

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة امحمد بوقرة -بومرداس-



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص
مذكرة مقدّمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في القانون
تخصص قانون الأعمال

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في

اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري .

إشراف الدكتورة:

ناجي زهرة

من إعداد الطالبين:

جودي خليفة

صديقي ليليا

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
حدوم كمال	أستاذ	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
ناجي زهرة	أستاذة محاضرة(أ)	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	مشرفا ومقررا
مزعاش عبد الرحيم	أستاذ محاضر(ب)	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية: 2021/2020

خطبة

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم و الصلاة و السلام على أشرف المرسلين،
الحمد لله الذي أعاننا و منحنا العزيمة والإرادة لإعداد هذه المذكرة.
كما و إننا ننتقدم بوافر الشكر و التقدير واعترافا بالجميل للأساتذة
المشرفة ناجي زهرة على هذه المذكرة، لما أسدته إلينا من نصح
وتوجيه.

كما نتقدم بجزيل الشكر لكل من ساهم في إنجاز و إنجاز هذا العمل
ونخص بالذكر ابنة أختي سارة إنجل و صديقتي المقربة ليلي
قورميط.

وفي الأخير لا يسعنا إلا أن نشكر كل من أمدنا بيد العون من قريب
أو من بعيد، وكل من كان سببا في إنجاز هذه المذكرة.
والله ولي التوفيق.

ليلى

الإهداء:

أهدي هذا العمل إلى من قال فيهما الله سبحانه وتعالى: "واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيراً"

(الإسراء/24)

إلى من أخذ بيدي وأوصلني إلى شاطئ الأمان..... أبي العزيز.

إلى من أشبعتني بدفء حبها وأزالت بابتسامتها الحنون همومي.....

أمي الغالية.

إلى رفقاء العمر..... إخوتي.

إلى سندي في الحياة.... زوجي.

إلى أساتذتي طوال دراستي.

إلى جميع هؤلاء أهدي هذا العمل.

ليتيا

الإهداء:

أهدي عملي إلى والديا العزيزين ألف رحمة عليها لقوله تعالى: " واخض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا ."

وإهدائي إلى جميع أفراد عائلتي فخرا واعتزازا إخوتي و أخواتي وأولادهم وأزواجهم .

وإلى الأستاذة المشرفة السيدة: ناجي زهرة التي قبلت الإشراف على المذكرة,

إلى أساتذتي الذين استفدت من علمهم ومن نعم أخلاقهم وإلى كل من هم في ذاكرتي ولم تسعهم مذكرتي.

خليدة

المُلخَص



الملخص:

تعد عملية النقل البحري للبضائع من بين الخدمات البحرية التي تعرف اهتماما كبيرا في مجال الملاحة البحرية، و التي تتم بواسطة عقد النقل البحري وما يتطلب من أطرافه بتنفيذ بنوده والاحتلال بالالتزام بها يعرض الناقل لمسألة خصوصا ما ينجم عنها من أخطار يقوم عليها المسؤولية في عاتق الناقل البحري في حالة إلحاق الأضرار بالبضاعة و بالتالي فمسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري و أركانها ذاتها في المسؤولية المدنية عامة إذن كلاهما يقوم على الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما. فمسؤولية الناقل البحري سواء في القانون الجزائري أو اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض والالتزام فيها يكون بتحقيق النتيجة المرجوة بالدرجة الأولى و إلا سئل الناقل عن البضاعة التي تكون في عهده.

فجميع التشريعات الداخلية أو الدولية نصت في أحكامها الخاصة على إجراءات حماية المضرور للحصول حقه من خلال رفع دعوى المسؤولية أمام الجهات القضائية المختصة وحدد مدة التقادم القصير المدى على الدعوى لطبيعة المعاملات التجارية التي تتسم بالسرعة لحماية مصالح المتعاملين الاقتصاديين على حد سواء للناقل والشاحن معا.

Résumé:

Le processus de transport maritime de marchandises fait partie des services maritimes qui connaissent un grand intérêt dans le domaine de la navigation maritime, qui s'effectue au moyen du contrat de transport maritime et ce qui oblige ses parties à mettre en œuvre ses dispositions et l'occupation à s'y conformer expose le transporteur à un problème, notamment les dangers qui en découlent en fonction de la responsabilité du transporteur maritime. En cas d'avarie à la marchandise, et donc la responsabilité du transporteur maritime est une responsabilité contractuelle, qui se fonde sur la contrat de transport et ses éléments sont les mêmes en responsabilité civile en général, donc tous deux sont basés sur l'erreur et le dommage et la relation de causalité entre eux.

La responsabilité du transporteur maritime, que ce soit en droit algérien ou dans la Convention de Hambourg, est fondée sur l'erreur présumée et l'obligation qui en découle est d'obtenir le résultat souhaité en premier lieu, faute de quoi le transporteur sera interrogé sur les marchandises sous sa garde. .

Toute législation nationale ou internationale prévoyait, dans ses propres dispositions, des procédures de protection de la personne lésée pour obtenir son droit par le biais d'une action en responsabilité devant les autorités judiciaires compétentes et précisant le délai de prescription à court terme de l'affaire en raison de la nature des transactions commerciales qui sont rapides pour protéger les intérêts des concessionnaires économiques pour le transporteur et l'expéditeur ensemble.

فهرس المحتويات



الصفحة	المحتوى
	شكر وتقدير
	إهداء
	الملخص
	فهرس المحتويات
أب	مقدمة العامة
	الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
02	تمهيد الفصل:
03	المبادئ العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.
03	المطلب الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
10	المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
15	المطلب الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
22	المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع.
22	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن.
29	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة الرحلة البحرية.
30	المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الوصول (التفريغ).
34	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
36	تمهيد الفصل:
37	المسؤولية المحددة للناقل البحري للبضائع.
37	المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

فهرس المحتويات

42	المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.	
46	دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع و إجراءاتها.	المبحث الثاني:
46	المطلب الأول: أطراف الدعوى في مسؤولية الناقل البحري للبضائع.	
50	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع و تقادمها .	
57		خلاصة الفصل
59		خاتمة العامة
		قائمة المراجع

المقدمة



يعد البحر جسرا هاما للتجارة، حيث يزداد أهمية بالنسبة للدول الصناعية، حيث تتوقف عليه حركة التجارة البحرية عموما و موانئها و تجارتها خصوصا. ومع ازدهار الملاحة البحرية وصناعة السفن التي يعتمد عليها كوسيلة أساسية وفعالة لإتمام عملية النقل البحري للبضائع، حيث تتطلب المبادلات التجارية للسلع والبضائع نقلها من مكان لآخر بواسطة السفن التجارية المعدة خصيصا لها، وذلك من مكان الشحن إلى مكان التفريغ من خلال الاتفاق الذي يتم بين الشاحن والناقل في عقد النقل البحري لإيصال البضاعة للمرسل إليه، وعلى الأطراف الالتزام بتنفيذ جميع بنوده، وإلا انجر عن الإخلال به مسؤولية وأثار في مواجهة الناقل البحري، لنقل البضائع عبر البحر وما يعترضه من مخاطر عديدة تلحق بها خسائر وأضرار جمة سواء التي تعترض الناقل في الطريق، أو بسبب مخاطر بيئية.

مما يؤدي بالأطراف المتعاقدة الإلمام بالقوانين التي تنظم الملاحة البحرية خاصة الجانب المتعلق بنقل البضائع، وكذا المسؤولية الملقاة على عاتق كل من الشاحن والناقل البحري للبضائع لما يهدد الرحلة البحرية من المخاطر عديدة.

1- الإشكالية:

ماهي مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وماهي الأحكام و القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ؟.

2- الأسئلة الفرعية:

- وعلى ضوء الإشكالية الرئيسية تبرز الأسئلة الفرعية التالية:
- فيما تكمن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ ؟؟
 - فيما تتمثل الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع ؟؟
 - ماهي الأحكام المحددة للتعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و اتفاقية هامبورغ ؟ ؟
 - في أي جهة قضائية يتم الفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؟.

3-الفرضيات :

- للإجابة على الأسئلة السابقة الطرح قمنا بصياغة الفرضيات التالية:
- تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على الخطأ المفترض؛
 - تتمثل الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن والتفريغ؛
 - الأحكام المحددة للتعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ؛
 - يتم الفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القسم التجاري والبحري للمحاكم.

4-حدود الدراسة:

- الحد الزمني: القانون البحري الجزائري اتفاقية هامبورغ 1978 إلى يومنا هذا.

5-أهداف الدراسة:

- تهدف الدراسة إلى:
- تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع؛
 - التطرق إلى أهم المخاطر والأضرار التي تواجه الناقل البحري للبضائع؛
 - دراسة و تحليل أحكام اتفاقية هامبورغ و مقارنتها مع القانون الجزائري؛
 - إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

6-أسباب اختيار موضوع الدراسة:

هناك عدة أسباب لاختيار هذا الموضوع منها:

أ- أسباب شخصية:

- الرغبة في تحليل موضوع محل الدراسة؛
- قابلية الموضوع للدراسة و البحث؛
- قلة التطرق إلى هذا الموضوع؛
- يتماشى و تخصصنا حقوق _ فرع إدارة أعمال.

ب- أسباب موضوعية:

- أهمية قطاع النقل البحري في الاقتصاد و التجارة؛
 - مكانة النقل البحري في الاقتصاد الوطني؛
 - دراسة و تحليل الأحكام والقواعد المتعلقة بالناقل البحري للبضائع.
- 7- صعوبات الدراسة:**

واجهنا عدة صعوبات ومشاكل تتمثل في الظروف التي تمر بها الجزائر بسبب جائحة كورونا، ومع البرتوكول والإجراءات الوقائية المتخذة على جميع الأصعدة، ما حد من الانتقال إلى المكتبات والجامعات المجاورة للبحث عن المراجع لإعداد بحث ثري بالمعلومات يليق بهذا الموضوع، بالإضافة إلى نقص الدراسات والأبحاث، نقص المراجع والكتب والمقالات في التأمين البحري بحيث أن معظم الدراسات السابقة التي اطلعنا عليها درست جميع الاتفاقيات ولم تخص بالدراسة اتفاقية هامبورغ بالتحديد.

8- محددات الدراسة:

أثناء دراستنا للموضوع، كانت هناك محددات حالت دون التوسع أكثر في الدراسة. طريقة التدريس التي اعتمدها وزارة التعليم العالي حالت دون سهولة التنقل إلى الجامعة و كذا ضيقت الوقت بصورة ملحوظة بالإضافة إلى موضوع الدراسة المحصور في اتفاقية هامبورغ دون غيرها من الاتفاقيات و الذي يحد من التوسع في الدراسة.

9- المنهج المتبع في الدراسة:

تم الاعتماد في دراستنا لهذا الموضوع على المنهج الوصفي لعرض المفاهيم الخاصة بالناقل البحري في القانون الجزائري و اتفاقية هامبورغ. كما تم الاستعانة بالمنهج التحليلي و المقارن من أجل عرض أهم القواعد و الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري ومقارنتها بالأحكام والقواعد التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ في هذا الشأن.

10- الدراسات السابقة:

أ- واحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري " دراسة مقارنة "، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو 2013.

بحيث تناول في هذه المذكرة إلى أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع ثم كيفية قيام هذه المسؤولية مركزا كذلك على امتدادها .

ب- هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم 2018/2019. وقد تناولت هذه المذكرة قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع و نطاقها، كما أبرز أهم الآثار المترتبة عنها وفقا للتشريع الجزائري.

إن أهم الفروق الكائنة بين الدراسات والدراسة محل الحديث هو أن الأولى قامت بتناول الاتفاقيات الدولية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع، أم الثانية فقد قامت بدراسة مسؤولية الناقل البحري من خلال التشريع الجزائري، و أما الدراسة محل الحديث فقد غطت الموضوع وفقا للتشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ.

11- هيكل الدراسة:

لمعالجة موضوع الدراسة تم تقسيمه إلى:

أ- الفصل الأول: يتضمن النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ويحتوي على بحثين اثنين، وكان فيه المبحث الأول حول المبادئ العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما المبحث الثاني يتناول التزامات الناقل البحري للبضائع.

ب- الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري، ويشمل على بحثين، المبحث الأول عالج المسؤولية المحددة للناقل البحري للبضائع، أما المبحث الثاني فقد تطرق لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفصل الأول



النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

تمهيد الفصل الأول:

إن الأهمية من تحديد معالم أي موضوع محل بحث لربطه بالقواعد التي تحكمه من بين مختلف مجموعة الأنظمة القانونية، وبالنسبة لمسؤولية الناقل البحري لا بد من تعريفها محاولة منا لتمييزها عن المسؤوليات الأخرى وبالتالي تحديد طبيعتها وأساسها القانوني، ومما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل البحري هي أهم ما يثور عملاً أمام المحاكم بالنسبة لموضوعات النقل البحري كافة، فهي مسؤولية عقدية، مصدرها عقد النقل البحري فتبدأ المسؤولية من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل والتزام الناقل بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة، وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد.

ولهذا فقد قسم هذا الفصل إلى مبحثين سيتم التحدث في المبحث الأول عن مبادئ المسؤولية المحددة للناقل البحري للبضائع وإبراز ماهيتها في مطلب أول ثم أركانها في مطلب ثان، مع إبراز حالات قيامها في مطلب ثالث ثم في المبحث الثاني سيخصص لتبيان التزامات الناقل البحري للبضائع والتزاماته في ميناء الشحن في مطلب أول، أما في المطلب الثاني فيتطرق إلى التزاماته في الرحلة البحرية، وكذا في ميناء التفريغ في مطلب ثالث.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول: المبادئ العامة لمسؤولية الناقل البحري.

إن البحث في مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعني بالضرورة بيان تعريف الناقل البحري، وتحديد طبيعتها و أساسها القانوني كما يقتضي بيان قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: ماهية مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يتم تنظيم عقد النقل البحري بموجب عقد مبرم بين أطرافه، فيحظى الناقل البحري بأهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه، ويعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، وعلى أساسه سيكون لزاما علينا أن نتطرق إلى تعريفه في التشريع الجزائري (أولا) وتعريفه في اتفاقية هامبورج (ثانيا) وتعريفه في معاهدة بروكسل (ثالثا).

الفرع الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أولا: تعريفه في التشريع الجزائري.

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددًا إلا أنه يمكن استنباطه اعتمادًا على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري¹، إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويمكن في حالة عدم ذكر اسم "الناقل" أن يعتبر "المجهز" هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572² من القانون البحري الجزائري.

اعتبرت معاهدة بروكسل الناقل بأنه مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل، ويظهر أنها تركز على ضرورة وجود صلة بين من يقوم بالنقل ووسيلة النقل (السفينة)، إضافة إلى عنصر التعاقد بمعنى أن يبرم عقد النقل مع الشاحن هو الناقل، فالاتفاقية حصرت الناقل في أضيق الحدود.³

¹. أمر رقم 80_76 في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بقانون رقم 98_05، مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998.

¹. المادة 572 منق. ب. ج. (يعتبر مجهزة كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة واما بناء على صفات اخرى تخوله الحق باستعمال السفينة).

². احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 13.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

ثانيا: تعريفه في اتفاقية هامبورج.

اعتمدت قواعد هامبورج على معيار التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر سواء أبرمه بنفسه (الناقل) أو من ينوب عنه والذي اصطلح على تسميته ب "الناقل المتعاقد"، هذا ما يتماشى مع الجديد الذي جاءت به وهو إدخال مفهوم الناقل الفعلي الذي عرفته الفقرة الثانية من المادة الأولى منها بأنه:¹

(الشخص الذي يعهد إليه الناقل بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعملية النقل)

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمسؤولية الناقل البحري.

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل ويعتبر مختل بالتزامه الناشئ عن عقد النقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت هذه البضاعة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه فمسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه، هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل.

