

34.15.150

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان

كلية الحقوق

مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون النقل

الموضوع

مسؤولية الناقل البحري للبضائع
في القانون الجزائري

إشراف:

الأستاذ بن عمار محمد

إعداد الطالب:

بسعيد مراد

أعضاء اللجنة المشرفة:

رئيسا
مقررا
عضوا
عضوا

أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان
أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان
أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان
أستاذة محاضرة جامعة وهران

الأستاذ كحلولة محمد
الأستاذ بن عمار محمد
الأستاذ بن حمو عبد الله
الأستاذة بوخاتمي فاطمة

السنة الجامعية 2003-2004

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

أهدي ثمرة جهدي، نخشي المواضع إلى:
- من يعجز الفعل والقول عن مرد جيلهما، إلى من يعود
الفضل لهما في جناحي وتوفيتي، والوالدين العزيزين.
- إختوتي وأختاتي.
- كل الأحباء والرفقاء والزملاء.

الحمد لله الذي وفقني لهذا.

م. بسعيد

كلمة شكر

مع خالص احترامي وعميق امتثاني أقدم بالشكر الجزيل إلى:

أساتذتي الدكتور محمد بن عمار عن فانا بما قدمه من عون وأبداء من حرص

على إنجاز هذا البحث في أحسن وجه.

أساتذتي الذين وافقوا على إثراء هذا البحث بمناقشاتهم وتوجيهاتهم القيمة.

إلى كل من أمدني بيد العون بطريقة أو بأخرى على إنجاز هذا البحث من

قريب أو بعيد.

الخطة

المقدمة

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف فيها

المطلب الثاني: حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية

المطلب الثالث: التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضاعة

الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري

المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

الخاتمة



مقدمة



مقدمة:

يأتي النقل في طبيعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي إنجاز المبادلات بين مختلف البلدان دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر، وبالتالي يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرسمي لتنفيذ الصفقات التجارية الدولية مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الدولي أو الوطني¹. والحقيقة أن عقد النقل البحري للبضائع لا يختلف في جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق باستخدام وسيلة محددة في تنفيذه هي السفينة².

وبما أن لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمها وتطبيق ذلك على عقد النقل البحري للبضائع يقتضي من الأمر التعريف بهذا العقد وبيان خصائصه الجوهرية.

فعقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معلوم يتعهد به الشاحن و هذا ما تضمنته المادة 738 من القانون البحري، حيث نصت على أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة"³.

إن عقد النقل البحري ليس من قبيل إيجار الأشياء و إنما هو عقد نقل كعقد النقل البري⁴، إلا أن كلاهما يخضع لقواعد خاصة، و يرجع ذلك إلى المكان الذي يتم فيه النقل البحري و ما يحيط به من مخاطر.

و يتضح مما تقدم أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل و الشاحن، غير أن هناك طرفا ثالثا يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه.

¹: هاني دويدار - موجز القانون البحري الدار الجامعة للنشر سنة 1999 ص 147

²: هشام فرعون - القانون البحري - مطبعة كرم - دمشق - 1976 ص 160

³: الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25

والمتمم من القانون البحري - الجريدتان الرسميتان رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998.

⁴: أنظر بخصوص عقد النقل البري للبضائع - احمد محرز - القانون التجاري الجزائي - العقود التجارية الجزء 4 - دار النهضة العربية لطباعة والنشر - طبعة 1980-1981

فالناقل Le transporteur هو ذلك الطرف في عقد نقل البضائع بحرا الذي يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه. و بالرجوع إلى وثيقة الشحن فإنه من السهل التعرف على هوية الناقل، فإذا صدرت وثيقة الشحن خالية من اسم الناقل عد المجهز ناقلا. و إذا ظهر على صدر وثيقة النقل اسم معين فهو الناقل بذاته¹.

وأما الشاحن Le chargeur هو الطرف الذي يقدم إلى الناقل أو ممثله البضاعة مرفوقة بتصريح بكافة بياناتها، مقابل إستصدار وثيقة شحن من الناقل.

و أما المرسل إليه Le destinataire فهو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع وذلك دون أن يكون طرفا منشأ له، وقد يكون المرسل إليه معروفا عند إبرام العقد، كما يمكن أن يكون مجهولا، ذلك أن عقد النقل ينشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو للحامل².

و يعني هذا أن عقد النقل البحري و إن كان بين طرفين هما الناقل و الشاحن فإنه يرتب حقوقا للمرسل إليه، بأن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة عند وصولها في الميعاد، وهو يسأله عن تسليم البضاعة وفقا لشروط العقد³.

و يتضح مما سبق أن عقد البحري هو عقد رضائي ولا يشترط لانعقاده شكلا خاصا إلا أنه يشترط الكتابة لإثباته.

و أهمية الكتابة لإثبات هذا العقد واضحة، نظرا لما يتضمنه من بيانات تفصيلية عن البضاعة و مواعيد و شروط عملية النقل و مقدار الأجرة المنفق عليها وغير ذلك من البيانات التي لا يمكن تصورها إلا بالكتابة. و إدراكا منه لأهمية هذه الوثيقة عمليا و قانونيا، فقد خصص المشرع الجزائري الفصل الثاني من الباب الثالث من القانون البحري لوثيقة الشحن و نظم أحكامها في أكثر من عشرين مادة.

و يعتبر عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان لكونه شحن لبضاعة لدى ناقل له خطوطه المنتظمة و شروطه المحددة الكاملة التي لا يقبل تعديلها أو مناقشتها وتمتعه

¹ : Patrick Simon, qui est le transporteur maritime, Revue du droit maritime Français, Janvier 1995, page 26

²: المادة 758 من القانون البحري و التي تنص على أنه "يمكن وضع وثيقة الشحن: أ) باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية، ب) لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، ج) لحاملها،

إذا لم يعين الشحن في وثيقة الشحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن " ³: علي البارودي - القانون البحري - الدار الجامعية - 1988 - الصفحة 196

بالإحتكار الفعلي يجعل الشاحن في وضع المغلوب على أمره و لا يملك إلا القبول وبما أن الناقل أقوى مركزا من الشاحن، فهو الأقدر على إملاء شروطه وفرض البنود التي يرغب في تضمينها للعقد و بصفة خاصة ما يتعلق منها بأجرة النقل وإعفائه من المسؤولية. هذا الوضع أدى إلى إلحاق أضرار كبيرة بالشاحنين، بقي هذا الوضع على حاله إلى غاية 1893 حيث صدر قانون هارتر HARTER ACT¹ الذي حاول التوفيق بين مصالح الشاحنين و مصالح الناقلين.

لقد كان لقانون هارتر أثره الكبير في مجال النقل البحري و رحبت به دول كثيرة وهذا ما عجل بالتوقيع على معاهدة بروكسل المؤرخة في 2 أوت 1924 والمعروفة بمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن التي تم تعديلها بموجب بروتوكولين الأول سنة 1968 و الثاني سنة 1979².

و يلاحظ على هذه المعاهدة أنها تتطبق على النقل الدولي دون النقل الداخلي وبالنسبة للدول التي انضمت إليها أو إذا اتفق أطراف عقد النقل صراحة على تطبيق أحكامها³.

