري
36	الفصل الثاني: وسائل فض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري
36	المبحث الأول: الدعوى القضائية
37	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة

37	الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
41	الفرع الثاني: الاختصاص القضائي
43	المطلب الثاني : إجراءات وأجال رفع دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع
43	الفرع الأول: الإخطار
45	الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل
47	المبحث الثاني: التحكيم
47	المطلب الأول: محكمة التحكيم
48	الفرع الأول: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري
50	الفرع الثاني: تعيين هيئة التحكيم
51	المطلب الثاني: مكان التحكيم
54	المطلب الثالث : القانون الواجب التطبيق على التحكيم البحري
54	الفرع الأول: اختيار القواعد الإجرائية التي تحكم إجراءات التحكيم
55	الفرع الثاني: إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع
59	خاتمة
62	قائمة المراجع
67	الفهرس