أولا: طبيعة المسؤولية في التشريع الجزائري:

- من خلال التقنين البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري لم يتحدث عن طبيعة مسؤولية الناقل البحري بصراحة أو بصورة خاصة، لكن ذكر المسؤولية الناشئة عن الأشياء، حيث نصت المادة 138 من القانون المدني الجزائري { كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء }.

من خلال المادة يظهر لنا أن الحارس السيئ يعفى عن هذه المسؤولية إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل القوة القاهرة أو عمل الغير.

- كما نجد أن المادة 739 من القانون البحري قد حددت نطاق النقل ويبدأ منذ أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه وإلى ممثله القانوني،

¹ مشار إليها لدى: شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، (د.ت.ن).

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

وباستنتاج المادتين 773 و 770 نجد أنهما قد أكدتا على أن التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية، وهو ضمان وصول البضاعة سالمة، ولا يمكن للناقل التخلص من أي خطأ إلا بإثبات أنه قد بذل فعلا العناية اللازمة، والالتزام بإيصال البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة.

وبالتالي مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية وأحكامها عبارة عن قواعد أمر لا يمكن مخالفتها لأنها تتعلق بالنظام العام، ومن المادة 811 من القانون البحري الجزائري جعلت من كل شرط تعاقدى يكون أثره المباشر وغير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والتي حددت بموجب المواد 802 - 780 - 773 - 770 - 804 - 803 كأنه لم يكن¹.

ثانيا: طبيعة المسؤولية في اتفاقية هامبورغ:

نصت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ على أنه { يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو أو مستخدميه أو وكلائه جميع من كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير تجنب الحادث وتبعاته}.

والمرفق رقم 2 الملحق بالاتفاقية والمعنون ب : "تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحري للبضائع"، يورد ما يلي : (من المفهوم عموما أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض ويؤدي ذلك كقاعدة أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات، فمسؤولية الناقل البحري في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ، تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض أي أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ.

¹. الأمر رقم 76-180 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المعدل بالأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري ، المادة

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

وإذا كان التزام الناقل على هذا النحو هو التزام ببذل عناية مع افتراض خطئه أو إهماله، فإن ذلك يعني أن المضرور وعلى خلاف حكم الالتزام ببذل عناية، ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل وإنما يكلفه إثبات وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر.¹ فخطأ الناقل كقاعدة عامة مفترض ولا يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحدث.

بحيث نصت المادة 5 من اتفاقيه هامبورغ في 31 مارس 1978 على أن يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تتسببها الأضرار المتوقعة في الفترة التي يكون البائع تحت حراسة الناقل.¹

وتحدد مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام بهلاك أو بتلف من الوزن الإجمالي للبضاعة .

وتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم وفقاً لأحكام المادة 5 بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، ولكنها لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري.²

ثالثاً: طبيعة المسؤولية في معاهدة بروكسل لسنة 1921.

- قامت الاتفاقية بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، وجاء ذلك في مادتها الثالثة، كما أضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والتي بلغت 17 حالات متأثرة بذلك النزعة الأنجلو سكسونية، وعلى هذا يجب الوقوف على ما إذا كانت اتفاقيه بروكسل قد اعتمدت في هذا العدد على اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أو تقصيرية.

لقد جاءت في المادة 3 من المعاهدة في فقرتها الأولى على أنه:

¹خوفاش نهى ، كواش وحيد ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، مذكرة نيل شهادة الماستر جامعة عبد الرحمن ميرة ، بجاية ، 2016 ، ص 26 .

²لطيف جبر كومانى ، مسؤولية الناقل البحري ، ط2 ، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ، عمان ، 2003 ، ص 106

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

{على الناقل قبل الرحلة، وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيأ السفينة ويجهزها ويمونها، وأن يجعل الأنبار وغرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لا ستعاب هذه البضائع وحفظها} .

- كما يلتزم وفقا لنص المادتين الثانية والثالثة في الفقرة 2: إنجازها بدقة وفقا للأصول تحميل البضاعة المنقولة، وتنسيقها ونقلها وحراستها، وتفريغها بما يلزم من عناية ودقة. ولا تسري أحكام معاهدة بروكسل إلا على اتفاقيات النقل المثبتة بموجب سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة، وعليه يفهم من هذا أن مسؤولية الناقل البحري في معاهدة بروكسل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقدي يتضمنه عقد النقل.¹

الفرع الثالث: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

إن النقل البضائع بحرا يتم بواسطة عقد أطرافه الناقل من جهة ومن جهة أخرى المرسل إليه، فتقوم على أساسه مسؤولية في ذمة الناقل البحري، في حالة الإخلال بتنفيذ الالتزام الملقى على عاتقه كما هو متفق عليه في العقد، فنتطرق لأساس قيام المسؤولية في التشريع الجزائري (أولا) ثم إلى قيام المسؤولية وفق قواعد اتفاقية هامبورغ (ثانيا).

أولا: أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري.

يعد التزام الناقل المنشئ بناء على عقد النقل البحري هو ضمان بوصول البضاعة التي تم نقلها بحرا سليمة للمرسل إليه، ما يعني أنه التزام بتحقيق النتيجة، وإذا تلفت البضاعة أهلكت أو تأخرت في ميعاد وصولها لصاحبها تقع مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

فالالتزام بتحقيق هذه النتيجة يتطلب إقامة الدليل من طرف المتضرر على أن الناقل البحري ارتكب خطأ أو إهمال في تنفيذ الالتزام، فيثبت بذلك أن هذا الأخير تقاعس في تنفيذ التزامه المتعلق بإيصال البضاعة كاملة وسليمة لصاحبها في الوقت المحدد، فعدم الالتزام يعد خطأ عقدي.²

¹. لطيف الكوماني ، مرجع سابق ، ص34 .1.

². عبد الرزاق أحمد السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الأول، الطبعة 2، لسنة 1964.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

ويتضح لنا من نص المادة 802 ق ب ج، أن التزام الناقل البحري يعد التزام بتحقيق النتيجة وعلى هذا الأساس فالمتضرر لا يكلف بإثبات الدليل على ارتكاب الناقل البحري لخطأ ما، بل يكفي الضرر الذي وقع له جراء عدم وصول البضاعة كاملة و سليمة إليه في الميعاد المتفق عليه¹، ذلك منذ تكفله بالبضاعة لغاية تسليمها للمرسل إليه، ومن نص المادة المذكورة أنفاً، فإن مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مفترضة.

إن التزام الناقل البحري هو تحقيق نتيجة بتوصيل البضاعة للمرسل إليه سالمة إلى ميناء التفريغ من طرف الناقل، وهذا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في المادة 4 فقرة 2 منها، وفي حالة تخلف النتيجة المرجوة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها فيكون الناقل مسؤولاً عن التعويض، دون أن يكلف الشاحن بإثبات خط الناقل البحري، وإذا أراد هذا الأخير دفع المسؤولية عنه، عليه إثبات السبب الأجنبي و أنه لا بد له في ذلك.²

وبالتالي عدم تحقق النتيجة ينتج عنه خطأ الناقل، فأساسها الخطأ المفترض، فالخطأ مفترض بمجرد وقوع الضرر، والشاحن لا يقع عليه عبء إثباته، فيكفي لقيامها على عاتق الناقل تعرض البضاعة المنقولة لضرر ما³، فيفترض خطأ الناقل والضرر والعلاقة السببية بين عدم تحقيق النتيجة بفعل الناقل و الضرر الذي لحق متلقي الخدمة⁴.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ.

مسؤولية الناقل البحري بموجب اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، تشمل المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء نقل البضائع وفي ميناء التفريغ، حسب نص المادة 4 من قواعد اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

¹ .الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة".مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون ، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، سنة 2013 ، ص 23.

² علي حسن يونس، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، جمهورية مصر العربية ، (د ت ن)، ص 92، نقلا عن :

الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص 25.

³ الواحد رشيد ، نفس المرجع ، ص 23.

⁴ هاني ديودار ، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة ، الأزاريطة، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية، دونطبعة، سنة 2014 ، 247.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

وفقا لنص المادة 5 فقرة 1 من نفس الاتفاقية، يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناتج عن فقدان البضاعة أو تلفها و كذا التأخير في التسليم، إذا كان الحادث الذي تسبب في إحداث الخسارة أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة وقع أثناء تواجد البضاعة بحوزته¹، بالمعنى المقصود في نص المادة أعلاه، ما لم يثبت أنه تم اتخاذ جميع الاحتياطات المطلوبة والممكنة بشكل معقول لتجنب الحدث وعواقبه.²

فمن خلال التطرق لاتفاقية هامبورغ، فإنها جعلت من مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية تعاقدية، تقوم على أساس الخطأ المفترض في حق الناقل البحري³، ما يترتب عنه عدم إلزام إقامة الدليل على ارتكاب الناقل البحري أو وكيله خطأ أدى لوقوع الضرر، ويمكن لهذا الأخير دفع عنه المسؤولية بإثبات العكس كون لا بد له في ذلك و إنما راجع لسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ أو عيب في البضاعة.⁴

وبالرجوع للفقرة 1 من المادة 5 لقواعد هامبورغ، فالناقل يسأل عن الضرر الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها و ما ينجر عنه من تأخير في ميعاد التسليم أثناء وجودها بحوزة الناقل، ما لم يثبت أنه اتخذ التدابير الممكنة لمنع وقوع الأضرار هو بنفسه أو تابعيه أو وكلاءه.⁵ ووفقا لنص المادة 4 من قواعد هامبورغ، تعتبر البضاعة في حوزة الناقل البحري اعتبارا من اللحظة التي يتلقى فيها البضاعة من الشاحن وصولا للوقت المحدد لتسليمها للمرسل، فيعد مسؤولا على البضاعة بحوزته.

¹Manuel-stephane piedelievre-dominique agency-tandonnet, droit des transports, les regles de hamburg, p551

² عبد الفضيل محمد امين، القانون الخاص البحري، ط 1، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع، المنصورة، سنة 2011، ص 356، نقلا عن: الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 26.

³ هاني ديودار، قانون النقل، مرجع سابق، ص 248.

⁴ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، المكتبة القانونية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، دون طبعة، سنة 1996، ص 247.

⁵ محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، كلية الحقوق، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، (د.ط.) سنة 2007، ص 340.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

ووفقا لما هو منصوص عليه في قواعد هامبورغ، فالمسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض، حيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر، وعلى الناقل نفي قرينة الخطأ والدفع بالمسؤولية عن نفسه باتخاذ تدابير معقولة لتجنب الضرر¹.

وعليه فالالتزام في اتفاقية هامبورغ يعد التزام ببذل عناية لا النتيجة فقط، عكس ما هو منصوص عليه في التشريع الجزائري القائم على تحقيق النتيجة.

لكن الفقرة 4 المادة 5 من نفس الاتفاقية نصت على عكس ما هو في الفقرة 1 من نفس المادة، التي تعتمد على الخطأ المفترض، فالفقرة 5 بند- أ، تعتمد على الخطأ الواجب إثباته، فيقع على عاتق المتضرر إثبات الخطأ والإهمال من طرف الناقل البحري لنشوب الحريق، ومدى اتخاذه التدابير اللازمة للحد منه أو تخفيف من حدته².

المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الخطأ أساس لقيام المسؤولية، فعلى المتضرر التمسك بالخطأ الواقع من طرف الناقل البحري وإقامة الدليل عليه، فمسؤولية هذا الأخير تقوم على وجود خطأ (فرع أول) اقترفه أثناء قيامه بنقل البضاعة، وما ينجر عنه من ضرر (فرع ثاني)، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر (فرع ثالث).

الفرع الأول: ركن الخطأ الناجم عن الناقل البحري.

الإخلال بالالتزام تقوم عليه مسؤولية الناقل متى وجد الخطأ وإثباته ومساءلة الناقل البحري المتسبب فيه (أولا)، وإلى كيفية إثبات هذا الخطأ (ثانيا).

أولاً: مساءلة الناقل البحري عن الخطأ المرتكب.

يرتكب الناقل البحري خطأ يلحق أضرارا بالشاحن أو المرسل إليه، فيسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذا الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث المتسبب في ذلك أثناء وجودها بحوزته، كما هو مبين في المادة 4 من اتفاقية

¹ هاني ديودار ، قانون النقل ، نفس المرجع ، ص 248.

² سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات ، النقل أحادي الوساطة و النقل الدولي متعدد الوسائط ، المكتبة القانونية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، سنة 2014 ، ص 112.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

هامبورغ، ما لم يثبت أن الناقل أو مستخدميه أو وكلائه اتخذوا جميع الاحتياطات والتدابير الواجبة لتجنب وقوع الحادث و تابعيه.¹

فيضمن الناقل هلاك البضاعة و تلفها خلال المدة المتزامنة بين التسليم في ميناء الشحن و التسليم لصاحبها في ميناء الوصول، أي كان الهلاك كلي أو جزئي، فنتفع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة من مدة تسليمها في ميناء الشحن لغاية تسليمها في ميناء التفريغ، أما قبل هذه المدة أو بعدها تسري عليها القواعد العامة، ما يتعين عنه هنا معرفة إذا كان الهلاك أو التلف و البضاعة تحت حراسة الناقل من عدمه.²

ففي حالة نشوب الحريق، فالناقل البحري يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في التسليم بأن الحريق نشأ عن خطأ و إهمال الناقل ومستخدميه أو وكيله لعدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لإخماده وتجنب تابعيه أو التخفيف منها.

وفي حالة ارتباط و اجتماع الخطأ والإهمال مع سبب آخر في إحداث الأضرار الناجمة عن الخطأ، فهنا المساءلة تكون فقط بقدر ما ينسب إليه من الخطأ و الإهمال المذكور، بشرط أن يثبت الناقل مقدار هذه الأضرار التي لا تتسبب لذلك الخطأ أو الإهمال.

ثانياً: إثبات الخطأ المرتكب.

القاعدة العامة المعترف بها أن من ادعى فعلية بالبينة، وبما أن المضرور يدعي على الناقل البحري بسبب الأضرار التي لحقت به جراء الخطأ، فيقوم على عاتقه عبئ إثبات الخطأ الذي يدعيه³، و الناجم عن إخلال الناقل البحري بعدم تنفيذ الالتزامات العقدية التي بذمتها، وذلك بإثبات الضرر الذي لحقه.⁴

وكون مسؤولية الناقل البحري عقدية أساسها عقد النقل البحري المبرم بين الأطراف، ينشأ عن الإخلال بتنفيذ أحد بنوده ضرراً يلحق بأحد أطراف العقد، والمشرع الجزائري تطرق لذلك

¹ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، طبعة سنة 2008، ص ص 165 و 166.

² عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية و المعاهدات و البروتوكولات الدولية و المستحدث في أحكام النقض الدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، د ط، سنة 2006، ص 72.

³ عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص 740.

⁴ الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 31.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

في المادة 124 من القانون المدني الجزائري، حيث نصت على أن " كل فعل أي كان ارتكبه الشخص بنفسه وتسبب ضرر للغير، يلزم من كان السبب في حدوثه التعويض¹، ما يفهم من هذا النص أنه يجب إثبات الخطأ المرتكب، ذلك لتمكين تقدير التعويض المناسب عن الضرر.

والمرجح أن الخطأ المرتكب من الناقل هو مفترض، فمن الناحية الفقهية يرى البعض أن خطأ الناقل البحري مفترض، لا يتطلب إثباته من طرف المتضرر، كون الضرر المتعلق بافتراض الخطأ يختلف إثباته وفقاً لمضمون الالتزام الملقى على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في تحقيق النتيجة من خلال ضمان سلامة البضاعة المنقولة.

فتعذر تسليمها بحالتها المتفق عليها في سند الشحن وتحقيق النتيجة المرجوة يثبت لنا الضرر، وهو إخلال من طرف الناقل يؤدي لافتراض الخطأ لديه، وفي حالة كان مضمون الالتزام هو بذل العناية، فالمتضرر يثبت الضرر، كما يثبت معه تقصير الناقل البحري ببذل الجهود و العناية اللازمة لحماية البضاعة.²

الفرع الثاني: ركن الضرر الناجم عن الناقل البحري للبضائع.