كما أن المعاهدة لا تسري على النقل بموجب عقد الإيجار⁴ و إنما تسري على النقل بسند الشحن فقط. هذه المعاهدة وضعت قرينة المسؤولية على عاتق الناقل البحري ولكنها كانت في صف الناقلين بحيث جاءت بقائمة طويلة من أسباب الإعفاء من المسؤولية و التي

¹: وهو قانون فدرالي صدر في 19/02/1893 بالولايات المتحدة الأمريكية سمي بالهارترأكت نسبة إلى مقترحيه على مجلس الشيوخ، وهو كان نتيجة نضال كبير من الشاحنين ضد شروط الإعفاء من المسؤولية باعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك كانت من دول الشاحنين. وسوف نتحدث عن أحكامه الأساسية عند التطرق إليه في الفرع الثاني من المطلب الأول من المبحث الأول في الفصل الأول (أنظر الصفحة 15).

²: Fatima BOUKHATMI – le contrat de transport de marchandise par mere en droit Algérien. le phare N° 39-juillet 2002 page 6

³: انضمت الجزائر إلى هذه المعاهدة بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28

⁴: عقد إيجار السفينة بوجه عام هو العقد الذي يتعهد فيه المؤجر مقابل أجرة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة لمدة محددة (تأجير زمني) أو القيام برحلة أو رحلات معينة (تأجير بالرحلة). وقد اعتنق المشرع الجزائري فكرة التمييز بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري فنضم إيجار السفينة بنصوص مستقلة (المواد 640 إلى 737 من القانون البحري إلى جانب النصوص الخاصة بعقد النقل البحري (المواد 738 إلى 816).

تعمل على نفي هذه القرينة كما حددت مسؤولية الناقل البحري بموجب حد أقصى للتعويض.¹

لهذا انعقد مؤتمر دولي في هامبورغ الألمانية تحت إشراف الأمم المتحدة بحيث تبني ما يعرف بإسم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر في 30 مارس 1978 و التي أصبحت تعرف بإسم قواعد هامبورغ.²

ولعل أهم ما استحدثته قواعد هامبورغ هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فلقد أقامت الإتفاقية المسؤولية على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، فخطأ الناقل كقاعدة عامة، مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو و تابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحادث.³

أما المشرع الجزائري فقد أصدر قانون ينظم الملاحة و التجارة البحرية بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 وهو الأمر الذي غلب عليه الاتجاه الإشتراكي للدولة آنذاك و انعكاسه على نجاعة الاقتصاد الوطني.

سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الإهتمام بالجانب البحري و ذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب قانون 98-05 المؤرخ في 1998/06/25⁴، بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر و فتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني و الأجنبي.

و الملاحظ هو أن التعديل هذا مس ستة مواد فقط من أصل 78 مادة منضمة للنقل البحري للبضائع.⁵

إن عدم الإهتمام بالقطاع البحري للبضائع لم يكن في الواقع من الجانب السياسي فقط، فحتى المفكرون و الباحثون لم يولوا هذا القطاع جانبا من اهتماماتهم.

هذا النقص التشريعي و الفقهي يشكل في إعتقادنا دافعا أساسيا لإختيار مسؤولية

الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري موضوعا لهذا العمل.

¹ :Fatima BOUKHATMI op .cit p6

² : و قد صادقت زامبيا و هي الدول العشرين، على اتفاقية هامبورغ في 1991/10/08 ومن ثم تكون الاتفاقية المذكورة قد دخلت حيز النفاذ الدولي 1992/11/1 إذ وافقا للمادة 30 فقرة واحد من الاتفاقية فإن نفاذها يبدأ من اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الإنضمام

³ : جلال وفاء محمدين - القانون البحري الجديد - دار الكتاب الحديث 1994 ص 234

⁴ : قانون 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 المعدل المتمم للأمر 80/76. الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998

⁵ : الستة (06) مواد التي مسها التعديل الأخير بموجب قانون "98-05 هي "739، 765، 1-801، 2-801، 805، 802"

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين، يرتب التزامات في ذمة طرفيه، فيلتزم الشاحن بتسليم البضائع المتعاقد على نقلها في المكان و الزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأداء أجرة النقل، أما الناقل فعليه التزامات ينجم عن إخلال الناقل بها ضياع و خسارة كبيرة للبضائع المنقولة مما يستوجب حق مساعلة الناقل عن تعويض صاحب الحق في البضاعة.

بمعنى أن الناقل البحري ملزما بالتنفيذ الملائم للالتزاماته المكرسة بوثيقة الشحن التي وضعها و ذلك إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. هذه الالتزامات تقسمها إلى ثلاثة، فهناك التزامات قبل البدء في الرحلة و أثناء الرحلة، و أخيرا التزامات عند الوصول.

فالتزامات الناقل قبل بدء الرحلة و تحضيرها لها تشمل بدورها ثلاث التزامات أساسية حددتها المواد 770- 773- 774 من القانون البحري.

أولا: قبل القيام بالرحلة يحرص الناقل على جعل السفينة في حالة صالحة للملاحة و ذلك بتزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب و بتنظيف و ترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها في حالة جيدة لإستقبالها، و هذا حسب المادة 770 من القانون البحري.

ثانيا: يقوم الناقل بتحميل البضاعة و رصها و صيانتها و حراستها بعناية تامة و هو ملزم بالصناعة الخاصة بالبضائع بعد تبليغه كتابيا من طرف الشاحن و يبين ذلك على البضائع، و هذا ما تضمنته المادة 773 من القانون البحري.

ثالثا: أنه لا يجوز للناقل أن يحمل البضائع على سطح السفينة دون إخبار الشاحن و الإتفاق معه و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارف عليه بوجه العموم و لا يحد من أمن الرحلة¹. المادة 774 من القانون البحري .

¹: المقصود عمليا من عبارات النص هو رص البضاعة لا تحميلها، و هو ما دأبت عليه إصطلاحيا جميع القوانين البحرية، فقد يقع أن تملء عناصر السفينة بالبضائع فلا تبقى مساحة الرص ما عاد بسطح السفينة، فهنا أجاز المشرع الجزائري للناقل أن يرص البضاعة على سطح السفينة شرط أن لا يشكل ذلك خطرا على توازن السفينة و بالتالي على أمن الرحلة، مع إلزام الناقل أن يعلم الشاحن بهذا حتى يبدي الشاحن دقوعه و رفضه هذا الشحن.

أما التزامات الناقل أثناء الرحلة، فهي تشمل إلتزامه بالنقل أي إيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و ذلك في الوقت المتفق عليه و إن لم يتفقا ففي مدة معقولة يراعى في تقديرها مسافة الرحلة و نوع السفينة و قوتها و طبيعة البضاعة¹.

كما على الناقل أن يسلك الطريق المبلغ به، أو الطريق المتفق عليه، و في حالة عدم تحديده يسلك الطريق العادي و في مدة مناسبة، وهو الطريق الأكثر إستقامة أو ما يعرف بالطريق المألوف².

و لا يجوز للناقل تغيير طريقه إلا طلبا لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك و هذا ما تضمنته المادة 775 من القانون البحري.