يقصد بالضرر الناتج عن خطأ الناقل البحري هو ذلك الضرر الذي يؤدي بالدرجة الأولى إلى المساس بالحقوق و المصلحة الشخصية لمتلقي الخدمة، ويتمثل في الضرر الناجم عن هلاك وتلف البضاعة (أولاً) و الضرر الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة (ثانياً).
أولاً: الضرر لناجم عن هلاك وتلف البضاعة.

إن الناقل البحري مسؤولاً عن هلاك وتلف البضاعة الذي يلحق بها في الفترة التي تكون في حراسته أو بحيازة تابعيه أو من ينوب عنه، وتمتد من وقت استلام البضائع من الشاحن في ميناء الشحن حتى تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ، وفي حالة تسليمها تحت روافع السفينة فيتحمل وحده تبعية الهلاك وتلف البضاعة أثناء التخزين³، فهلاك البضاعة

¹ المادة 124 من الأمر 75-58، مؤرخ في 26 ديسمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05.07 المؤرخ في 13 ماي 2007 ج رجع العدد 31

² قانة إكرام، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر، فرع حقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، سنة 2019، ص 12.

³ هاني ديودار، النقل البحري و الجوي، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 267.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

كلها أو بعض منها عند وصولها ناقصة في العدد والوزن، تقوم على أساسها مسؤولية الناقل البحري.

أما التلف فهو العوار الذي يصيب البضاعة أثناء النقل، كتعرض المواد الجامدة للذوبان، أو تعطل مفعولها بسبب النقل، أو تعفن المواد الغذائية وغيرها من صور العوار.

وبما أن مسؤولية الناقل عقدية، فهي تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة للمرسل بالحالة التي تسلمها من الشاحن، دون حاجة إلى إثبات إهمال الناقل البحري¹، فتلف البضاعة يكمن في وصولها ولكنها فاسدة في غير حالتها التي وجدت عليها من قبل نقلها.

ثانياً : الضرر الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة.

الضرر الذي يلحقه الناقل بالمرسل لا يقتصر على هلاك وتلف البضاعة فقط، بل يتعداه إلى عدم إيصال البضاعة في الأجل المتفق عليها في سند الشحن، الذي يعد بمثابة إيصال يصدره الناقل أو الريان بتسليم البضائع على ظهر السفينة، فهو دليل إثبات واقعة الشحن وإثبات أيضاً عقد النقل البحري ذاته.²

فبغض النظر عن ثمة هلاك أو تلف يلحق البضاعة، فالناقل مسؤولاً عن تأخر تسليم البضاعة، ولكن بشرط إقامة الدليل على الضرر الذي يترتب عن التأخير في وصول البضاعة لميناء التفريغ، وتسلمها من طرف المرسل إليه في الأجل المحدد مسبقاً.³

فلا تقوم قرينة المسؤولية عن التأخير في التسليم، بل يلزم المتضرر إقامة الدليل على أن الضرر لحقه جراء التأخير الذي تسبب فيه الناقل أو أحد تابعيه، وتختلف قيام المسؤولية هنا لاختلاف مضمون الاتفاق، إذا كان محددًا، أو التأخير في إنجاز ما هو مناط به خلال مدة معقولة، وهي مدة تقاس بتلك التي ينجز فيها الناقل المعتاد عملية النقل في ظروف مماثلة⁴، وهذه الأخيرة يحددها العرف التجاري بإلزام الناقل مراعاة مهلة معقولة لإنجاز العمل المكلف به، وإلا انجر عنه تلف البضاعة، وبالتالي تقوم المسؤولية في تخاذه في تنفيذ الالتزام

¹ . هاني ديودار، نفس المرجع، ص 86.

² . عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 47.

³ - هانديودار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 53.

⁴ . هاني ديودار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 90.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

العقدي المتفق عليه خلال مدة محددة وإلا لحق ضرر بالمرسل إليه، ويمكن أن لا ينتج عن التأخير ضرر فلا تقوم المسؤولية.

كما يتضح من المادة 5 الفقرة 3 من قواعد هامبورغ، أن حالة التأخير في الاستلام تعد قرينة بحد ذاتها على الهلاك، مما يسبب ضررًا لصاحب البضاعة جراء التأخير في الاستلام في الوقت المحدد.

كما يتضح أيضًا من الفقرة 2 من نفس المادة، على أن الضرر لا يقتصر على التلف، فالتأخير في التسليم يقع عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في آجالها.

فإثبات التأخير يختلف حسب حالة الميعاد المتفق للتسليم، فبمجرد حلول الأجل ولم تسلم نكون أمام خطأ عقدي وبالتالي لا يحتاج هنا إلا إثبات الضرر الناجم عن التأخير، وفي حالة عدم وجود ميعاد متفق عليه بين الأطراف للتسليم، فالمرسل إليه هنا عليه إثبات أن التسليم تم في الميعاد الواجب لتسليم البضاعة فيه، حسب ما جاء به في القانون البحري الجزائري ومن قواعد اتفاقية هامبورغ¹، فالإثبات يبقى صعب على المرسل إليه إقامته وذلك لارتباطه بظروف وشروط النقل، وكون صاحب البضاعة لا يمكنه الإحاطة علماً بها، فلا يقتصر على الناقل البحري تسليمها كاملة وسالمة فقط، بالتقيد بالميعاد المحدد لذلك في سند الشحن، أو من خلال الوقت المتعارف عليه².

الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر.

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر لقيام المسؤولية قد توجد هي ولكن ينعدم الخطأ، كأن يترتب الضرر عن فعل أحدثه شخص ما، إلا أن ذلك الفعل لا يعد خطأ، وفي نفس الوقت قد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية³، وهذه الأخيرة تكون عندما يكون الخطأ مفترض، كما في حالة الناقل البحري، لأن هذا الخطأ يمكن أن يكون سبب الضرر، أو يحتمل وجود سبب آخر له، فإثبات المرسل إليه الخطأ يعد إثبات لوجود العلاقة السببية، التي لا تكون واضحة

¹. عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، جامعة الجزائر، ص 12.

². مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 94.

³. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص 93.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

عندما يكون التزام الناقل البحري التزاما لتحقيق النتيجة، فقد لا تتحقق العلاقة السببية في الضرر الناتج عن التأخير في التسليم مثلا، لأنه يمكن إثبات أن السبب الذي أدى لوقوع الضرر ليس الخطأ وإنما يعود لعد تنفيذ التزام الناقل البحري في تسليم البضاعة في الوقت المحدد لها فيكون هذا السبب ركن في الخطأ و ليس الضرر فعدم التسليم يعد خطأ من الناقل و لكن هذا الأخير يمكنه إثبات أن ما لحق المرسل إليه من ضرر ليس بسبب خطئه هو وإنما لسبب آخر لا يد له فيه، فتنتفي العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر.

المطلب الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يعد الناقل البحري مسؤولا عن الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضاعة منذ تكفله بها لغاية تسليمها للمرسل¹. فالمسؤولية قائمة سواء هلكت البضاعة كليا أو جزئيا (أولا)، وكذلك بالنسبة للتلف سواء أصيبت كاملة أو بالنقصان في الوزن و الكم (ثانيا) وإذا كانت غير مطابقة لما هو متفق عليه في سند الشحن أو في حالة عدم تسليمها في الميعاد المطلوب (ثالثا).

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري.

أولا: قيام المسؤولية على إثر هلاك البضاعة.

طبق لنص المادة 802 ق ب ج تبين أن المشرع الجزائري تطرق لهلاك البضاعة من خلال تحميل المسؤولية للناقل جراء ذلك بنصه على أن " يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر... " بمعنى الخسائر الناجمة عن فقدان البضاعة وتخلف وصولها للمرسل، فالبضاعة تعد هالكة في عدم تسليمها كاملة كما هو متفق عليه كما ونوعا بحالتيه الكلي أو الجزئي، فالهلاك الكلي يكمن في فقدان البضاعة لمواصفاتها الأساسية التي أعدت لها² بحيث تصبح غير صالحة للاستعمال أو الاستهلاك.

أما الهلاك الجزئي يكمن في وصول البضاعة كاملة، لكن يوجد نقص في المقدار أو الكم أو العدد المبين في سند الشحن، كما لو تم التعهد بشحن 100 طن من فاكهة البرتقال وسلمت لصاحبها 60 طن منها سليمة فقط و 40 طن فاسدة، إلا أن هذا النقصان الذي

¹ . حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، جزء 2، سنة 1988، ص

.92

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 387.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

يصيب البضاعة متسامحا فيه عادة حسب العرف التجاري، فمثلا حالة البضاعة من صنف الحبوب فتسمح بنسبة معينة إذا لحقت البضاعة أثناء نقلها سقوط نسبة معينة من الحبوب، أو حالة العجز الحاصل نتيجة الشحن أو التبخر أو تعرض البضاعة لتقلبات الجوية، كتعرضها للرطوبة وهذا ما يطلق عليه عجز الطريق¹.

ومما ذكر أنفا فهلاك البضاعة يمكن أن يكون كليا أو جزئيا، فالهلاك الكلي يتحقق بعدم تسليم البضاعة كاملة وسليمة للمرسل، أما الهلاك الجزئي يكون حسب الحالة ويتحقق بتسليم البضاعة ناقصة في الكم أو المقدار المتفق عليه. كفقدان جزءا منها أو هلاك مادي، كحالة احتراق البضاعة وهلاك حكما في حالة تعرض البضاعة للسرقة.

ثانيا: قيام المسؤولية على إثر تلف البضاعة.

الناقل مسؤول عن التلف وما أصاب البضاعة من عيوب، وذلك في حالة ضمان الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها هو بنفسه وألا يسأل عنها وهذا ما نلمسه من خلال ما جاء في نص المادة 756 ق ب ج على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع..... و إذا تم تسليمها محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في سند الشحن ما ينجر الشحن ما يشير أنه على غير علم بمحتواها².

فالتلف هو العوار الذي يصيب البضاعة أثناء النقل، كتعرض المواد الجامدة للذوبان، أو تعطل مفعولها بسبب النقل أو تغفن المواد الغذائية المنقولة أو ذبول الأزهار المنقولة وغيرها من صور العوار الأخرى كما تم ذكره سابقا.

وبالتالي فالناقل مسؤولا عن التلف أو العيب الذي يلحق بالبضاعة عند وصولها لصاحبها، كونه من المفروض استلمها في حالة جيدة ما لم يتم إدراج تحفظات عن حالتها في سند الشحن، فيصيبها عطب أو فساد يؤثر على قيمتها في السوق و أصبحت غير صالحة للاستعمال، وهذه الأضرار قد تصيبها كليا أو جزئيا³.

¹. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 285.

². أنظر المادة 756 ق ب ج، المرجع السابق، ص 542.

³. محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 72.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

فيكون التلف الكلي في حالة لم يكن الناقل جديرا بتسليم أي جزء من البضاعة سليما، كأن تكون طبيعة البضاعة أجهزة و تحطمت.¹

أما التلف الجزئي يكمن في تسليم البضاعة كاملة لصاحبها ولكن نصفها فقط، كتعهد الناقل بنقل شحنة من اللحوم الحمراء، وجراء عدم تخزينها جيدا وحفظها في درجة البرودة الملائمة لها تسبب في فساد جزء منها و أصبحت غير صالحة للاستهلاك الأدمي.

ثالثا: قيام المسؤولية بسبب التأخير في التسليم.

التزام الناقل البحري لا يقتصر على إيصال البضاعة في الحالة التي سلمت له من حيث الكم و الكيف، ولكن عليه تسلمها في الأجل المتفق عليه في سند الشحن إذا تم تحديد المدة من قبل، وفي حالة عدم وجود الاتفاق على مدة معينة يتم التسليم فيها خلال فترة زمنية معقولة، كما جرى عليه العرف و يراعى فيها نوع البضاعة و الطريق التي تسلكه الرحلة البحرية، ومدة التأخير تحدد وفقا لما هو معمولا به عرفا، فيكون الناقل في هذه الحالة مسؤولا عن خطأه الناتج عن تراخيه وتماطله في تنفيذ العقد خلال الأجل المتفق عليها، مما يسبب ضررا للمرسل إليه، و يكمن التأخير في التسليم في عدم إمكان الناقل من تسليم البضاعة في الوقت المحدد المتفق عليه في عقد النقل أو الميعاد المفروض تسليمه إياها إذ كان غير محدد ، وهذا ما تطرق له المشرع الجزائري.

من خلال نص المادة 775 من ق ب ج، على أنه أن يجب أن تصل البضاعة في الوقت المتفق عليه بنقلها عبر طريق يتفق عليه طرفي العقد عليه، وفي حالة عدم الاتفاق، فيتم نقلها عبر الطريق العادي.²

ولقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 805 ق ب ج، على التأخير في التسليم مستمدا ذلك من قواعد اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 من المادة 5فقرة1، حيث اعتبر أن التأخير الناتج عن عدم تسليم البضاعة يكون موجبا لمسؤولية الناقل البحري الذي عليه تحديدها، حسب نص المادة المذكورة أنفا بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجل النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة في الميعاد المستحق أو المدة المعقولة من ناقل

¹ . عبد الغني عقون ، مرجع سابق، ص 16.

² . المادة 775 ، ق ب ج ، مرجع سابق.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

يقظ، وفي حالة عدم وجود اتفاق، فالميعاد الواجب التسليم فيه هو الوقت المعقول من ناقل يقظ يسلم فيه البضاعة حسب المادة 805 فقرة 1 ق ب ج¹.

و يمكن إعفاء الناقل من تحمل مسؤولية التأخير إذا كان السبب راجع لإنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر، ويعد التأخير من صور الأضرار التي تصيب المرسل رغم وصول البضاعة له لأن هذا الأخير يؤدي إلى فوات الكسب من كساد البضاعة وانخفاض قيمتها وسعرها في السوق في حالة عدم تسلمها في الميعاد المحدد لها.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

مسؤولية الناقل تقوم على أساس أخطاءه الشخصية أو أحد تابعيه أو وكلاءه، وفي حالة الأخطاء لا يد له فيها أي راجعت لسبب أجنبي، فتعفى مسؤولية الناقل البحري من ذلك وفقا للقواعد العامة و قواعد القانون البحري الجزائري.²

أولاً: الإعفاء القانوني من المسؤولية.

بما أن الناقل البحري ملزم بتحقيق النتيجة بإيصال البضاعة سالمة لصاحبها في الميعاد المحدد و إلا كان عليه التعويض، إلا إذا أثبت أن الخطأ كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، و بالتالي فالناقل لا يكون دائماً مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار.³

1- الإعفاء وفقاً للتشريع الجزائري:

طبقاً للقواعد العامة فالعلاقة العقدية بين الأطراف تجعلهم يلتزمون بمقتضى هذا العقد، وهذا ما نجده من خلال قيام مسؤولية الناقل في حالة تخلفه عن التزامه العقدي، حيث أكدت المادة 802 ق ب ج على هذه المسؤولية في حال الإخلال بالالتزامات بنقل البضاعة وتسليمها سالمة لصاحبها، وفي حالة الخسائر و الأضرار التي تلحقها، يعد مسؤولاً وعليه التعويض، إلا أن المادة 803 ق ب ج جاءت ب 12 حالة على سبيل الحصر تعفي فيها مسؤولية الناقل البحري إذا توفرت شروطها وبالتالي إعفاء الناقل من المسؤولية كما نرى،

¹ أنظر المادة 805 من ق ب ج، مرجع سابق.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح ق التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ج2 و ج3، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، سنة 2005، ص 124.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، سنة 2002، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، ص273..

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

أقرها القانون الجزائري متى نفيت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الناتج وذلك بإثبات الناقل أن هذا الأخير لا يد له فيه وأنه يعود لسبب أجنبي محض.