كما أنه و في حالة توقف الرحلة لسبب أو ما يسمى بالتوقف الاضطراري فعلى الناقل أن يقوم بتأمين مسافنة البضاعة و نقلها إلى ميناء الوصول المتفق عليه و ذلك تحت طائلة التعويض، و يقع هذا الإلتزام على عاتق الناقل أيا كان سبب توقف السفينة.

و أخيرا إلتزامات الناقل عند الوصول، فيقع على عاتقه إلتزامان هاما هما: إلتزامه بفك و إنزال البضائع المنقولة، ثم إلتزامه بتسليمها إلى المرسل إليه.

فأولا يشرع الناقل عند الوصول في عمليات الفك و التفريغ بالعناية التامة مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، و التفريغ عملية مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات. ثانيا إلتزام الناقل أو ممثله بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله، والتي يطالب بإستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن.

و تسليم البضاعة عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لإلتزاماته و يترتب عليه انقضاء عقد النقل البحري³.

غير أنه قد يحدث أن لا يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو كونه غير معروف أو أن يتقدم عدة أشخاص حاملين وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، فهنا ألزم المشرع الجزائري

¹: كمال حمدي- القانون البحري- منشأة المعارف الإسكندرية -1997- الصفحة 538.

²: صلاح الدين عبد اللطيف الناهي - الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهد للنشر والتوزيع- الطبعة الأولى- 1982 - الصفحة 219

³: نصت المادة 739 فقرة 2 على أن " التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع ايداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ."

في نص المادتين 785 و 793 من القانون البحري الناقل أو ممثله بإيداع البضاعة في مكان أمين بالمستودع على نفقة المرسل إليه الشرعي متى تم تحديده، مع إخباره بالشاحن. و التسليم الذي ينهي مسؤولية الناقل لا يكون إلا للمرسل إليه و ليس إلى مؤسسة الميناء، فمسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بالتسليم الفعلي طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري.

التزام الناقل البحري هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري و هو التزام تحقيق نتيجة، و من ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.

و نظرا لما يثيره تطبيق المقتضيات القانونية، سواء الوطنية أو الدولية من إشكالات قانونية تدور أساسا حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فعلى أي أساس تقوم هذه المسؤولية و ما يميزها عن غيرها من المسؤوليات، و ما هو نطاقها، متى تبدأ و متى تنتهي؟ و ما مصير الاتفاقات الخاصة بالتخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها؟ و ما هو معيار تحديد التعويض إذا ترتبت مسؤولية الناقل؟ و ما هي الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل البحري؟

و سأحاول الإجابة على هذه التساؤلات التي يطرحها موضوع "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري" من خلال فصلين.

عالجت في الفصل الأول التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وتناولته في مبحثين في المبحث الأول طبيعة و نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفي المبحث الثاني الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أما الفصل الثاني فقد خصصته للأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع و قسمته بدوره إلى مبحثين، تعرضت في المبحث الأول لدعوى المسؤولية من خلال تبيان أطراف الدعوى والجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

أما المبحث الثاني فقد خصصته لأحكام دعوى المسؤولية من خلال إجراءات دعوى المسؤولية وأخيرا لتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفصل الأول

النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع، الناشئة بموجب عقد النقل، هي التزامات ينجم عن الإخلال بها ضياع و خسارة كبيرة للبضائع المنقولة مما يستوجب حق مساءلة الناقل عن تعويض صاحب الحق في البضاعة. فكل إلتزامات قانونية يترتب على مخالفتها جزاء قانوني ألا و هو المسؤولية وطالما نحن بصدد عقد فإننا نعمل قواعد المسؤولية المدنية و لكن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود إذ أنه يمارس في جو خاص به ألا وهو الوسط البحري الذي له مخاطره الخاصة به. إزاء وضع كهذا كانت لقواعد مسؤولية الناقل البحري خصوصية ينفرد بها عن سائر الناقلين الآخرين و خصوصا الناقل البري الذي تعد قواعد مسؤوليته بمثابة القواعد العامة في مسؤولية الناقلين¹.

و بهذا التقديم الموجز سنعالج في هذا الفصل النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع محاولين في المبحث الأول إبراز ما يميزها كنظام قانوني قائم بذاته بما لها من خصائص، كما نتكلم عن نطاق مسؤولية الناقل البحري أي متى تبدأ و متى تنتهي؟ و ماهي حالات المسؤولية؟ و من هم الأشخاص الملقاة على عاتقهم هذه المسؤولية؟ أما المبحث الثاني فسوف نخصصه للأحكام الموضوعية للمسؤولية الناقل البحري من حيث الإلتفاق على الإعفاء من عدمه و كذلك من حيث حالات الإعفاء القانوني والتحديد القانوني للمسؤولية.

¹ جلال و فاء محمدين- القانون البحري الجديد- دار الكتاب الحديث 1994- الصفحة 264

المبحث الأول : طبيعة و نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع :

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين، يترتب على الناقل التزاما محددا، هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه، وتسليمها في الوقت المتفق عليه، أو كما يحدده العرف، فإذا لم يحقق الناقل هذه النتيجة اعتبر مسؤولا و توجب عليه التعويض. و بما أن التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة، فإنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة و النقصان أو التأخير في تسليمها و هذا الالتزام تناولته المادة 802 من القانون البحري حيث نصت على أنه "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه". و سيتم التعرض في هذا المبحث لطبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول) و نطاق هذه المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول : طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

كل مسؤولية يفترض لقيامها ثلاثة عناصر و هي الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية المدنية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما)¹. فإذا كانت هذه العناصر مشتركة بين المسؤولية العقدية و التقصيرية على حد سواء فإن الأمر يقتضي منا بيان مسؤولية الناقل على أي أساس تقوم عليه ثم تميزها عما قد يقترب منها من مسؤوليات أخرى (الفرع الأول). و خصائص هذه المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل البحري :

تختلف التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل البحري بوجه عام. فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على خطأ حقيقي يتمثل في الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام و الناقل الخاص².

¹: هشام فرعون - القانون البحري - مطبعة كرم - دمشق سنة 1975-1976 الصفحة 215
²: هاني دويدار - موجز القانون البحري - دار الجامعة الجديدة للنشر سنة 1999 - الصفحة 250

إن تحديد أساس مسؤولية الناقل هو بالغ الأهمية و ذلك لاختلاف النظم القانونية للمسؤولية من العقدية عن التصيرية و انعكاسها على الإثبات، و على تحديد التعويض و على أطراف دعوى المسؤولية. و لما كان الأمر كذلك فهذا يقتضي منا بيان أن مسؤولية الناقل البحري التي سنعالجها تقتصر على المسؤولية العقدية، إذ أنها هي التي تشكل جزاء إخلاله بالتزامه التعاقدية إلا و هو إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول ولإعمال قواعد المسؤولية العقدية لابد من شرطين :

أولاً: أن نكون بصدد عقد صحيح.