وبالرجوع للمادة 803 المذكورة أعلاه، فإن حالات الاستثناء من المسؤولية جاءت غير مطابقة مع حالات التي نصت عليها اتفاقية هامبورغ، حيث تبين أن المشرع استمد بعضها من اتفاقية بروكسل و البعض الآخر من القانون الفرنسي و تتمثل هذه الحالات فيما يلي:

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

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

ت- الحريق، إلا إذا كان مسببا منفعل أو خطأ الناقل.

ث- أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

ج- القوة القاهرة.

ح- الإضرابات و إغلاق المستودعات كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

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

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

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

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

ز- الأفعال المسببة لحادث لا تنسب للناقل.

س- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما

يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه،

وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

2- الإعفاء وفق لاتفاقية هامبورغ.

بالنظر لقواعد اتفاقية هامبورغ، فنجدها غير مطابقة لما جاء به المشرع الجزائري فيما يخص

حالات الإعفاء وحتى بمقارنتها مع اتفاقية بروكسل، حيث لم تحصر حالات الإعفاء من

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

المسؤولية كون قواعد هامبورغ تنص على أنه يكفي على الناقل أن ينفي العلاقة السببية بين خطئه والضرر الحاصل لإعفاء هذا الأخير من المسؤولية ، وهذا ما نلتمسه من خلال نص المادة 5 من اتفاقية هامبورغ التي تنص على حالات إعفاء الناقل، فعليه أن يثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة و المعقولة.

لتجنبه الحادث الذي أدى إلى نشأت الضرر، وهي نفسها الحالة التي تطرق لها المشرع الجزائري في المادة 803 ق ب ج في البند . ط .

بالإضافة إلى حالة الحريق التي عليه أن يثبت أنه غير ناجم عن خطأ أو إهمال الناقل البحري، وهذه الحالة تقابلها نفس الحالة في المادة 803 البند ج . من ق ب ج ، بالإضافة أيضا لحالة المخاطر التي تلازم عملية نقل الحيوانات الحية وفي حالة انقضاء الأرواح والممتلكات والأموال في البحر، وهو ما نجده في اتفاقية بروكسل و القانون البحري الجزائري ولكن نلمس خلاف واحد وهو تمييز قواعد هامبورغ بين إنقاذ الأرواح و الممتلكات عكس اتفاقية بروكسل.

ومن خلال ما سبق فنجد أن كل من المشرع الجزائري وكذا اتفاقية بروكسل تحدد التزامات الناقل بمقتضى العقد البحري وكل منهما نصت على بطلان أي شرط أو اتفاق يتضمن الإعفاء أو حتى التخفيف من مسؤوليته إذا كان مخالفا لهذه الالتزامات، إلا أنها قررت جواز الاتفاق على عدم مسؤولية الناقل في حالات معينة.¹

ثانيا: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية.

طبقا لنص المادة 811 ب ج نصت على أنه: "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

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

804,803,802,780,773,770

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

ت- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

¹ -لطيف جبر كوماني ،مسؤولية الناقل البحري ،دار العلمية للنشر و التوزيع ،عمان ،الأردن د ط ،سنة 2000،ص99.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

فالمشرع هنا نص على عدم إعفاء الناقل من المسؤولية إلا أنه بالمقابل وضع شروط لإعفائه منها ضمن المادة 812 ق ب ج .حيث رخص بحالات معينة أن يشترط فيها شروطا تعفيه منها حيث نصت أنه" خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

- أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.
- ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة.
- ت- وهذه الحالات حسب المادة أعلاه شروطها تتمثل في الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال الفترة الممتدة من استلام الناقل للبضاعة لغاية تحميلها على السفينة، وكذا في فترة تفريغ و وضع البضاعة في ميناء الوصول و تسليمها للمرسل واشتراط إعفائه عن الخسائر عند نقل الحيوانات الحية.¹

¹- أنظر المواد، 811 و812 من الأمر 76- 80، المرع السابق.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع.

يرتب عقد النقل البحري للبضائع حقوق والتزامات في ذمة الأطراف فيلتزم الشاحن بتسليم البضاعة المتعاقد على نقلها، أما بالنسبة للناقل البحري فمن أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه تتمثل في قيامه بتنفيذ عملية النقل وذلك بداية من ميناء الشحن (المطلب الأول)، وفي مرحلة الرحلة البحرية (المطلب الثاني)، وفي ميناء الوصول (المطلب الثالث).

المطلب الأول: التزاماته في ميناء الشحن.

تتمثل التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن في ثلاث التزامات أساسية وهي التزام متعلق بالسفينة المعدة للملاحة (الفرع الأول)، والالتزام متعلق بالبضاعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزام المتعلق بالسفينة المعدة للملاحة.

يتضمن التزام الناقل المتعلق بالسفينة المعدة للملاحة في إعداد سفينة صالحة للنقل البحري، وإخضاع السفينة كما تم الاتفاق عليها لطلب الشاحن.

أولاً: إعداد السفينة الصالحة للنقل البحري.

يقوم الناقل البحري على وجه الالتزام بإعداد السفينة الصالحة للنقل البحري من أجل نقل البضائع، بحيث يقوم بالسهر على توفير الإعداد التقني والاحتياجات في السفينة وتزويدها بالمؤن والطاقم لجعلها صالحة للملاحة، بما في ذلك توفير شروط المتانة، والثبات والسلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة، والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار¹.

ولا تعتبر صلاحية السفينة للملاحة مسألة مطلقة أو مجردة بل هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة، كما يجب أيضاً على الناقل القيام بترتيب وتنظيف جميع أقسام السفينة التي توضع فيها البضاعة وجعلها بحالة جيدة لنقلها وحفظها.

¹ - هادف محمد الصالح "التزامات ومسؤولية الناقل البحري" نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010، ص73.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

ووفقا لنص المادة 770 ق ب ج¹ لم يجعل المشرع من الالتزام بإعداد السفينة لجعلها صالحة للملاحة من الوجهة الملاحية فقط، بتدعيم قدراتها لمواجهة البحر ومخاطره، وإنما يتضمن هذا الالتزام أيضا إعداد السفينة من الوجهة التجارية، أي ملائمة السفينة لتلقي البضائع ونقلها إلى ميناء التفريغ.

ووفقا لما سبق ذكره يمكن تقسيم صلاحية السفينة للملاحة إلى نوعين، صلاحية ملاحية وصلاحية تجارية².

1-الصلاحية الملاحية: يعني إعداد السفينة بحيث تكون قادرة على أداء الرحلة المحددة في عقد النقل، من حيث المتانة وتجهيزها بالمؤونة والوقود، ويقودها ربان كفاء وعدد كافي من البحارة.

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

كما تناولت هذا الالتزام المادة 03 معاهدة بروكسل³ حيث جعلت من هذا الالتزام التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، إذ يلتزم الناقل فقط ببذل الهمة المعقولة لجعل السفينة معدة للملاحة، وتلزمه بالعناية المعقولة عند بدء الرحلة فقط فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة، فإن الناقل لا يسأل على ذلك ما لم يكن عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة راجعا إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة.

أما في ظل قواعد هامبورغ سنة 1978 تنص على التزام الناقل بممارسة العناية لجعل السفينة معدة للملاحة وصالحة وهذا من خلال المادة 5 ف 1 منها والتي تقضي على أن

¹ - يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي: أ) وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب) تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب. ج) تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

² - لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، السفينة - أشخاص الملاحة - النقل - البيوع التامين - الطبعة الأولى - مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 112.

³ . تنص المادة 03 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924" على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأعراض الآتية: أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر. ب) تجهيز السفينة وطاقمها وتموينها على الوجه المرضي. ج) إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردات وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها".

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

الناقل مسؤول على ما يصيب البضاعة من تلف أو خسارة أثناء وجودها في عهدته مادام لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات لتجنب وقوع الحادثة ونتائجها.¹ مما يفهم أن العناية يجب ممارستها في جميع الأوقات وليس فقط قبل السفر أو عند البدء فيه كما هو الحال في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

ثانيا: إخضاع السفينة لطلب الشاحن وفق ما تم الاتفاق عليه

يجب على الناقل أن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن بحيث تكون مستعدة لنقل البضائع وفق ما تم الاتفاق عليه، فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل، فإنه يجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر، ما عدا الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة وليس للربان والبحارة أن يحملوا فيها أي بضاعة إلا برضا المستأجر وبإذن منه، وفي حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون حق تعود إلى المستأجر الذي يمكنه المطالبة بالتعويض. أما إذا تعلق الأمر بعقد نقل بحري بموجب سند الشحن، فلا يلزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزءا معيناً منها تحت تصرف الشاحن بل كل ما يلتزم به هو أن يوفر للبضاعة مكاناً صالحاً في السفينة.²

ولا يكفي إحضار سفينة معدة للملاحة بل يجب إحضار سفينة في الوقت المحدد للشحن، أي أن الشاحن إذا أحضر البضائع في الوقت الذي تم الاتفاق عليه ووضعها في الميناء، في نفس الوقت يجب أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه في وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه، ويسأل أمام الشاحنين عن الأضرار المترتبة عليها ما يدفعه إلى دفع رسوم إضافية عن البضائع.³

¹ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2009 ص 276.

² هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 75.

³ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص 227.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

الفرع الثاني: الالتزام المتعلق بالبضاعة.

إن أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري في ميناء الشحن والتي تتعلق بالبضاعة تتمثل في التزامين أساسيين وهما الالتزام بتسلم البضاعة من الشاحن أولاً ثم شحنها في مرحلة موائية.

أولاً: الالتزام بتسلم البضاعة.

يمكن تعريف استلام البضاعة بذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضائع لغرض النقل وبمجرد استلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل.

1- في القانون البحري الجزائري.

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني وباستطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله القانوني في فحص البضاعة ومدى مطابقتها للبيانات لسند الشحن وذلك طبقاً للمادة 1/739 ق ب ج.

يرى الأستاذ " عمر الزاهي " أن الاعتماد على ما جاء في نص المادة 1/739 من القانون البحري الجزائري يزيد من توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري بصدد تسليم البضاعة، وعزمه على تأمين نقلها وتغيير مكانها حسب ما تم الاتفاق عليه.¹

فيجب على الناقل بعد استلام البضاعة إصدار سند الشحن بناء على طلب الشاحن، وعلى الناقل أن يسلم إيصالاً للشاحن بعد وضع البضاعة على السفينة مع بيان تاريخ الشحن، ويعتبر ذلك الإيصال دليل على تسلم الناقل للبضاعة ما لم يثبت غير ذلك.

إذا أخذت البضاعة في عهدة الناقل أو وكيله المفوض ولم تسلم للمرسل إليه وثيقة الشحن فإنه تخضع حتماً لعقد النقل خاصة لقواعد المسؤولية القانونية فليس هناك تفرقة ماذا كان الضرر قد وقع على الرصيف أو في البحر.²

¹ -ZAHY Amar, droit des transports, OPU ,Alger, 1991 P16

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق ، ص ص 56 ، 57.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

2- في اتفاقية هامبورغ:

إن في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وفي مادتها 4 من الفقرة 1 تم ربط لحظة تسلّم الناقل للبضاعة بحيازته لها، أي باتحاد لحظة التسليم بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل، ووكلائه، إذ يكون الناقل مسؤول عن البضاعة وحارسا لها منذ استلامها من الشاحن¹. إن استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن قد يكون من الشاحن أو من شخص ينوب عنه أو من سلطة أو من طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن كإدارة الجمارك² وبالتالي وضعها في حيازة وتصرف الناقل.

3- في معاهدة بروكسل.

نصت المادة 3 في فقرة 3 و 4 من معاهدة بروكسل على سندات الشحن، نستنتج من هذه المعاهدة على أنها اهتمت أكثر بإثبات واقعة التسليم عن طريق سند الشحن الذي يسلمه الناقل إلى الشاحن أكثر من الاهتمام بميعاد التسليم، بحيث ترك تنظيمه حسب اتفاق الطرفين أعمال القاعدة العقد شريعة المتعاقدين³.

ثانيا: الالتزام بشحن البضاعة.

بعد عملية الاستلام البضاعة، يقوم الناقل بشحنها على السفينة وذلك بوسائل مختلفة، وفي أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة ونوعية السفينة، ونقصد بالشحن هي عملية رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أو داخل العنبر.

¹. خلفي أمين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، سنة 2009 ، ص ص 16 ، 17.

². محمد كمال حمدي، عقد النقل البحري، مرجع سابق ص 18

³. أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية 1998، ص 118.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

1- في القانون البحري الجزائري.

إن هذا الالتزام نصت عليه الفقرة 2 من المادة 3 من معاهدة بروكسل على أن ينجز الناقل وفق للأصول وبدقة تحميل البضاعة المنقولة. كما ورد هذا الالتزام في المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

وقد شرح الدكتور كمال حمدي طريقة القيام بعملية الشحن أو التحميل. والأصل أن البضاعة يجب أن تشحن في عنابر السفينة حيث تكون في مأمن من التأثير من الأخطار المتعددة بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية كالسقوط في البحر أو الابتلال بمياه البحر أو مياه الأمطار، وعادة ما تكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح.¹

شحنها على متن سطح السفينة:

نصت في ذلك المادة 774 من القانون البحري الجزائري على أنه:

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

اشتراط المشرع الجزائري شرطين من أجل شحن البضائع على متن سطح السفينة وهما:

➤ **الشرط الأول:** إذا حصل اتفاق بين الأطراف على الشحن وذلك على سطح السفينة

إذ يلزم إثبات الاتفاق كتابيا سواء سند الشحن ذاته أو على سند مستقل عن عنه²،

أما في حالة عدم وجود اتفاق مسبق فإن الناقل يصبح ملزما بإبلاغ الشاحن بذلك.

➤ **الشرط الثاني:** إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العون في ميناء الشحن على

الشحن على متن سطح السفينة، كما هو الحال في شحن الخشب مثلا وغير ذلك

من الأشياء ذات الأحجام الكبيرة.

¹. خلفي أمين، مرجع سابق، ص 27 و 28.

². خلفي أمين، مرجع سابق، ص 28.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

2- في اتفاقية هامبورغ.

أجازت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 النقل على سطح السفينة إذا اتفق الناقل والشاحن، بحيث إذا كان هناك اتفاق الشحن على سطح السفينة أو إذا سكت سند الشحن عن مكان الشحن فإن الناقل يلتزم بنقل البضاعة تحت السطح، فإذا لم تنص عليها المعاهدة كما لا يستطيع تحديد مسؤوليته وذلك وفقا للمادة 5/4 من الاتفاقية.¹

ووسعت الاتفاقية في مفهوم البضائع، دخلت فيها الحيوانات الحية أو بضائع السطح وذلك استجابة من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لواقع عمليات الشحن في الدول الثمانية التي تشكل حمولات السطح والحيوانات الحية نسبة كبيرة من صادراتها، ولذلك وضعت لمسؤولية الناقل نظاما خاصا فصلته المادة 5/5 من المعاهدة، واستجابت للواقع العملي بشحن كميات كبيرة من الحاويات على السطح، فعدتها بضائع ذات قيمة يسأل الناقل عن التعويض عن الضرر أو الخسارة التي تصيبها إذا كانت مملوكة للشاحن.²

3- في معاهدة بروكسل:

استبعدت معاهدة بروكسل لسندات الشحن الشحنة المنقولة على السطح واتفق على نقلها، فالناقل ترك حرا لنقل الشحنة على السطح طبقا لشروطه الخاصة غير خاضع بشأنها التزامات التي تفرقها عليه المعاهدة، بحيث يجب أن يتضمن سند الشحن على وجهه بيانا بأن الشحنة قد نقلت، وهذا البيان يتضمن أخطار وتحذير في الواقع للمرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن، أي أن البضاعة قد شحنت كشحنة سطح بحيث يكون على علم عند قبول المستندات أن النقل لا يخضع لنصوص المعاهدة وما تفرضه على الناقل من التزامات.³

¹. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 284.

². أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 129.

³. أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 127.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: التزامات الناقل في مرحلة الرحلة البحرية.