ثانياً: أن يترتب عن الإخلال بالالتزامات التي يولدها العقد ضرر يصيب المرسل إليه¹.
ولكن مسؤولية الناقل لا تبرز في الواقع العملي بهذا الوضوح و قد تلتبس ببعض المسؤوليات العقدية منها أو التصيرية على حد سواء و المنطق القانوني يقتضي منا تخليص مسؤولية الناقل عما قد يقترب بها من نظم.

الفقرة الأولى: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية التصيرية :

قد يسأل الناقل لا بصفته متعاقدا بل بصفته الشخص المخطأ و يكون هذا الخطأ بعيداً تماماً عن عقد النقل أو أي عقد آخر عموماً و يمكن تصور الحالة هذه عندما ينتهي عقد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ثم يتحصل و أن يرتكب الناقل خطأ يلحق أضراراً بالبضاعة و مثال ذلك تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، كما يمكن أن يحتمل خطأ الناقل و صفيين في آن واحد أي أن يكون خطأ تعاقدياً و في الوقت ذاته تصيرياً و لكن هنا نقول أنه لا يجوز الجمع ولا الخيار بين المسؤوليتين فطالما يوجد عقد فالواجب هو أعمال المسؤولية التعاقدية والتي هي مسؤولية محدودة فهي إما عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها².

و يبدو أن أهمية التمييز بين المسؤوليتين نقل إن لم نقل تتعدم في القانون الجزائري وذلك بالرجوع إلى المادة 813 من القانون البحري التي نصت بأن نفس نظام المسؤولية أي

¹: مصطفى كمال طه - القانون البحري - الدار الجامعية للنشر سنة 1993 - الصفحة 228

²: بوكعبان العربي - الوجيز في القانون البحري الجزائري - دار المغرب لنشر والتوزيع طبعة 202 - الصفحة 127

التحديدات و الإعفاءات تطبق على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر والأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية¹.

الفقرة الثانية: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية العقدية الناتجة عن عقود أخرى:

يسأل الناقل عقديا نتيجة إخلاله بالتزاماته التعاقدية الناتجة عن الإخلال بعقد آخر خلاف عقد النقل البحري، فمثلا قد يكون الناقل هو نفسه وسيط العبور فإن تنفيذه السيء للعقد يرتب المسؤولية العقدية ولكن ليس بوصفه ناقلا، كما يمكن أن يكون الناقل البحري في نفس الوقت هو من يتولى الشحن و التفريغ بمعداته الخاصة، فعندما يخل بالتزاماته التعاقدية فمسؤوليته هنا هي ليست مسؤولية الناقل بقواعدها و تحديداتها بل تسري عليها قواعد مسؤولية مؤسسة الشحن و التفريغ².

فمسؤولية الناقل البحري تستند إلى إخلاله بالتزاماته التي يربتها عقد النقل البحري لا غير و حتى يسأل الناقل لا بد أن يصيب المرسل إليه أضرار (تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها) و لا بد أن تقوم علاقة سببية بين خطأ الناقل و الأضرار اللاحقة بالبضاعة، وهذا ما قضت به المحكمة العليا بصدد قضية كان فيها التلف راجع إلى خطأ البائع إذ أنه لم يسلم البضائع النوعية و الجودة المتفق عليها في عقد البيع و بالتالي أيدت المحكمة العليا الحكم الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي قضى بعدم مسؤولية الشركة الناقلة وبمسؤولية البائع، حيث ورد في قرار المحكمة العليا ما يلي: "...لما كان من الثابت في قضية الحال- أن البائعة (الطاعنة) لم تقم بتسليم البضاعة بالنوعية و الجودة المتفق عليها إلى المشتري (المطعون ضدها) و أن النزاع لا يتعلق بإتلاف أو عيب ناجم عن نقل البضاعة بل يتعلق بعدم تنفيذ الإلتزامات التعاقدية من طرف البائعة، فإن جهة الاستئناف بتأييدها الحكم

¹: الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23/10/76م المعدل والمتمم بقانون رقم 80-80 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري - الجريدتين الرسميتين رقم 1977/29 و رقم 1998/47

²: نصت المادة 916 بحري جزائري على أنه إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن و التفريغ فإن مقال المناولة المينائية بإمكانه تحديد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة لمسؤولية الناقل البحري.

المستأنف لديها القاضي على الطاعة بإرجاع قيمة البضائع المتضررة إلى المطعون ضدها طبقت القانون و بررت قرارها تبريرا كافيا¹.

الفرع الثاني: خصائص قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

إن التشريعات في شأن تأسيس مسؤولية الناقل بوجه عام تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية تعاقدية تقوم على إخلاله بالتزام تحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضاعة كاملة و سليمة و في الميعاد المحدد.²

إن أحكام مسؤولية الناقل البحري تتميز بتأثرها الواضح بالاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية بروكسل لعام 1924 و ما أدخل عليها من تعديل بموجب بروتوكول 1968-02-23 الموقع ببروكسل والتي انضمت إليها دول كثيرة منها الجزائر³.

و لما كان هدف هذه الاتفاقيات هو إقامة التوازن بين مصالح الناقلين و الشاحنين، و من أجل ضمان احترامها كان لا بد أن تكون قواعد أمرها. و سوف نبرز خصائص قواعد مسؤولية الناقل البحري كما يلي:

الفقرة الأولى: تأثير مسؤولية الناقل البحري بقواعد بروكسل 1924 :

لتوضيح هذه الخاصية لا بد من التعرض إلى تطور قواعد مسؤولية الناقل البحري من الناحية التاريخية.

المرحلة الأولى : خضوعها للقواعد العامة.

طالما نحن بصدد عقد النقل وإزاء غياب النصوص الخاصة بعقد النقل البحري كانت قواعد المسؤولية العقدية تخضع إلى القواعد العامة أو ما ورد في القانون التجاري (النقل البحري).

لكن من المعلوم فإن القواعد العامة تجيز شروط الإعفاء من المسؤولية أو حتى تحديدها بمبلغ زهيد وهو ما يصطلح عليه بالتعويض الاتفاقي. و عليه فقد أدرج الناقلون

¹: قرار المحكمة العليا رقم 55935 بتاريخ 19/02/1989 - المجلة القضائية العدد 3 لعام 1990