بعد انتهاء الناقل من عملية تسلّم البضاعة وشحنها، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية حيث يترتب على عاتقه في هذه المرحلة وبموجب عقد النقل التزامات هامة لا جل توصيل البضاعة إلى ميناء الوصول بالحالة التي تسلمها بها، وتتمثل هذه الالتزامات في الالتزام بنقل البضاعة (الفرع الأول)، والالتزام بالعناية بالبضاعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزام بنقل البضائع.

إن الالتزام بنقل البضاعة يكون من ميناء الشحن إلى ميناء التسليم عبر الطريق الذي يخدم إرادة الطرفين، أو عن طريق المجرى العادي¹، واستثناء لا يمكن الخروج عن طريق العادي أو المتفق عليه إلا في حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال، و تصبح السفينة مهيئة للإبحار بعد تمام إعدادها في ميناء الشحن واستلام الناقل البحري البضاعة، وشحنها ورسها في عنابر السفينة أو على السطح، ومن خلال تنفيذ الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وذلك حسب المادة 775 ق ب ج [يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ والمتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق لأنقاص حياة الأشخاص أو الأموال في البحر والمحاولة في ذلك]².

يجب على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه، وإن لم يتم الاتفاق عليه فيجب على الناقل إتباع الطريق العادي، ولا يعد ذلك مخالفة لعقد النقل البحري ، فيلتزم الناقل بإتباع خط السير المتفق عليه في العقد وإذا كانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فإنه يراعي في تنفيذ العقد، فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الإبحار فإنه يجب على الربان إتباع خط القصير والأمن.

إذا لم يتم الاتفاق على الميعاد الذي يتم فيه النقل يفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة، ويجب على الناقل في حالة

¹. هادف محمد الصالح، مرجع سابق ، ص 95.

². محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية، 2005 ، ص 307.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

توقف الرحلة لسبب من الأسباب تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم تأمين المسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول¹.

الفرع الثاني: الالتزام بالعناية بالبضائع.

يتم تحديد التزام المحافظة على البضائع من حيث نطاقه بحسب طبيعة البضاعة محل النقل، فقد تقتضي طبيعة البضاعة أن تحفظ في مكان بارداً وبعيد عن مصادر الحرارة أو في مكان التبريد (ثلاجات خاصة) وقد تحتاج إلى تهوية خاصة.

إن التقصير من الناقل في القيام بواجب العناية والمحافظة على البضائع حسب طبيعتها خطأً تجاري²، فإذا تعلق الأمر بنقل الحيوانات مثلاً لا يلتزم الناقل بتغذيتها وإنما تكون على عاتق الشاحن.

وقد يضطر الناقل وهو بصدد تنفيذه لالتزامه بالمحافظة على البضائع إلى التصرف فيها بالبيع متى تعذر عليه شحنها على سفينة أخرى إذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة، وكانت البضاعة معرضة للهلاك أو التلف، بل تقوم مسؤولية الريان إذا لم يفعل ذلك³ يلزم على الناقل بالعناية في إيصال البضاعة سليمة إلى الميناء ويعد مسؤولاً عليها مثلاً إذا تم ارتجاج البضاعة بسبب انحراف السفينة.

المطلب الثالث: التزام الناقل في ميناء الوصول.

لا تتوقف التزامات الناقل البحري والمترتبة بموجب عقد النقل عند ميناء الشحن وفي مرحلة الرحلة البحرية وإنما تترتب عليه آثار أخرى في ميناء الوصول وتتمثل هذه الالتزامات في الالتزام بتفريغ البضاعة (الفرع الأول)، وكذا الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني (الفرع الثاني).

¹ . هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 97.

² . عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 409.

³ . أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 132.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول: الالتزام بتفريغ البضاعة.

يعرف التفريغ بأنه عملية مادية تتم بفك البضاعة وإنزالها من السفينة إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بالقرب من الرصيف¹، وها ما يتضح من خلال نص المادة 780 ق ب ج.²

1- القانون البحري الجزائري:

تتطلب عملية التفريغ من الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لأي تلف أو هلاك، فيجب على الناقل تفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك، فالأصل أن تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل ومسؤوليته، ونصوص القانون البحري جاءت آمرة فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وبالتالي فإن الشاحن لا يلتزم بالشحن والتفريغ، فيظل الناقل في جميع الأحوال مسؤولاً على حفظ البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ وبالتالي جعل مصاريف الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.³

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

الفرع الثاني: الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

التسليم هو عملية قانونية تتم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء الوصول.

¹.هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 83.

².تنص المادة 780 ق ب ج " يمكن تعريف استلام البضاعة بذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضائع لغرض النقل وبمجرد استلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل".

³. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 210.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

1- في القانون البحري الجزائري:

عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في المادة 2/739 ت ب ح أنه: (التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن).

- يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها أي الشخص المعني في السند أو شخص آخر ينوبه وهو " أمين الحمولة ". أما إذا كان السند اسمي فلا يجوز للربان أن يسلم البضاعة إلا للحامل الشرعي وفقا للجهاز وإذا كان السند للحامل فتقدم البضاعة لأي شخص بحوزته السند.¹

ووفقا لنص المادة 785 من ق.ب.ج إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نفس وثيقة شحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب عليه أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً، وتلغى جميع النسخ الأخرى في حالة ما إذا تسلم المرسل إليه البضاعة من طرف الناقل مقابل تسليمه نسخة من وثيقة الشحن وهذا ما جاءت به المادة 786 ق.ب.ج.²

تحدث لحظة التسليم في المكان الذي تم الاتفاق عليه، هذا ما جاء في المادة 780 ق.ب.ت، كما يفهم من نص المادة 782 ق ب ج أن المكان هو مكان وصول السفينة للميناء المتفق عليه، وبالتالي هو ميناء التفريغ أو الوصول، غير أنه قد يحدث وان لا تصل السفينة للميناء المتفق عليه، وبالتالي لا يتم التسليم، ويمكن القول حينها أن الناقل قد أحل بالتزامه بتحقيق نتيجة. لكن أجاز المشرع الجزائري بموجب المادة 1/781 ق.ب.ج للناقل في مثل هذه الحالة إنزال البضاعة في أقرب ميناء وإرجاعها إلى ميناء الشحن، وإذا وقع حادث فجائي يتحمل الناقل مصاريف ذلك باستثناء ما إذا كان عدم الإفرار يعود للقوة القاهرة (المادة 2/781 ق.ب.ج).

¹- مصطفى طه كمال، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، للإسكندرية، 1996، ص241.

².تنص المادة 786 ق ب ج " عند تسليم البضاعة من الناقل ومن ينوب عنه إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن تفقد النسخ الأخرى أي لا قيمة لها ".


الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

وقد جرت العادة في الموانئ الجزائرية، أن يسلم الناقل البضاعة لمؤسسة ميناء الجزائر، التي تتواجد على مستوى الجزائر¹، في حين اعتبر القضاء الجزائري أن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي بتسليم البضاعة لمؤسسة التفريغ لأنها ليست المرسل إليه الحقيقي². يكتسي ميعاد التسليم أهمية بالغة بحيث يتم تحديد الوقت الذي يتقدم فيه المرسل إليه تسلم البضاعة، كما تقوم مسؤوليته عن التأخير، ومن خلاله أيضا يبدأ حساب أجل التقادم وكذا أجل إبداء التحفظات، ويكون ميعاد التسليم في حالتين:

- حالة الاتفاق وفقا لإرادة الأطراف على الميعاد المحدد لذلك، يلزم من خلاله الناقل بتسليم البضاعة والتي قد تكون صريحة أو ضمنية.
- حالة عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم، وفي هذه الحالة لا يعني أن للناقل مطلق الحرية من كل قيد في إنجاز النقل البحري وإنما يظل ملتزما بإنجازه في فترة زمنية معقولة.

2- في اتفاقية هامبورج:

نظمت معاهدة هامبورغ لسنة 1978 هذه الحالة بنص المادة 19 في فقرة 5 التي نصت على (لا يستحق أي تعويض عن التأخير في التسليم ما لم يوجه أخطار كتابي إلي الناقل في مدة 60 يوما متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه)³ في التقنين الجزائري لم ينص على مثل هذا الالتزام.

¹. خلفي أمين، مرجع سابق، ص 45.

². قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 1997/07/22 ملف رقم 153/230، المجلة القضائية، عدد خاص سنة 1999، ص 211 نقلا عن: خلفي أمين، مرجع سابق، ص 46.

³. بوحدى نصيرة، إلتزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير فرع العقود والمسؤولية " معهد الحقوق والعلوم الادارية بن عكنون جامعة الجزائر - 2002 ص 35.

الفصل الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري.

خلاصة الفصل الأول:

تعتبر مسؤولية النقل البحري مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري فترتكز على أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، فركن الخطأ يتكون إما من أخطاء الناقل أو خطأ التابعين أو خطأ الغير، وركن الضرر هو ما يعيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له والعلاقة السببية هي نتيجة لوقوع الضرر بسبب الخطأ.

وتظهر الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي حيث نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري والقانون المدني، أما في القانون الدولي فنصت عليه معاهدة هامبورغ 1978 واتفاقية بروكسل سنة 1924، وأن مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري واتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض أو الإهمال المفترض، ذلك إن التزام بتحقيق النتيجة و ليس ببذل عناية فقط، وأن الناقل يسأل في الفترة بين تسليم البضاعة في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ عن الهلاك الكلي والجزئي للبضاعة، وعن حالة التلف والتأخير في وصول البضاعة لصاحبها.

الفصل الثاني



الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

تمهيد الفصل الثاني:

إن التزام الناقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق النتيجة من خلال إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه، وبموجب عقد نقل البضائع بحرا يقع على الناقل مسؤولية على أساس الخطأ المفترض منه.

و لهذا فقد قسم هذا الفصل إلى مبحثين سيتم التحدث في المبحث الأول عن مباد المسؤولية المحددة للناقل البحري للبضائع وإبراز التحديد القانوني الخاص بها في مطلب أول ثم نطاقها الزمني في مطلب ثان، ثم في المبحث الثاني سيخصص لتبيان دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وإجراءاتها وتبيان أطرافها في مطلب أول، أما في المطلب الثاني فيتطرق إلى الاختصاص القضائي للنظر فيها .

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول: المسؤولية المحددة للناقل البحري للبضائع .

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض من الناقل ويكون ملزم بنقل البضاعة سليمة إلى المرسل إليه لأنه مسؤول عن أي ضرر قد يصيبها، فإذا حدث وأن تضررت البضاعة فهنا الناقل ملزم بدفع تعويضات إلى المتضرر، وقد تكون في كثير من الحالات التعويضات مرتفعة فكان من الضروري وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب 1) وكما أن لهذه المسؤولية نطاق خاص بها (مطلب 2).

المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري .

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري له معنى خاص به (فرع الاول) ثم يندرج ضمنها المستفيدون من التحديد القانوني (فرع الثاني)، كما أن كلمة التحديد تعني وضع حد أقصى للمسؤولية لا يمكن تجاوزه في حالة التعويض (فرع الثالث).
الفرع الأول: المقصود بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.
أولاً: التحديد القانوني.

التحديد القانوني للمسؤولية هو أن المشرع يقر حد أقصى لمبلغ التعويض بحيث يلتزم بدفعة الناقل البحري لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته.
وبالتالي لا يعتبر التحديد القانوني أنه تقدير جزافي لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث بطريقة تلقائية يستحق دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق لصاحب البضاعة، بل اعتباره حد أقصى لما يدفعه الناقل من تعويض، فعند إثبات قيمة الضرر أدنى من هذا الحد لا يستحق الحضور إلا التعويض المساوي للقيمة، ولا يكون له الحق في الادعاء الحصول على قد التعويض المقرر في الاتفاق.¹

فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن إلا أنه يبرأ إذا دفع ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن إذا كان الضرر يزيد عن ذلك. أما طبيعة مسؤولية الناقل فتختلف عن طبيعة التأمين، فتحديد المسؤولية معناه الجزاء عن خطأ ارتكب و لا يستحق التعويض، أما التأمين من المسؤولية هو الضمان، بحيث يهدف إلى توفير حد معين من

¹ عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008 - 2009، ص 7.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

التعويض عن الضرر للمتضرر في حالة عدم المسؤولية عن الحادث، وبالتالي يتجرد بالأساس على مبدأ المشاركة في الأعباء وتوزيع الخسارة على أكبر عدد ممكن ، ولهذا يتعين عدم الخلط بين تحديد المسؤولية والتأمين منها.¹

ثانيا: الطبيعة القانونية للتحديد.

التشريعات البحرية للمتعاقدین تخول الحق في الاتفاق في سند الشحن على ما يخالف أحكام مسؤولية الناقل البحري، إلا أن مدى صحة أو بطلان الاتفاق يستلزم التفرقة ما إذا كان الاشتراط مفاده تحديد مسؤولية الناقل البحري بأقل من الحد الأعلى أو يزيد عنه.² وإذا أبرم في سند الشحن بند مفاده أن يكون الحد الأقصى للمسؤولية أقل من الحد القانوني لها فإن هذا الاتفاق يعتبر أنه لم يكن لمخالفته القواعد الآمرة وحتى وإن تم قبل الحادث المنشئ للضرر، والقواعد الآمرة جاءت لتكريس مصلحة الشاحن في إبطال كل اتفاق من شأنه التخفيف من مسؤولية الناقل، وإذا كان الاتفاق الزيادة في الحد الأقصى للمسؤولية مقارنة مع المنصوص عليه في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، فإنه يكون صحيحا لأنه من قبيل الزيادة في مسؤولية الناقل والتزاماته وتنازل عن بعض حقوقه أو كلها والتي أجازتها التشريعات البحرية.³

وعليه فإن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تكون من طبيعة مزدوجة من النظام العام، بحيث لا يجوز للمتعاقدین الاتفاق على أقل منه وعلى المحكمة التي تنظر في النزاع أن تطبق من تلقاء نفسها تحديد المسؤولية دون إشراك تمسك الناقل، لأنه لا يعتبر من النظام العام في حدوده القصوى، ويجوز لأطراف العقد الاشتراط في أكثر من ذلك الحد، وعلى صاحب البضاعة إذا أراد أن يأخذ تعويض كبير من ذلك المحدد قانونا واستبعاد التطبيق التلقائي لذلك الحد من طرف القاضي أن يثبت الاتفاق أو يتمسك به.

¹. عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 8.

². محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع... مرجع سابق 177.

³. أحمد محمود حسني، مرجع سابق ص 265.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الثاني: الأشخاص المستفيدون من التحديد القانوني .
أولاً: الناقل.

تطبق التحديدات والإعفاءات على كل دعوى ترفع ضد الناقل وذلك للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية، فقد عرفت معاهدة بروكسل لعام 1924 في المادة الأولى بند "أ" بأنه يشمل أو يدل مصطلح " ناقل " على مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط بعقد النقل وبالتالي فليس لازماً أن يكون الناقل مالكا للسفينة، إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز والحائز حيازة مؤقتة للسفينة، حالة ما إذا كان قد أبرم عقداً مع الشاحن، أو أبرم العقد باسمه ويعرف هنا بالناقل المتعاقد، وعلى كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل ويستفيد من تحديد المسؤولية.

ثانياً: تابع الناقل.

تابع الناقل هو كل من تربطه بالناقل علاقة التبعية، والتي قوامها ركن السلطة وركن الإشراف والرقابة والتوجيه، وعلى ذلك يعد الربان والبحارة وهم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل، ويعد مقاول الشحن والتفريغ تابع للناقل ولهم أن يتمسكوا بكل التحديدات التي يمكن للناقل البحري أن يتمسك بها.¹

بحيث نصت المادة 814 من القانون البحري الجزائري على ذلك بقولها: " إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل " .

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

¹ . هادف محمد الصالح، مرجع سابق ، ص 119.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الثالث: لحد الأقصى في التشريع الجزائري.

نصت عليها المادة 805 من القانون البحري بحيث وضع المشرع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، وهذا التحديد يختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها إلى حالة التأخير في التسليم.¹

بحيث وضع المشرع شروط محددة حتى يستفيد الناقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة، وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، في حالة حدوث أضرار للبضاعة محل النقل وتوفر الشروط. وبالتالي المشرع الجزائري لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية بصورة مطلقة، بل وضع ضوابط وشروط معينة في حالة تحققها تكون أمام ما يسمى بالتحديد القانوني للمسؤولية.

1- الحد الأقصى للمسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة:

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

2- الحد الأقصى للمسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضاعة:

حدد المشرع الجزائري الحد الأقصى للمسؤولية بمقدار يعادل مرتين أو نصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

¹.هادف محمد الصالح، مرجع سابق، ص 129.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

ثانيا: الحد الأقصى في اتفاقية هامبورغ.

1- الحد الأقصى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها:

نصت المادة 6 من الفقرة الأولى من البند "أ" من اتفاقية هامبورغ على أنه : (تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية¹ عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 25 وحدة حسابية² عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف أيهما أكبر).

وتنص الفقرة 3 من نفس المادة على انه : (يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26).

وتنص المادة 1/26 من الاتفاقية على أنه: (الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي...)

تأخذ الاتفاقية بحقوق السحب الخاصة أسلوبا للوفاء، وهو لا شك أسلوب أفضل من الجنيه الانجليزي والفرنك الذهب (البوانكاريه) لتعرضها لتقلبات اقتصادية عديدة. والقاعدة التي توردها المادة 1/26 من الاتفاقية، هي إجراء التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في تاريخ الحكم بالتعويض، أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف المعنية. وإذا كان ثمة دول أعضاء في صندوق النقد الدولي، ودول غير أعضاء في الصندوق المذكور بعضها يجيز نظامها النقدي حساب عملتها الوطنية، بالقياس إلى حق السحب الخاص وبعضها لا يجيز نظامها النقدي ذلك.

2- الحد الأقصى في حالة التأخير في التسليم:

نصت المادة 6 من الفقرة "1" من البند "ب" من اتفاقية هامبورغ على أنه : (تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل بموجب عقد النقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع).

¹ أي 835 حق سحب خاص تعادل 34، 138 دولار أمريكي، نقلا عن: كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة... مرجع سابق، ص 107.

² أي 52 حق سحب تعادل 3.41 دولار أمريكي- نقلا عن كمال حمدي - مرجع سابق.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

لقد اعتمدت الاتفاقية في تعيين الحد الأقصى للتعويض على ضابط أجره النقل وليس على ضابط الوزن في حالة التأخير في التسليم.

ويوضح المثال التالي كيفية احتساب الحد الأقصى للمسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضاعة، بضاعة مكونة من مائة صندوق من التفاح من نفس الحجم والوزن، وأجرة النقل المذكورة في سند الشحن 1000 جنيه أي بواقع عشرة جنيهات عن كل صندوق، وتأخر تسليم ثلاثين صندوقا منها، هذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل $10 \times 30 = 300$ جنيه فيكون الحد الأقصى للتعويض $25 \times 300 = 750$ جنيه وإذا افترضنا أن عدد الصناديق التي تأخير في تسليمها هو 70 صندوق، فهذا العدد يمثل في مجموع أجره النقل: $10 \times 70 = 700$ جنيه فوفقا للشطر الأول من القاعدة كان يمكن أن يصل التعويض $25 \times 700 = 1750$ ، ولكن الشطر الثاني من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجره النقل، وهي في مثالنا 1000 جنيه فيتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ.¹

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري .

إن لمسؤولية الناقل البحري للبضائع نطاق زمني، وهي المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها. سنحاول دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع كل من التشريع الجزائري (فرع 1) واتفاقية هامبورغ (فرع 2).

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري.

لقد نصت المادة 302 من القانون البحري الجزائري على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، وهي المدة الممتدة من تكلف الناقل بالبضائع بميناء الشحن، حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله الشرعي في ميناء الوصول.

¹. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 114.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

أولاً: بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

إن عملية التكفل بالبضاعة تختلف عن عملية الشحن¹، فهي تقتصر فقط على رفع البضاعة عن جانب السفينة على الرصيف، ونقلها عبر حاجز السفينة، ورسها على سطحها أو داخل العنبر، ورغم الاختلاف فإن لحظة التكفل بالبضاعة من طرف الناقل هي تعد لحظة انطلاق مسؤوليته والذي قد لا يتزامن مع وقت شحنها، إلا أن عملية الشحن غالباً ما تجري في وقت لاحق عن لحظة التكفل بالبضاعة. وفي الغالب يسند الناقل عملية الشحن لمقاولي الشحن، أين نعلم بأنهم هو المسؤولين الشخصيين عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء العملية²، لكن في حين تعتبر عملية الشحن من التزامات الناقل، ويبقى هو المسؤول الوحيد عن الأضرار التي قد تصيب البضاعة.

وعملية الشحن حتى وإن قام بها أشخاص آخرون غير الناقل تتم تحت مسؤوليته، وهذا الأخير يتعاقد مع مقاولي الشحن بموجب عقود مستقلة تماماً عن عقد النقل التي تحول له الرجوع عليهم فيما يعد من تثبیت أخطائهم، وتبقى مسؤولية الناقل البحري مستمرة حتى خلال الرحلة البحرية إلى غاية تسليم البضاعة.

ثانياً: نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

لقد نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

وقد عرف المشرع الجزائري التسليم في المادة 739 من الفقرة 2 على أن (التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن).

يتمثل التسليم المادي في أن تقدم البضاعة من الناقل أو ممثله القانوني إلى المرسل إليه أو ممثله. أما التسليم بالمعنى القانوني هو العمل القانوني الذي يوفي فيه الناقل التزامه

¹. خلفي أمين ، مرجع سابق، ص 68.

². عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 110.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه وإذا كان التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة بحيث هناك اختلاف بين التفريغ والتسليم.
فالتسليم هو تصرف قانوني والتفريغ هو عمل مادي أي إنزال البضاعة عن السفينة إلى البر في ميناء الوصول.

يعد التفريغ واقعة مادية شأنها شأن واقعة الشحن، ويمكن إثباته بكافة الطرق¹، أما التسليم فيكون من عمليتين، الأولى تقديم البضائع من الناقل أو ممثله القانوني إلى المرسل إليه أو وكيله والثانية تحقق هذا الأخير من البضاعة وفحصها وقبولها، وقبول المرسل إليه لتسليم البضاعة لا يعني أن الناقل قد أوفى بالتزامه كلياً وإنما يبقى مسؤول عما قد يصيب البضاعة من أضرار أو تلف وبالتسليم ينتهي عقد النقل البحري.

ونصت عليه المادة 4 من الاتفاقية، على أن الناقل مسؤول عن البضاعة ما دامت تحت حراسته، ومن المفروض أن تكون البضائع تحت حراسة الناقل منذ أن يستلمها إلى أن يسلمها.²

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في اتفاقية هامبورغ.

لقد قررت اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضائع أثناء وجودها تحت حراسته، سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل أو في ميناء التفريغ.
واستلام الناقل لبضائع في ميناء الشحن قد يكون الشاحن أو شخص ينوب عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر، فتوجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن كإدارة الجمارك أو مخازن الإيداع وتسليم البضائع في ميناء التفريغ قد تكون للمرسل إليه وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة وذلك في الحالات التي يتسلمها فيها المرسل إليه البضائع أو بتسليمه إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له، كالسلطات العامة في الميناء أو مخازن الجمارك الإدارية الصحة في الميناء.³

¹. بوحي نصيرة، مرجع سابق، ص 11.

². مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 360.

³. أحمد محمود حسني، مرجع سابق ص 259.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

لا تسري على الناقل البحري أحكام المسؤولية التي أوردتها الاتفاقية في الفترة السابقة على استلامه البضائع في ميناء الشحن أو اللاحقة لتسليمه لها في ميناء التفريغ، فإذا كان الناقل قد تسلم البضاعة داخل البلاد وقام بنقلها سواء بالسكك الحديدية أو بالطريق البري أو النهري إلى ميناء الشحن، فإن أحكام الاتفاقية لا تنطبق إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن، فإن أحكام الاتفاقية لا تنطبق إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن.¹

وبالتالي فإن كل العمليات التي تشمل مسؤولية الناقل تبدأ منذ استلامه للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول.

ونص المادة 1/23 من الاتفاقية صريح، في أنه يعتبر باطلا وكل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية.²

الفرع الثالث: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في معاهدة بروكسل .

أما معاهدة بروكسل في مادتها 1 / هـ التي تنص على أن:

[نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها] آثار هذا النص من الاتفاقية جدلا فيما يتعلق بعمليتين الشحن والتفريغ، وما إذا كانت تدخلان ضمن المرحلة البحرية أم لا تدخلان ضمنها، حيث ذهب جانب الفقه إلى اعتبار العمليتين ضمن المرحلة البحرية. ذهب اتجاه آخر إلى تفسير المرحلة البحرية بمعناها الحرفي، حيث تبدأ من رص البضاعة حتى وقت تهيئتها للتفريغ أي إخراج عمليتي الشحن والتفريغ من ضمنها، وفي كل الأحوال لا يمتد إلزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بموجب الاتفاقية والتشريعات التي تجاريها في الحكم إلى المرحلتين السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ إلا بموجب اتفاق خاص.³

¹ . عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق ص 304

² . محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 86.

³ - بسام عاصف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، عقود النقل، مسؤولية الناقل - دعوى المسؤولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2006 ص 103.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

كقاعدة عامة الاعتداء على مصالح الأفراد و انتهاك حقوقهم ،تتطلب حماية يكفلها القانون وذلك من خلال لجوء الأفراد للسلطة القضائية وحماية حقوقهم المعتدي عليها، والتعويض عن الأضرار التي أصابتهم في شخصهم أو ممتلكاتهم ،فلكل شخص متضرر الحق في رفع دعوى قضائية لحماية حقه أو استرجاعه.¹

و في المجال البحري مسؤولية الناقل البحري تقوم بمجرد حصول الخطأ، ما يؤدي لحصول أضرار تمس بحق المرسل، ما يستدعي له رفع الدعوى للحصول على التعويض، وهذا ما اقره التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ من خلال الأحكام الإجرائية المنصوص عليها في أحكامهما، لتمكين المتضرر من رفع الدعوى للحصول على التعويض.

المطلب الأول: أطراف دعوى في مسؤولية الناقل البحري.

وفقا للقواعد العامة فأطراف دعوى المسؤولية، كل مدعى أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله مصلحة في التقاضي، وأطراف عقد النقل البحري هم كل من الناقل البحري و والمرسل إليه والشاحن²، وبمقتضى هذا العقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضاعة من ميناء لأخر مقابل أجر يدفعه صاحب البضاعة له، وأثناء وجود البضاعة بعهدة الناقل فبسبب خطأ منه عند نقلها يتسبب في ضرر وخسارة تلحق هلاك أو تلف بها وحتى التأخير في تسليمها، ما يسبب ضررا لصاحب الحق، الذي بدوره يطلب التعويض عن ما لحق ببضاعته، وذلك عن طريق رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

أولاً: الشاحن (المرسل).

يعد الشاحن أحد أطراف عقد النقل البحري ،يتولى شحن البضاعة في ميناء الشحن ،وهو من له الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري للحصول على تعويض جراء الأضرار التي لحقت به من الناقل بسبب تلف وهلاك البضاعة أو تأخير في تسليمها ،جراء إخلاله

¹ - تنص المادة 3 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أنه "يجوز لكل شخص يدعي حقا برفع دعوى أمام القضاء للحصول على ذلك الحق أو حمايته.

² .أيحامل سند الشحن أو المرسل إليه ،عندما يكون شخصا آخر خلافا للشاحن ،وهذا ما تضمنته المادة 758والمادة 759 من ق ب ج ،حيث يتبين ان وثيقة الشحن لا تخرج عن ثلاثة أشكال"إما إسمية أو لأمر أو لحاملها" نقلا عن: سعيد مراد، رسالة دكتوراه الصفحة 307.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

بالتزاماته التعاقدية المتفق عليها في العقد، كتسليم البضاعة كاملة وسالمة في الميعاد المتفق عليه، وترفع الدعوى في جميع الحالات سواء تقرر أن تسلم البضاعة للشاحن في ميناء التفريغ (الوصول) أو يسلمها لشخص آخر ينوبه، سواء كان هذا الأخير قد تم تعيينه أو كان قابلا للتعيين على ضوء قابلية أو وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها.

ثانيا: المرسل إليه.

يعد المرسل إليه طرفا في عقد النقل البحري، وهو المستفيد فيعتبر صاحب الحق في البضاعة، وفي حالة هلاك البضاعة أو تلفها وكذا التأخير في تسلمها، ينجم عنه ضررا يلحق بالمرسل إليه الذي له حق الرجوع بالمسؤولية عن الناقل البحري لمطالبته بالتعويض عن الخسارة التي لحقت بالبضاعة.

وطبقا لنص المادة 749 من ق ب ج، فعلى المرسل إليه أن يثبت أنه صاحب الصفة في الدعوى، بتقديمه لسند الشحن الذي يثبت به لاستلام البضاعة و أنها بحوزته، وإلا ترفض الدعوى شكلا لانعدام الصفة وهذا ما نلمسه من خلال قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 17 ديسمبر 1996 عن الغرفة التجارية و البحرية تحت رقم 145015، الذي قضى برفض دعوة التعويض عن الخسارة المرفوعة من قبل الشركة الجزائرية لتأمينات النقل البحري و كذا شركة سوناطراك، لعدم إثبات الصفة كمرسل إليه بتقديم سند الشحن.¹

إلا أنه بالرجوع إلى نص المادة 787 من ق ب ج، نصت على وضع طريقة إثبات أخرى للتحقق من صفة المرسل إليه، على أنه: "يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن²، فمن خلال نص هذه المادة يتبين لنا أنه للتأكد من صفة المرسل، يجب الاتفاق عليها بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، من خلال تحرير وثيقة أخرى تحل محل سند الشحن.³

¹ حسان بوعروج، "مسؤولية الناقل البحري"، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، سنة 1999، ص 13.

² أنظر المادة 787 من القانون البحري الجزائري.

³ - سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2011-2012.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الثاني: إجراءات رفع الدعوى.

أولاً: شروط الإخطار.

كون الدعوى وسيلة لحماية الحق و إقراره يرفعها صاحب الحق أمام القضاء، ولرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري لبد من إتباع إجراءات تكمن في القيام بإخطار الناقل أو وكيله القانوني.

فللمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة، على المرسل إليه إثبات وقوع الضرر والبضاعة في حراسة الناقل وتحت سيطرته وقبل تسليمها للمرسل.¹
فعلى المتضرر إثبات الواقعة المادية المتمثلة في هلاك أو تلف البضاعة ومن ثم إخطار الناقل البحري بهذه الواقعة.²

وبالرجوع للتشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ فلم يحدد تعريفا له، مع ذلك فالمشروع الجزائري نص في المادة 790 من القانون البحري، على أن الإخطار يكون متعلقا بحالة الأضرار و الخسائر التي لحقت بالبضاعة، و أن يكون مكتوبا ومبينا به طبيعة الضرر الذي لحق بطالب التعويض، ويوجه للناقل أو وكيله.³
وهذا ما أكدته اتفاقية هامبورغ من خلال نص المادة 9 من الاتفاقية أن يكون الإخطار مكتوبا.⁴

ولا يشترط شكلا للكتابة، ولم يحدد كقيمتها، إذا كانت يدويا أو بآلة رقن أو أي وسيلة أخرى⁵، والكتابة ليست شرط لقبول الدعوى بل ماهية إلا إثبات لوجود الضرر عند التسليم فقط، كما يجب أن يكون الإخطار واضحا ودقيقا، حيث يتضمن كل ما أصاب البضاعة من خسائر و أضرار، ويحدد بصفة واضحة ودقيقة، ويحدد بعيدا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد للبيانات لا تفي بالغرض من تحريرها.⁶

¹- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 132.