²: د- هاني دويدار- المرجع السابق - الصفحة 251

³: انضمت الجزائر إلى هذه المعاهدة بموجب المرسوم 64 - 71 المؤرخ في 02 مارس 1964

على وضع هذه الشروط في سندات الشحن التي يخرجونها كشرط الإهمال. (clause Négligence) فقد يتفق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ نتيجة خطأ تابعيه البحريين أو البريين وهذا هو شرط الإهمال الذي ثبت أصلا في إنجلترا¹. ولم يكن أمام الشاحنين أن يعترضوا على هاته الشروط نظرا لضعف مركزهم الاقتصادي. فكانوا الشاحنون يلجأون إلى تأمين بضائعهم إذا أصابت الرحلات البحرية أضرارا. واعتبر القضاء الفرنسي آنذاك هذه الشروط صحيحة وملزمة لأطراف العقد ولكنه فسرها تفسيراً ضيقاً حماية منه للشاحنين، إذ قررت محكمة النقض الفرنسية مسؤولية الناقل رغم شرط الإهمال إذا استفاد الناقل شخصياً من خطأ الربان والتابعين البحريين² و سند القضاء هنا تمليه مبادئ العدالة وحدها، وهي وسيلة ملتوية لمكافحة شرط الإهمال فتعطيل شرط الإهمال بحجة إثراء الناقل هو حل غير سليم ويتنافى مع مضمون العقد شريعة المتعاقدين³. إلا أن إدراج هذا الشرط واجه معارضة شديدة من شركات التأمين إذ أنها بعد أن تدفع التعويض للمؤمن له (الشاحن) يكون لها حق الحلول محله لمطالبة الناقل بالتعويض ولكنها تواجه بنود الإعفاء الواردة في سند الشحن وبالتالي حرمانها من التعويض. ولقد انضم إلى شركات التأمين البنوك إذ أنها تضررت من ضعف القيمة الائتمانية لسندات الشحن، فهي تفتح اعتمادات مستندية بضمانة البضائع المشحونة إذ لها الحق في التنفيذ على البضاعة إذا امتنع الشاحن عن سداد قيمة الاعتماد ولكنها كانت تجد البضاعة متضررة مما يجعل حصيلة التنفيذ ضئيلة لا تفي بقيمة الاعتماد⁴.

و إزاء وضع كهذا كان لابد من تنظيم جديد لقواعد مسؤولية الناقل البحري.

المرحلة الثانية: وقد برزت بذور هذا التنظيم في دول كانت آنذاك دول الشاحنين وهي الولايات المتحدة الأمريكية وكانت في مواجهة احتكار الناقلين البريطانيين والنرويج ولكن فئة الشاحنين في أمريكا كانت ذات نفوذ قوي مما جعلها تتجح في الحصول على تصويت

¹: مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - الدار الجامعية سنة 1989 - الصفحة 251

²: E du pontavice p cardier Transport et affrètement maritimes-Delmas 2° Edition page 110

³: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - الصفحة 253

⁴: جلال وفاء محمدين - المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري - دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1994

لقانون يضمن مصالحها في مواجهة الناقلين ولقد عرف هذا القانون بإسم السيناتور الأمريكي الذي اقترحه أمام مجلس الشيوخ و هو قانون هارتر سنة 1893¹.
و تتلخص أحكام هذا القانون فيما يلي:

1- يحضر على الناقل إعفاء نفسه من الأخطاء التي تقع من الربان أو أفراد الطاقم أو أي تابع آخر و هذه الأخطاء هي التي يطلق عليها الأخطاء التجارية (fautes commerciales).

2- يعفى الناقل بقوة القانون من الأخطاء الملاحية لتابعيه (fautes de navigation) ويعفى كذلك من الأخطاء التي تقع في إدارة السفينة².

3- يلتزم الناقل بأن يسلم للناقل سند الشحن يبين فيه وزن أو حجم البضاعة و كذلك عدد الطرود و حالتها الظاهرة.

4- أن يطبق قانون هارتر على كل البضائع منذ أخذ الناقل لها حتى تسليمها في ميناء الوصول³.

في سنة 1912 قامت اللجنة البحرية الدولية بدراسة معاهدات حول وثيقة الشحن واعتمدت على التجربة الأمريكية (قانون هارتر). ففي سنة 1920 حاولت جمعية القانون الدولي التي أنشأت في سنة 1873 أن تهتم بالقانون البحري، فساعدت هذه اللجنة على تحرير ما يعرف بقواعد يورك و أنفارس هذه القواعد التي هي عبارة عن قواعد تعاقدية نموذجية تحكم العلاقات ما بين الناقل و الشاحن و ما بين المؤجر و مستأجر السفن قامت هذه اللجنة بمراجعة مشاريع اللجنة البحرية الدولية و وضعتها في إطار وثيقة شحن نموذجية وذلك سنة 1921 بلاهاي وبعد المصادقة على هذه الوثيقة أصبحت تعرف بقواعد لاهاي في الثالث من سبتمبر 1921⁴.

إلا أن قواعد لاهاي لم تعط الصفة الإلزامية و أماله لم تتحقق. و هكذا ظهر بوضوح أن التوحيد الدولي في الشروط الأساسية لعقود النقل البحري لا يمكن الوصول إليها بالتطبيق الاختياري. و نتيجة للضغط الذي باشره ملاك البضائع لإعطاء القواعد قوة القانون عقد

¹: هشام فرعون - القانون البحري - مطبعة كرم - دمشق - 1975 1976 الصفحة 228

²: René Rodier - Transport maritime - recueil V° - Daloz - Paris 1974 - page 10

³: أحمد محمود حسني- التعليق على نصوص اتفاقية همبورغ- منشأة المعارف الإسكندرية - 1998 ص 06

⁴: أحمد محمود حسني- النقل الدولي البحري للبضائع - الطبعة الثانية، منشأة المعارف الإسكندرية 1989-الصفحة 24

مؤتمر للقانون البحري في بروكسل سنة 1922 و قد شكل هذا المؤتمر لجنة قواعد لاهاي لسنة 1921 أدخل عليها تعديلات، و قد أعدت هذه اللجنة مسودة تتعلق بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن التي وقعت في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924 من قبل مندوبي بلاد كثيرة¹.

المرحلة الثالثة: معاهدة بروكسل في 1924/08/25

تمثل هذه الاتفاقية حجر الزاوية في البناء القانوني لمسؤولية الناقل و تعد هذه الإتفاقية كنموذج للتوحيد الدولي للقانون البحري، تتعلق نصوصها بالنظام العام ولقواعدها قوة تشريعية ملزمة. و لقد تضمن بروتوكول المعاهدة النص على أن للدول الأعضاء أن تتضمن تشريعها الداخلي أحكام هذه المعاهدة حتى تصبح لها قوة القانون الوضعي داخل البلاد²، و قد أدخلت عدة دول أحكام هذه الإتفاقية في قوانينها الداخلية كما هو الحال بالنسبة للجزائر التي وافقت على هذه الاتفاقية و انضمت إليها بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في جوان 1964، و الجدير بالذكر أن القانون البحري الجزائري ضمن نصوصه أحكام هذه المعاهدة و البروتوكول المعدل لها لسنة 1968 و يلاحظ على هذه المعاهدة أنها تطبق على النقل الدولي دون النقل الداخلي و بالنسبة للدول التي انضمت إلى المعاهدة فقط أو إذا اتفق أطراف عقد النقل صراحة على تطبيق أحكام المعاهدة أو ما يعرف بـ (Paramount clause) كما أن المعاهدة لا تسري على النقل بموجب عقد الإيجار و إنما تسري على النقل بسند الشحن فقط³.