²- خلفي أمين، مرجع سابق، ص 75.

³- عدلي أمير، مرجع سابق، ص 133.

⁴- أنظر، نص المادة 19 من اتفاقية هامبورغ.

⁵. خلفي أمين، المرجع نفسه، ص 76.

⁶.. بوحدى نصيرة، المرجع السابق، ص 36.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

ثانيا: الأطراف المعنية بالإخطار.

وفقا لنص المادة 790 ق ب ج ،و المادة 3 فقرة 6 من قواعد اتفاقية هامبورغ، فالأطراف المعنية بالإخطار، هم كل من المرسل أو ممثله القانوني أو من ينوبه من جهة، ومن جهة أخرى الناقل البحري أو وكيله أو من ينوب عنه، والإخطار يوجه للناقل كما يوجه لربان السفينة.¹

الفرع الثالث: ميعاد الإخطار.

أولا: في التشريع الجزائري.

بالرجوع لنص المادة 790 ق ب ج،فالملاحظ أن المشرع الجزائري ميز بين حالتين اثنتين، حالة الخسائر والأضرار الظاهرة وحالة الخسائر والأضرار غير الظاهرة، ففي الحالة الأولى يكون ميعاد توجيه الإخطار قبل وقت تسليم البضاعة للناقل أو ممثله القانوني، أما في الحالة الثانية فميعاد توجيه الإخطار للمرسل أو ممثله القانوني يكون خلال ثلاثة (03) أيام عمل اعتبارا من التسليم الفعلي للبضاعة أي تسليمها ليد المرسل إليه.²

ثانيا: في اتفاقية هامبورغ.

بالاطلاع على أحكام هذه الاتفاقية نجدها أيضا ميزت بين الهلاك أو التلف الظاهر و غير الظاهر، وهذا ما نلمسه من خلال نص المادة 19 فقرة الأولى من الاتفاقية، حيث في حالة الهلاك أو التلف الظاهر ،فيتم توجيه الإخطار للمرسل في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة للمرسل إليه.³

¹. خلفي أمين،المرجع السابق،ص 76.

² نصت المادة 790 ،من الامر 76.85 المتضمن القانون البحري ،على أنه: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل ،قبل أوفي وقت تسليم البضاعة و 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 عملا اعتبارا من استلام البضائع".

³. محمد كمال حمدي ،المرجع السابق ،ص 227.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

أما في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر، نصت الفقرة الثانية المادة 19 من نفس الاتفاقية، أن يوجه الإخطار كتابيا، خلال 15 عشر يوما التي تلي يوم التسليم.¹

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري و تقادمها.
بالرجوع لأحكام القانون التجاري لاسيما المادة 2 منه، فإن مقابلة استغلال النقل و الانتقال تعد من ضمن الأعمال التجارية بحسب الموضوع، وبما أن كل عقد تجاري يتعلق سواء بتجارة بحرية أو جوية يعد حسب نص المادة 3 من القانون التجاري عملا تجاريا حسب الشكل، فكان النزاع يفصل فيه لدى الجهة المختصة في القسم التجاري سابقا، ومع استحداث المحاكم الواقعة على مستوى السواحل بموجب القرار الوزاري لسنة 1995، أسندت لها الاختصاص للنظر و الفصل في القضايا البحرية على مستوى القسم البحري لهذه المحاكم²، فسننظر للاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل (الفرع الأول)، و تقادم دعوى المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاختصاص القضائي للنظر في الدعوى.

أولا: الاختصاص القضائي في التشريع الجزائري.

الاختصاص القضائي للنظر في القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري، ترفع أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا، فبالرجوع لنص المادة 745 ق ب ج فإنه "ترفع القضايا المتعلقة بعقد نقل البضائع بحرا، أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"³، وهذا أيضا ما نصت عليه المادة 37 من ق إ م إ و هنا الجهة محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو مقر تواجد الناقل البحري، وباستحداث المحاكم المتواجدة بالسواحل أصبحت هذه الأخيرة متخصصة للفصل في القضايا المتعلقة بالنزاعات البحرية بالنسبة للاختصاص

¹ نصت المادة 19 فقرة 2 من قواعد اتفاقية هامبورغ على: "إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه حكم الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار كتابيا خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

² نص القرار الوزاري الصادر في 14 جوان 1995 على استحداث القسم البحري في المحاكم وهي: قالمة، عنابة، سكيكدة، القل، تيبازة، شرشال، مستغانم، جيجل، بجاية، دلس، تغزيرت، سيدي امحمد، أرزيو، وهران، بني صاف، الغزاوات.

نقلا عن: سعيد مراد، رسالة دكتوراه.

³ - أنظر نص المادة 745 من القانون البحري الجزائري.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

النوعي، أما الاختصاص المحلي فللمدعى الحق في الاختيار، بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه (الناقل) أو محكمة ميناء الوصول (التفريغ).

وبصدور القانون رقم 18-09 لسنة 2008 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن ق إ م استحدثت أقطاب متخصصة للفصل في القضايا البحرية بتشكيلة جماعية وفقا لنص المادة 32 فقرة 6 من القانون 18-09 ، بينت لنا تخصص هذه الأقطاب.¹

وفيما يخص التحكيم فرغم القانون البحري الجزائري لم ينص على التحكيم، إلا أنه يمكن للأطراف اللجوء إليه لحل النزاع، إذا تضمن سند الشحن شرطا لإحالة المنازعات الناشئة عن عدم التزام أطراف عقد النقل البحري بتنفيذه للتحكيم للفصل فيها، ويكون ذلك بالرجوع لقواعد التحكيم المنصوص عليها في ق إ م إ.

هذا فيما يخص الاختصاص النوعي ، أما الاختصاص المحلي فللمدعى الحق و الحرية في الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعى أو محكمة ميناء الوصول، وهذا ما جاء في نص المادة 39 فقرة 4 من ق إ م إ، إذ تنص على أنه من حق المدعى أن يرفع الدعوى أمام المحكمة التي يختارها، سواء محكمة موطن الناقل (المدعى عليه)، أو مكان محل إبرام العقد وتسليم البضاعة (ميناء التفريغ) ،وهنا يستفيد المرسل إليه من ذلك حسب نص المادة أعلاه، كون الدعوى ترفع على مستوى محكمة محل تسليم البضاعة بميناء الوصول، خاصة في حالة النقل ليس محليا بل دوليا ومحل الناقل في بلد أجنبي²، وهذا ما نلمسه من قرار المحكمة العليا الصادر في 16 ديسمبر 1997 الذي يتيح للمدعى (المرسل إليه) حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية، بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو ميناء التفريغ.³

¹- نصت المادة 32 فقرة 6 من القانون رقم 08-09 ق إ م إ، على أنه "تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة و الجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم، وتفصل الأقطاب بتشكيلة جماعية من 3 قضاة، تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم".

²- أنظر نص المادة 39 فقرة 4 من ق إ م إ، مرجع سابق .

³- قرار رقم 162697 الصادر في 16 ديسمبر 1997 ، منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي، لسنة 1997.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

كما أقرت أيضا المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 24 فيفري 1990، لما أقروا قضاة الموضوع بأن الجهة القضائية بعنابة هي المختصة لحل النزاع كون الشحن تم بميناء عنابة، وذلك تطبيق النص المادة 745 فقرة 2 من ق ب ج، فهم طبقوا القانون تطبيقا صحيحا.¹

ثانيا :الاختصاص القضائي في اتفاقية هامبورغ .

قواعد اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 نصت أحكامها الخاصة بالاختصاص القضائي ،عدة جهات قضائية يمكن للمدعى اللجوء إليها عند الاقتضاء²،فبالنظر للمادة 21 من قواعد اتفاقية هامبورغ فقرة الأولى نصت على أنه: "في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل البضائع بحرا بموجب الاتفاقية، للمدعي له الاختيار في رفع الدعوى أمام محكمة تكون وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الاختصاص " فحسب نص المادة فيحدد الاختصاص القضائي للنظر في المنازعات البحرية،بمحل عمل المدعي عليه أي مقره الرئيسي، وفي حالة عدم وجود مقر رئيسي فهنا يعتد بالمحل الاعتباري لإقامته، أو بمكان إبرام العقد،ولكن يشترط في ذلك أن يكون للناقل البحري (المدعى عليه) محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق إي منهما، كما يتم اللجوء لتحديد الاختصاص للنظر في النزاع البحري لمحكمة وجود ميناء الشحن أو ميناء الوصول أو أي مكان يتم تعيينه في عقد النقل البحري.³

ووفقا للفقرة 5 من المادة 21 من نفس الاتفاقية فإنها تجيز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو أي سفينة أخرى لنفس المالك، ذلك استنادا للقواعد القانونية المطبقة في تلك الدولة أو قواعد القانون الدولي ،فيجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره لإحدى المحاكم التي تم تنويه عنها في الفقرة الأولى من نفس المادة للفصل في الدعوى، على أن يكون ذلك بتقديم كفالة وجوبا تكفي للوفاء بمبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعى.⁴

¹ - القرار رقم 64975 الصادر في 24 فيفري 1990 ،منشور في المجلة القضائية ،العدد الاول لسنة 1990 ،ص67
بقلا عن:شتيوان حياة ،مرجع سابق ،ص 136.

² محمد كمال حمدي ،مسؤولية الناقل البحري ،مرجع سابق،ص255.

³ - أنظر نص المادة 21 من اتفاقية هامبورغ ،المرجع السابق .

⁴ الوالحد رشيد،مرجع سابق ،ص 166.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

وبالرجوع للفقرة 5 من نفس المادة فإنها تجيز لأطراف العقد بعد نشوء النزاع أن يتفقوا على عقد الاختصاص لمحكمة أخرى، وهنا شرط أن لم يتم ذكر أو تعيين المحكمة المختصة ضمن بنود المادة 21 من اتفاقية هامبورغ.¹

و ما نلمسه من نص هذه الفقرة المذكورة آنفا، أنها تحقق مرونة وتسهل الإجراءات للمرسل إليه والناقل البحري معا، وذلك لحماية ورعاية مصالح طرفي العقد ، وبالتالي يتفادى أي عرقلة أو ضررا للشاحن(المرسل).

الفرع الثاني :تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

إن لمعظم الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية، أحكاما تتعلق بتقادم دعوى المسؤولية، كاتفاقية بروكسل لسنة1924، بموجب البروتوكول لسنة1968 المعدل لها، أقر بإعفاء الناقل من المسؤولية أي كانت بالنسبة للبضائع، إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو الذي كان ينبغي أن تسلّم فيه، وتمدد المدة باتفاق الأطراف بعد قيام سبب الدعوى²، فمن شروط قبول الدعوى في أي نزاع كان سواء تجاري، جزائي أو بحري أن ترفع في الميعاد المحدد لها قانونا،وكذا الفصل فيها في الآجال المسموح بها، وإلا ترتب عن هذا تقادم الدعوى وبالتالي تسقط، وهذا ما نميزه في تقادم الدعوى في التشريع الجزائري (أولا) وتقادم الدعوى في اتفاقية هامبورغ (ثانيا).

أولا : تقادم دعوى المسؤولية في التشريع الجزائري.

القانون البحري الجزائري أورد أحكام خاصة بتقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عدم التزام بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، شأنها في ذلك شأن معاهدة بروكسل 1924 بموجب بروتوكول1968 و بالتالي تتقادم الدعاوى الناشئة عن المنازعات البحرية في حالة عدم ردها في ميعادها، ولقد تطرق لها المشرع الجزائري ضمن أحكام المواد 742،743،744 من قانون البحري الجزائري ،حيث نصت المادة 742 على أنه مع التحفظات التي جاءت بها أحكام المواد 743و744 ق ب ج، فالدعاوى الناشئة من عقد النقل البحري تتقادم بمجرد

¹ - انظر الفقرة 5 من المادة 21 من اتفاقية هامبورغ ,مرجع سابق .

²نص المادة 1فقرة2 بروتوكول 1968 على أنه" في جميع الأحوال ترفع عن الناقل أو السفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف،إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة منتسليم البضاعة أو التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

مرور (02) سنتان تسري ابتداء من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان من الواجب أن تسلم فيه، وبالنظر لنص المادة 743 فقرة 1 ق ب فتتقدم الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن سواء بسبب ضياع أو فقدان البضائع أو الأضرار التي لحقت البضاعة المنقولة بحرا بمرور (01) سنة، إلا أنه يجوز وفقا لنص هذه المادة في فقرتها الثانية أن تمدد التقادم لعامين (02) من تاريخ وقوع الحادث، في حالة وجود اتفاق مبرم بين الأطراف و ذلك بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى، فسريران التقادم يبدأ من وقوع الحادث المترتب عليه التعويض.¹

أما في حالة رفع دعوى الرجوع فالمادة 744 ق ب ج ، تطرقت لذلك حيث يمكن أن ترفع هذه الدعوى حتى بعد انقضاء مدة التقادم المذكورة في المادة 742 المذكورة سابقا، ما نص القانون على أن لا تتعدى ثلاثة (03) أشهر من اليوم الذي قام فيه صاحبها أي رافع الدعوى بتسديد المبلغ المستحق المطالب به، تعويضا عن الخسائر أو يكون تبليغ شخصيا بالدعوى.² فمن هذا يتضح لنا أن المشرع الجزائري بين لنا بدقة مدة التقادم والدعوى التي تسري عليها، وتحديدتها في الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري بتقادمها بمرور (02) سنتان من اليوم الذي أستلم أو يجب أن تسلم فيه البضاعة، إلا في حالة الفقدان والأضرار حددت بسنة (01) واحدة، وهي مدة قصيرة كون المشرع يرغب في تصفية عملية النقل البحري بسرعة حماية للناقل من جهة لكي لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، ومن ناحية أخرى حماية للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا يسمح له الوقت الكافي لتحضير الدعوى، وتمدد لسنتان بشرط أن يكون الأطراف قد اتفقوا على ذلك قبل وقوع الحادث وليس قبل.³

ويختلف سريان التقادم حسب حالة التسليم، أي حالة التسليم الكلي أو الجزئي الذي يتم بموجبه تحديد مدة التقادم، وهذا ما نلمسه من خلال قرار المحكمة العليا الصادر في 18 أبريل 1994، الذي نقض القرار الصادر عن محكمة استئناف الجزائر، والذي حكم بانقضاء

¹ - انظر الفقرة 2 من المادة 743 من القانون البحري الجزائري .

² .انظر نص المواد 742،744 من القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

³ . محمد كمال حمدي ،المرجع السابق ،ص 234.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

دعوى المرسل إليه، لأنها تم رفعها بعد مضي مدة سنة من تاريخ تفريغ البضاعة، وأوضحت بشأن ذلك ضمن قرارها، أن مدة السنة تسري من تاريخ تسليم البضاعة لصاحبها، وليس من تاريخ تفريغ الحمولة (البضاعة)¹.

ثانيا: التقادم في اتفاقية هامبورغ.

جاءت اتفاقية هامبورغ بأحكام خاصة بتقادم جميع الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحرا بمضي سنتين، بما فيها دعوى مسؤولية الناقل البحري، فتتقادم الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا في اتفاقية هامبورغ و تسقط بالتقادم، وفقا لنص المادة 20 من الاتفاقية نصت على أنه: " تسقط بالتقادم أي دعوى متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية في حالة لم تتخذ إجراءات التقاضي و التحكيم خلال مدة سنتين"².

يتضح من خلال نص المادة أعلاه، أن اتفاقية هامبورغ حددت مدة التقادم بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث، وهي مدة تنطبق على أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب الاتفاقية في حالة إهمال صاحب الدعوى اتخاذ إجراءات التقاضي أو التحكيم في مدة عامين³، عكس المشرع الجزائري الذي حددها بسنة واحدة، حيث منحت الاتفاقية فرصة للطرف المدعى الشاحن أو المرسل إليه الرجوع على الناقل في حالة اللجوء للقضاء أو إلى التحكيم.⁴

وبالنظر للفقرة 2 من المادة 20 من اتفاقية هامبورغ، فحددت سريان مدة التقادم بدقة بنصها " تبدأ مدة سريان التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو تسليم جزء منها، أما في حالة تعذر تسليم البضاعة، فسريان المدة تكون من آخر يوم كان ينبغي فيه أن يسلمها لصاحبها.

فمن نص هذه الفقرة يتبين لنا أنه، في حالة تسليم البضاعة تتقادم الدعوة من يوم استلم فيها المرسل إليه البضاعة، أما في حالة تسليم جزء منها فقط، أي في حالة التلف أو الهلاك

¹. قرار رقم 120633، الصادر عن المحكمة العليا في 18 أبريل 1994 عن الغرفة التجارية والبحرية، نقلا عن : خلفي

أمين، مرجع سابق، ص 88.

². أنظر المادة 20 من اتفاقية هامبورغ، مرجع سابق .

³. فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة

العدد 35، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، ص 69.

⁴. الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 172.

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

الجزئي أو تسليمها على فترات، فيسري التقادم من يوم استلام الجزء الأول أو الأخير منها، و في حالة عدم تسليمها وهي حالة الهلاك الكلي، فالتقادم هنا يسري من آخر يوم الذي كان من المتفق عليه تسليمها إياه.¹

كما حددت لنا الفقرة 03 من نفس المادة المذكورة آنفاً، أن مدة التقادم تسري من اليوم الموالي لتسليم البضاعة، وليس من يوم التسليم الذي تقدم فيه الإخطار، إذا ثبت أنه لحق بالبضاعة أضرار، فلا تدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

و أجازت الفقرة 4 من نفس المادة تمديد مدة التقادم، وذلك بإعلان كتابي²، حيث يجوز في أي وقت تزامنا مع مدة التقادم، أن يقوم الشخص المدعى (المرسل إليه)، والذي تقام في حقه مطالبة بتمديد مدة التقادم، أن يتقدم بإعلان كتابي يوجهه للمطالب، كما يجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق، وبالتالي فيإمكان الطرفين الاتفاق على تمديد مدة التقادم مرة أو عدة مرات، على أن يوجه المدعى عليه (الناقل) إعلان كتابي بتمديد مدة التقادم للمدعى (المرسل أو الشاحن).³

وهذا ما نلمسه في الفقرة 02 من المادة 743 ق ب ج، التي أجازت هي أيضا لطرفي العقد الاتفاق على تمديد مدة التقادم لعامين، إلا أنه يمكن تمديدها للمرة الثانية فقط.⁴

¹. الواحد رشيد ، نفس المرجع السابق ، نفس ص172.

². نصت المادة 20 الفقرة 4 من اتفاقية هامبورغ "يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي إلى الطالب .كما يجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

³. محمد كمال حمدي ، مرجع سابق، ص247.

⁴. نصت الفقرة 2 من المادة 743 من القانون البحري الجزائري على أنه : "... بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى " .

الفصل الثاني: الأحكام المحددة للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

خلاصة الفصل الثاني :

ونستخلص من حيثيات هذا الفصل أن في كثير من الحالات تكون التعويضات مرتفعة فيجب وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وقد هياً المشرع للمضرور (الشاحن أو المرسل إليه) وسيلة للحصول على حقه، وذلك بسن قوانين إجرائية تتعلق بدعوى مسؤولية الناقل البحري، وما يلاحظ هو أن المشرع قد جعل من عملية التسليم العنصر الأهم في دعوى مسؤولية الناقل البحري، كما أضفى التقادم القصير على الدعوى وذلك راجع إلى طبيعة المعاملات التجارية التي تمتاز بالسرعة.

الختامة



الخاتمة:

إن النقل البحري للبضائع يعد عملية هامة لتبادل السلع والخدمات بين الدول وما يترتب عنه من معاملات تجارية خاصة.

ولعل من أهم هذه الخدمات نقل البضائع التي تعتبر من أهم عمليات النقل البحري على المستوى الدولي الذي تعتمد عليه الدول لتبادل ثرواتها الطبيعية والصناعية، وهذا وفقا لاتفاق عقدي للنقل البحري بموجب شروط وبنود وإجراءات متعارف عليها دوليا، وذلك حماية للطرف الضعيف في العقد في حالة إخلال أحد الأطراف بالتزاماته القانونية.

وبالتالي يمكن القول أن النقل البحري للبضائع يشغل حيزا كبيرا و حيوي في الاقتصاد الدولي والإخلال بالالتزام الملقى على عاتق الناقل البحري ينشأ في ذمته مسؤولية في حالة إلحاق أضرار وخسائر بالبضاعة.

1-نتائج الدراسة:

من خلال دراسة الموضوع تم التوصل إلى النتائج التالية:

- مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم بمجرد إبرام عقد النقل البحري الذي يعد من ضمن العقود ذات الأهمية لارتباطه بالاقتصاد العالمي؛
- الأحكام و القواعد التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري تمنح للمتعاملين الاقتصاديين الثقة والأمان، من خلال الحماية القانونية للمصالح التي تضيفها على مثل هذه المعاملات؛
- بمجرد تعرض البضاعة لأي نوع من الخطر أو الضرر، يتم مساءلة المتسبب في الواقعة مهما كانت نسبة الضرر و نوعه؛
- تحظى دعوى مسؤولية الناقل البحري بتسهيلات في إجراءات رفعها من قبل المتضرر من ناحية الاختصاص النوعي و المحلي سواء بالنسبة للتشريع الجزائري أو قواعد هامبورغ .

2- نتائج اختبار الفرضيات:

- من خلال دراسة الموضوع واختبار الفرضيات، يمكن تأكيدها ونفيها كالتالي:
- تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ على الخطأ المفترض، و اعتمادا على نتائج الدراسة فإن الفرضية الأولى صحيحة؛
 - تتمثل الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع في كل من ميناء الشحن و التفريغ و تتعداها إلى مرحلة الرحلة البحرية، و بالتالي فإن الفرضية الثانية خاطئة؛
 - الأحكام المحددة للتعويض في مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ ، مما يؤكد صحة الفرضية الثالثة؛
 - يتم الفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القسم التجاري و البحري للمحاكم المختصة الواقعة على السواحل إلى جانب الأقطاب المستحدثة، و منه الفرضية الرابعة خاطئة .

3-الاقتراحات والتوصيات:

- بناء على ما سبق يمكن تقديم بعض الاقتراحات و التوصيات التي يمكن أن تكون مفيدة في دراسة مسؤولية الناقل البحري ، وتتمثل هذه الاقتراحات في:
- مراجعة القوانين والقرارات المنظمة للعمل بقطاع النقل البحري في الجزائر لاسيما المواد الخاصة بإخطار أطراف الدعوى لأن مدة ثلاث أيام عمل اعتبارا من التسليم الفعلي للمرسل إليه للإخطار التي نصت عليها المادة 790 ق ب ح قصيرة مقارنة بتلك المدة التي نصت عليها المادة 19 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ على أن يوجه الإخطار خلال 15 عشر يوما التي تلي يوم التسليم؛
 - مدة التقادم التي نصت عليها المادة 742 ق ب ج قصيرة و عليه يجب تعديلها في دعاوى النقل البحري بما يخدم مصالح أطراف عقد النقل البحري؛
 - في حالات الإعفاء من المسؤولية نجد أن المشرع الجزائري في نص المادة 803 ق ب ح نص على 12 حالة على سبيل الحصر لإعفائه من المسؤولية وهي كثيرة بالنظر إلى قواعد اتفاقية هامبورغ ، فنوصي بالتقليص منها خدمة لمصلحة المرسل إليه و الشاحن معا؛

- إنشاء لجنة وطنية لتطوير التجارة والنقل البحري يشارك في عضويتها أساتذة و باحثين و مختصين في هذا المجال؛
- انضمام الجزائر إلى اتفاقية هامبورغ 1978، لأنها ترسي نظاما قانوني موحد ينظم حقوق و التزامات الشاحن و الناقل و المرسل إليه بموجب عقد نقل البضائع بحرا .

4-آفاق الدراسة:

- من خلال البحث الذي قمنا به حاولنا الإحاطة بعناصر مسؤولية الناقل البحري، كما تطرقنا إلى أحكام هذه المسؤولية في التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ ، و منه فإن هذه الدراسة تشكل محور دراسات أخرى نصوغها كالتالي:
- دراسة مقارنة بين مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ و اتفاقية بروكسل؛
 - دور اتفاقية هامبورغ في إرساء نظام قانوني دولي موحد فيما يخص مسؤولية الناقل البحري؛
 - مدى تطابق أحكام اتفاقية هامبورغ و أحكام القانون البحري الجزائري.

قائمة المراجع



قائمة المراجع:

قائمة المراجع:

أولا : الكتب العربية:

1. أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، د ط ، 1998 .
2. بسام عاطف المهتار ، معاهدة بروكسل و تعديلاتها ، عقود النقل - مسؤولية الناقل - دعوة المسؤولية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2006 .
3. حمدي الغنيمي ، محاضرات القانون البحري الجزائري ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، جزء 2 ، الجزائر ، 1998 .
4. سعيد يحي ، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 ، المكتب العربي الحديث ، الاسكندرية ، د ت ن .
5. سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات ، النقل أحادي الوساطة و النقل الدولي متعدد الوسائط ، المكتبة القانونية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، 2014 .
6. عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، المجلد 2 ، نظرية الالتزام بوجه عام ، ط 3 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 2000 .
7. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، ط 1 ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع ، المنصورة ، مصر ، 2011 .
8. عبد الفضيل محمد أمين ، القانون الخاص البحري ، ط 1 ، دار الفكر و القانون و النشر و التوزيع ، المنصورة ، 2011 .
9. عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، لوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دراسة مقارنة ، ط 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2009 .
10. عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة البحرية و المعاهدات و البروتوكولات الدولية و المستحدث في أحكام النقض الدستورية العليا ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، د ط ، 2006 .

قائمة المراجع:

11. على حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، جمهورية مصر العربية ، د ت ن .
12. لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، السفينة أشخاص الملاحة ، النقل ، البيوع و التأمين ، ط 1 ، مكتب الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 1996 .
13. لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، دار العلمية الدولية للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، د ط ، 2001 .
14. محمد السيد الفقي ، القانون البحري للسفينة و أشخاص الملاحة البحرية ، ايجار السفينة ، النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، كلية الحقوق ، مصر ، د ط ، 2007 .
15. محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ج 2 ج 3 ط 1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، جمهورية مصر العربية ، 2005 .
16. محمد كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لعام 1978 (قواعد هامبورغ) ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، مصر ، 1997 .
17. محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 ، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ ، منشأة المعارف ، جمهورية مصر العربية ، 1995 .
18. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، ايجار السفينة و النقل البحري ، الحوادث البحرية ، التأمين البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 1994 .
19. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 1996 .
20. هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي ، ط 1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2008 .
21. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، مصر ، 2004 .

قائمة المراجع:

22. هاني دويدار ، قانون النقل، د ط ، دار الجامعة الجديدة ، الأزاريطة ، الاسكندرية ، 2014 .

ثانيا: الرسائل و المذكرات

1-الرسائل الجامعية:

سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ،رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أبي بكر بلقيد ، تلمسان ،سنة 2011-2012.

2-المذكرات الجامعية:

1-الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ،دراسة مقارنة ،مذكرة ماجيستر فرع قانون المسؤولية المهنية ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد معمرى ، تيزي وزو ، 2013.

2- بوحي نصيرة ، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية .مذكرة ماجيستر فرع العقود و المسؤولية ،معهد الحقوق و العلوم الإدارية ،بن عكنون ،جامعة الجزائر ،2002.

3-خلفي أمين ،المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ،التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978 ،مذكرة لنيل درجة ماجيستر في القانون ،فرع قانون المسؤولية المهنية ،كلية الحقوق ،جامعة مولود معمرى ،تيزي وزو،2009.

4-خوفاش نهى ، كواش وحيد ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، مذكرة ماستر ، تخصص إدارة أعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة بجاية ، 2016 .

5-شتوان حياة ،عقد النقل البحري للبضائع ،دراسة فسايطار إتفاقية بروكسل لسنة 1924 و القانون البحري الجزائري ، مذكرة ماجيستر في القانون ،فرع قانون الأعمال ،كلية الحقوق ، جامعة مولود معمرى ،تيزي وزو ، د ت ن .

قائمة المراجع:

- 6- عبد الغني عقون ،التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ،دراسة مقارنة ،مذكرة ماجيستر في الحقوق ، فرع عقود و مسؤولية ،كلية الحقوق ،بن عكنون ، جامعة الجزائر ،2008-2009.
- 7-مروك جميلة ، الاستغلالالمينائي في الموانئ البحرية الجزائرية و مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة قانونية ،مذكرة ماجيستر في القانون الخاص،فرع عقود ومسؤولية ،كلية الحقوق و العلوم الإدارية ، بن عكنون ، الجزائر ،2001-2002.

ثالثا: المقالات:

- 1-هادف محمد الصالح ،التزامات و مسؤولية الناقل البحري ،نشرة القضاة، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية و الوثائق ،وزارة العدل ،2010.
- 2- حسان بوعروج ،مسؤولية الناقل البحري ،مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتihad القضائي للمحكمة العليا ،الغرفة التجارية والبحرية ،1999.
- 3-فتاحي محمد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري و في اتفاقية هامبورغ ، مجلة الحقيقة ، العدد 35 ، جامعة أحمد دراية ،أدرار ، الجزائر ،دس ن .

رابعا: النصوص القانونية:

أ- الاتفاقيات الدولية:

- 1-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 ، معاهدة بروكسل ، و انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964.
- 2-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ،هامبورغ 1978 ، التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 مارس 1978 ،من أجل إرساء نظام قانوني موحد ينظم حقوق و التزامات الشاحنين و الناقلين و المرسل إليهم ، بموجب عقد البضائع بحرا ، وبدأ تنفيذ الاتفاقية في 1 نوفمبر 1992.

ب- النصوص التشريعية و التنظيمية:

1-الأمر رقم 58-75 ،المتضمن القانون المدني ، المعدل و المتمم بموجب قانون رقم :05-07 ،مؤرخ في 13 ماي 2007 ، ج ر العدد 31،الصادر في 13 ماي 2007.

2-الأمر رقم 08-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976،المتضمن القانون البحري ، ج ر العدد 29 ،الصادر في 10 أبريل 1977،المعدل و المتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 جوان 1998،ج ر ، العدد 47 الصادر في 27 جوان 1998.
3- قانون قم 09-08 ، المؤرخ في 25 فيفري 2008 ،يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، ج ر ،العدد 21 ،الصادر في 23 فيفري 2008.

خامسا: القرارات القضائية .

1- قرار المحكمة العليا ،"الغرفة التجارية والبحرية"بتاريخ 16 ديسمبر 1997 ، منشور ملف رقم 162697،منشور بالمجلة القضائية ، الجزائر ،د ع ،سنة 1997.
2-قرار المحكمة العليا ،"الغرفة التجارية والبحرية"بتاريخ 18أفريل 1994 ،ملف رقم 120633 ،منشور بالمجلة القضائية ، الجزائر ،د ع ،سنة 1994.
3- قرار المحكمة العليا ،"الغرفة التجارية والبحرية"بتاريخ 24 فيفري 1990 ،ملف رقم 64975 ،منشور بالمجلة القضائية ، الجزائر ،العدد 1 ،سنة 1990.
4- قرار المحكمة العليا ،"الغرفة التجارية والبحرية"بتاريخ 22 جويلية 1997 ،ملف رقم 153/230 ،منشور بالمجلة القضائية ، الجزائر ،عدد خاص ،سنة 1999.

سادسا: الكتب باللغة الفرنسية.

- 1-Zahi amar,droit des transports ,TOM , OPU , Alger , 1991 .
- 2-Manuel-stephanepiedelievre-dominiqueagency-tandonnet, droit des transports , les regles de hambourg,Paris France,2013.