و قد وضعت المعاهدة (بروكسل 1924) أحكاما لمسؤولية الناقل البحري بحيث منعت الشروط الإتفاقية المعفية من المسؤولية و حددت الحالات التي يعفي فيها الناقل من المسؤولية كحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، و بهذا جعلت المعاهدة من إعفاء الناقل من المسؤولية عن تلف البضاعة استثناء من القاعدة. إلا أنه رغم ما حققته معاهدة بروكسل في مجال التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين إلا أنها لم تكسب رضا جميع الدول خاصة

¹ سميحة القيلوبي. موجز القانون البحري. مكتبة القاهرة الحديثة. الطبعة 1 سنة 1969. ص 414

² سميحة القيلوبي - نفس المرجع - الصفحة 415

³ بوكعبان العربي - نفس المرجع السابق - الصفحة 112

التي رأت أن الحماية التي كرسها معاهدة بروكسل للشاحنين غير كافية وما زالت في صف الناقلين ذلك بتقديرها العديد من أسباب الإعفاء من المسؤولية¹.

لهذا انعقد مؤتمر دولي في هامبورغ الألمانية تحت إشراف الأمم المتحدة، بحيث تبنى ما يعرف باسم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر و هذا سنة 1978 والتي أصبحت تعرف باسم قواعد هامبورغ، إلا أنها جاءت لمصلحة الشاحنين وبالتالي لم تصادق عليها الدول البحرية أي دول الناقلين².

الفقرة الثانية: قواعد مسؤولية الناقل البحري قواعد أمرة:

إنه و نظرا للصبغة الحمائية لأحكام المسؤولية، إذ أنها تقررت لحماية الشاحنين ضد تعسف الناقلين فإن إحكامها أمرة لا يجوز الإتفاق على خلافها، إذ لو أمكن تفرغت المسؤولية من محتواها و هذا ما يستخلص

- أولا من فلسفة هارتر (Harter act) وطبقا للمادة الأولى من هذا القانون فإنه لا يجوز لمالك أية سفينة أو مديرها أو ربانها أو وكيل المالك بنقل بضائع أو أموال من أو بين موانئ الولايات المتحدة الأمريكية و الموانئ الأجنبية، أن يدرج في أي سند شحن يصدره أي شرط يعفي به نفسه و يعفي تابعيه المذكورين من المسؤولية عن الهلاك أو تلف الشحنة الناشئة عن الإهمال أو الخطأ في الشحن والرص. و كذلك الحال بالنسبة للمادة 2 منه أنه لا يجوز إدراج شرط في سند النقل من شأنه التخفيف أو يلغي الإلتزامات مالك السفينة في بذل أهميته الكافية في تجهيز السفينة والعناية بها³.

- ثانيا في معاهدة بروكسل 1924 جاءت أحكام المسؤولية بقواعد أمرة وملزمة لجميع الدول الموقعة عليها، و تعتبر أحكام معاهدة بروكسل من النظام العام، فلا يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكامها في عقد النقل بسند الشحن كما لا يجوز الإتفاق بين المتعاقدين على استبعاد تطبيق أحكامها إذا كانت واجبة التطبيق⁴.

¹: جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص 233 وما بعدها

² عبد الحميد الشواربي، عز الدين الدناصوري. المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء - منشأة المعارف الاسكندرية. الطبعة 5 ص 1485 و ما بعدها

³: أحمد محمود حسني - المرجع السابق - الصفحة 27

⁴: سميحة القيلوبي - نفس المرجع السابق - الصفحة 418

و لقد انعكس هذا كله على التشريع البحري الجزائري فقد نصت المادة 811 " يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ماييلي:

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

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

ج - منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع "

كما أن المشرع الجزائري قد نص في المادة 747 من القانون البحري على أنه تسري عند الحاجة الأحكام الخاصة بالإتفاقية الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر و ذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية و الموانئ الأجنبية، و هي إحالة صريحة لتطبيق قواعد معاهدة بروكسل التي هي من النظام العام كما سبق ذكر ذلك. و لكن هذه الصيغة الأمرة تسيير في اتجاه واحد أي أنها الحد الأدنى لحماية الشاحنين وبالتالي يجوز الإتفاق على وضعية أفضل للشاحنين تمنحهم تعويضا أعلى مما يمنحه لهم القانون.

كما أن هذه القاعدة العامة أي الطبيعة الأمرة لقواعد المسؤولية يرد عليها استثناء في نص المادة 812 بحري جزائري و كذلك في نصوص معاهدة بروكسل 1924 فاستبعد المشرع الجزائري تطبيق النصوص الأمرة، و المحددة لمسؤولية الناقل، على البضائع المشحونة على سطح السفينة، و ذلك بسبب الأخطار التي تحيط عادة بالبضائع المشحونة بهذه الطريقة، و على هذا فإن الناقل يستطيع اشتراط إعفائه من تبعة الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة المشحونة على السطح و بالتالي يعتبر الشرط صحيحا ومنتجا لأثره القانوني.

كما لا تطبق النصوص الأمرة على نقل الحيوانات الحية و بالتالي يستطيع الناقل في هذه الحالات كذلك أن يشترط إعفائه من مسؤولية الهلاك أو التلف.

و سنعود إلى تفصيل هذا الإجمال عند تعرضنا للأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري بخصوص الإعفاء القانون من المسؤولية وكذا الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في المبحث الثاني.

الفقرة الثالثة: إقامة التوازن بين مصالح الشاحنين و مصالح الناقلين.

إن هذه القواعد تعد بمثابة التحكيم الصحيح بين مصالح عدة أطراف تتناقض أهدافها من جراء عقد النقل، حيث أن مسؤولية الناقل حققت توازنا بين الشاحنين والناقلين في مجال تضيق الهوة بين مطالبهم (الشاحنين و الناقلين).

و لا شك أن مسؤولية الناقل التي أساسها الإلتزام بتحقيق غاية هي مسؤولية قاسية وحرصا على عدم شل حركة الناقل و ذلك بإتقال كاهله بمسؤوليات يصعب التخلص منها فقد جعل المشرع مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، مسؤولية محدودة.¹

كما يتجسد التوازن بين مصالح الشاحنين و الناقلين فيما يلي :

1- أن النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري أقل قسوة من نظام المسؤولية للناقل البري إذ أنه (الناقل البحري) يتمتع بحالات الإعفاء أكثر مما يتمتع بها نظيره في النقل البري، ففي المادة 803 من القانون البحري حدد المشرع حالات الإعفاء الناقل من المسؤولية بـ12 حالة. أما في القانون التجاري في المادة 48 فيمكن إعفاءه من المسؤولية الكلية أو الجزئية وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه.²

2- أنه في حالة المسؤولية يمكن للناقل أن يحدد التعويض الذي يدفعه إلى الشاحن أو إلى من له الحق في البضاعة، غير أنه لا يمكن للناقل تحديد المسؤولية في جميع الأحوال، بل له الحق في التحديد، إذا لم يصرح الشاحن بنوع و قيمة البضائع قبل شحنها في السفينة ولم يدون التصريح في وثيقة الشحن، ففي هذه الحالة تحدد المسؤولية بما لا يزيد عن 10.000

¹ جلال وفاء محمدين- المرجع السابق الصفحة 271

² أحمد محرز القانون التجاري الجزائري-العقود التجارية-الجزء 4- دار النهضة العربية للطباعة و النشر - طبعة 1981/1980 الصفحة 224 و ما بعدها

وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو بـ30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي (المادة 805 من القانون البحري).

كما أن مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم حددها المشرع وفقا للمادة 805 المذكورة أعلاه بمقدار مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه كما أن الناقل لا يسأل إذا قدم الشاحن تصريح كاذبا (المادة 810 من القانون البحري).

3- تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل بأجل قصير و هو سنة واحدة طبقا للمادة 743 من القانون البحري.

كل هذا هو في صالح الناقل ولكن دون إغفال جانب الشاحن إذ انه يتمتع بما يلي:

1- أن شروط الإعفاء من المسؤولية أو التعويض الإتفاقي الزهيد الذي يقل عن الحد القانوني باطلة و عديمة الأثر.

2- أن مسؤولية الناقل البحري مفترضة تطبيقا للمادة 802 من القانون البحري وبالتالي لا يكلف الشاحن بعبء الإثبات بل أن أي اتفاق بقلب هذا العبء يعتبر باطلا، كما أن الاتفاق بتحديد مسؤولية الناقل بملغ أكبر يعتبر شرط اتفاقي صحيح.

إذن دور المتعاقدين في تنظيم أحكام المسؤولية باتفاقات بينهم، فهو دور محدود، نظرا للطابع الإلزامي لكثير من تلك الأحكام.¹

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

إن التزام الناقل بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول هو إلتزام عقدي أساسه عقد النقل البحري وعليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل التي تنشأ عن الإخلال بهذا الإلتزام تعتبر مسؤولية عقدية أيضا.²

غير أن لمسؤولية الناقل البحري التي نضمها القانون البحري واتفاقية بروكسل لأحكامها نطاق محدد، نطاق زمني هو المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين

¹ هشام فرعون - المرجع السابق - الصفحة 210

² عادل على المقدادي - القانون البحري - مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع سنة 1999 - الصفحة 127

قيامه في ميناء التفرغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها (المرسل إليه أو ممثله القانوني)، فكافة العمليات التي تقع خلال تلك المدة يلتزم بها الناقل، و إن كان للأطراف في القانون البحري، بالنسبة لعمليتين الشحن و التفرغ الإتفاق على خلاف ذلك.¹

كما لهذه المسؤولية نطاق مادي، و نعني به الأضرار التي تشمل هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها. و لهذه المسؤولية نطاق بالنسبة للأشخاص و يعني ذلك الأشخاص الذين تسري عليهم أحكامها.

كما يلاحظ أنه إذا كان الناقل مسؤولاً على إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه، وهو التزام خطير نظراً لمخاطر الرحلة البحرية فإن المشرع حدد حالات كثيرة يعفي فيها الناقل من المسؤولية و كذلك حالة تحديد التعويض الذي يدفعه للشاحن بموجب شروط الإتفاقية.

لقد أورد المشرع في القانون البحري أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقل البحري تسري حيث يكون ثمة عقد لنقل البضائع بحراً، فبموجب عقد النقل هذا يتعهد الناقل البحري بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجره الحمولة (المادة 738 من القانون البحري).²

على أن تسري أحكام نقل البضائع حسب المادة 746 على ما يلي:

أ- العلاقات بين جميع الأشخاص المعنيين بالنقل البحري في حالة عدم وجود عقد إيجار السفينة.

ب- في علاقة النقل والغير الحائز على السند عن طريق التطهير وفي وثيقة الشحن الصادرة تنفيذاً لعقد إيجار السفينة.

إذن المشرع الجزائي لم يستبعد الملاحة الساحلية (التي تتم بين موانئ جزائرية) من الخضوع لأحكام تلك المسؤولية. واستبعد النقل بمقتضى عقد إيجار السفينة إلا إذا صدر سند

¹: الباب الخامس من القانون البحري تحت عنوان النشاطات المينائية في فصله الأول تحت عنوان المناولة المينائية (Manutention portuaire) فنصت المادة 912 على أنه تشمل المناولة عمليات الشحن والرص والفك والإنزال على السطوح الترابية والمغازات.

²: نصت المادة 738 بحري "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر وبتعهد الشاحن بدفع مكافأة والمسماة أجره الحمولة"

الشحن تنفيذاً لعقد إيجار السفينة، فعمليات النقل التي تتم بموجب عقود إيجار السفينة لا تطبق عليها أحكام عقد نقل البضائع و منها تلك الخاصة بمسؤولية الناقل البحري.¹

غير أنه متى قام المستأجر بتظهير سند الشحن للغير فإن مالك السفينة يصبح مسؤولاً في مواجهة ذلك الغير طبقاً لأحكام عقد النقل البحري وهذا هو المقصود من البند -ب- من المادة 746 المذكورة أعلاه و هو الغير الحائز على السند عن طريق التظهير.

فمسؤولية الناقل البحري التي رسم القانون البحري أحكامها لها نطاق زمني حددته المادة 802 من القانون البحري وهي المدة بين تكلف الناقل بالبضائع في ميناء الشحن وبين تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ.

و لهذه المسؤولية أيضاً نطاق مادي إذ هي تشمل هلاك البضائع و تلفها و التأخير في تسليمها وهذا ما يستفاد من المادة 805 من القانون البحري التي نصت على كيفية انعويض في حالة الهلاك الكلي و الجزئي و في حالة التأخير.

كذلك فإن أحكام هذه المسؤولية تسري ليس فقط في مواجهة الناقل المتعاقد وإنما أيضاً في مواجهة الناقل الفعلي وكذا في حالة النقل المتتابع.

و مت تبين ذلك فإنه لزم في دراستنا لنطاق مسؤولية الناقل البحري أن نعرض أولاً للنطاق الزمني فهذه المسؤولية ثم لنطاقها المادي و أخيراً لنطاقها من حيث الأشخاص.

الفرع الأول : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري؛

المقصود بهذا الفرع هو تحديد النطاق الزمني التي تسري عليه القواعد المتميزة لمسؤولية الناقل أي متى تبدأ هذه القواعد في السريان ومتى تنتهي؟

الجواب على هذا السؤال قد يبدو بديهي و ذلك بأن قواعد المسؤولية تكون سارية طالما عقد النقل قائم أي منذ تكلف الناقل بالبضائع إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها.

و ما من شك أن المشرع الجزائري يقصد بتكلف الناقل البحري بالبضائع استلامه إياها من الشاحن أو من ممثله و أخذها على عاتقه حسب نص المادة 739 من القانون البحري التي

¹: محمد كمال حمدي مسؤولية الناقل البحري - منشأة المعارف الإسكندرية - 1995 - الصفحة 36

نصت على أنه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني...".

و لكن الأمر لا يتم غالبا بهذه البساطة، و حتى تتضح المسألة لا بد أن نعالجها في ظل قانون 1936 الذي ظل ساريا في الجزائر كغيره من النصوص القانونية الفرنسية ثم في ظل القانون البحري الجزائري.

الفقرة الأولى : أحكام قانون 1936

إن أحكام هذا القانون و خصوصا نص المادة 1 منه التي حددت نطاق تطبيقه بأنه تسري على عقد النقل البحري بصفة محددة و حصرية أي فقط منذ استلام البضاعة تحت الروافع إلى حين تسليمها تحت الروافع depuis la prise en charge sous plan jusqu'à la livraison au destinataire sous plan .

إذن فعقد النقل البحري في ظل قانون 1936 يتميز بوحدة في العملية القانونية وبتعدد الأنظمة القانونية لنفس العملية بحسب مراحلها و هذا ما أطلق عليه العميد روديار قوله " Le sectionnement juridique " و عليه فأحكام المسؤولية الواردة في قانون 1936 تسري على المرحلة البحرية فقط دون الشحن و التفريغ سواء في ميناء الشحن أو في ميناء التفريغ¹، و عليه فهو تقسيم قانوني لكن إزاء المشاكل التي طرحتها نصوص هذا القانون وقصورها على نوع معين من طرق الشحن (الروافع) كان لابد من إصلاح قانوني و تم ذلك بموجب قانون 1966 الذي ألغى التقسيم و إعتبر عقد النقل وحدة متكاملة وهذا هو الوضع في القانون الجزائري.

الفقرة الثانية : أحكام القانون الجزائري

إن القانون البحري الجزائري تأثر بإصلاحات القانون الفرنسي سنة 1966 وتضمنه لعدة أحكام من معاهدة بروكسل حيث اعتمد نظام وحدة عقد النقل البحري فبالرجوع إلى المادة 739 المذكورة أعلاه نجد أن مسؤولية الناقل تبدأ بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه (جميع أنواع البضائع) و تنتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهذا ما أيدته المادة 802 بقيام مسؤولية الناقل البحري خلال هذه المرحلة أي منذ تكلفه بها إلى

¹ : René Rodière. Emmanuel du pantavice –Droit maritime Dalloz –Delta –12 édition-1997 –page 310 paragraphe 338

حين تسليمها. و لقد جسدت المحكمة العليا تطبيق أحكام نص المادتين 739 و 802 من القانون البحري في العديد من قراراتها، مؤكدة بأن عقد النقل البحري للبضائع لا ينتهي إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وليس قبل ذلك بأي حال من الأحوال.

بمعنى أن مسؤولية الناقل البحري تعتبر شاملة أي يتحمل الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل المنتظمة مرحلة التحميل بميناء الشحن إذ الناقل هو الذي يقوم بتحميل و رص البضاعة بعناية تامة تطبيقا للمادة 773 من القانون البحري. وخلال المرحلة التي تستغرقها السفينة لقطع المسافة بين مينائي الشحن والوصول وذلك بالتنفيذ الملائم، ومرحلة التفريغ بميناء الوصول إذ يقوم الناقل بتفريغ البضاعة بالعناية التامة طبقا لنص المادة 780 من القانون البحري. وآخر مرحلة من التسليم إلى المرسل إليه بعد تفريغها وفي حالة عدم حضوره يضعها الناقل بمؤسسات التخزين ولا تنتهي مسؤوليته إلا بعد التسليم الفعلي طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري¹. و التسليم يكون بناء على وثيقة الشحن أو وثيقة نقل صحيحة طبقا لنص المادة 782 من القانون البحري و هذا التسليم الذي ينهي المسؤولية لا يكون إلا المرسل إليه و ليس إلى مؤسسة الميناء، و قد نصت المادة 739 فقرة 2 على أن التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن.

و قد أصدرت المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية العديد من القرارات الخاصة بالمسؤولية الشاملة للناقل البحري طبقا لنص المادتين 739 و 802 من القانون البحري (القرار رقم 139907 الصادر بتاريخ 1996/07/09)².

كما أصدرت قرارات بمسؤولية الناقل عن التفريغ والتحميل تطبيقا للمادتين 780-773. (القرار رقم 107294 بتاريخ 1996/03/26 و القرار رقم 135606 الصادر بتاريخ 1996/02/27)³.

¹: مستيري فاطمة - عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري- مقال منشور المجلة القضائية للطرق البحرية والتجارية للمحكمة العليا - عدد خاص - الديوان الوطني للأشغال التربوية - 1999 الصفحتين 53 و 54

²: أنظر الملحق الخاص بقرارات المحكمة العليا الصفحة 157

³: أنظر الملحق الخاص بقرارات المحكمة العليا الصفحة 155

فقررت في هذا السياق في تاريخ 1997/07/22 أن "مسؤولية الناقل البحري تنتهي بالتسليم القانوني و أن التفريغ لا يعني التسليم. لذلك أكدت المحكمة العليا في قرارها هذا أنه من المستقر عليه قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه. و من المقرر قانونا أيضا أن تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي"

فحسب قرار المحكمة العليا قضاة المجلس أخطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من إختصاص المؤسسة المينائية متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إلى تسليمها قانونيا مما عرض قرارهم للنقض.¹

فهناك قرارات عديدة تؤكد على المسؤولية الشاملة لناقل البحري عن تنفيذ النقل البحري كاملا ومن ذلك قرارها الصادر في 1998/05/16 الذي أقر بأن الأضرار اللاحقة بالبضاعة في الميناء تستتبع مسؤولية الناقل، كون أن التسليم لم يتم بعد² حيث بينت المحكمة العليا أن قضاء الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليمها وفقا لنص المادة 802 من القانون البحري و قيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقا للمادة 873 من القانون البحري لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر، بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه، إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ، و هو ما لم يثبت القيام به في قضية الحال و بالتالي استوجب النقض.

كما قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية في قرارها المؤرخ في 2001/02/13 رقم 242808 بأن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من طرف المرسل إليه لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة، و أن النقص في البضاعة من مسؤولية الناقل البحري منذ استلام البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل

¹: قرار المحكمة العليا رقم 153230 بتاريخ 1997/07/22 منشور بالمجلة القضائية عدد خاص الديوان الوطني

للأشغال التربوية 2001 الصفحة 211 - أنظر الملحق الصفحة 163.

²: قرار رقم 169663 بتاريخ 1998/05/16 المجلة القضائية - العدد الخاص - الديوان الوطني للأشغال التربوية 2001 الصفحة 178 - أنظر الملحق صفحة (168).

إليه أو ممثله القانوني و هو ما لم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدلا عنه في هذه القضية.¹

إذن بتحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي تظم القانون البحري أحكامها بأن الفترة الزمنية بين استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ. فالبضائع محل عقد النقل البحري تمر بعدة مراحل، فالناقل يتسلم البضائع من الشاحن في ميناء الشحن ثم تجري العمليات بعد ذلك تبعا على النحو التالي:

- 1- شحن البضائع و تحميلها، رص البضائع و تستيفها و حراستها و صيانتها ثم نقلها (الرحلة البحرية). و هذا ما عبرت عنه المادة 773 بقولها "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها ونقلها و حراستها و يخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق و حسب أعراف ميناء التحميل ..."
- 2- أن يسلك الناقل الطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده يسلك الطرق العادي و في مدة مناسبة و هذا ما تضمنته المادة 775 من القانون البحري. كما لا يجوز للناقل تغيير طريقه إلا طبقا لإنقاذ الأشخاص أو الأموال و في حالة توقف الرحلة الاضطراري يجب على الناقل تأمين مسافنة البضائع و نقلها لميناء الوصول المتفق عليه حسب المادة 776 من القانون البحري² و يلاحظ من خلال مضمون هذه المادة أن الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ عقد النقل مهما كانت الظروف.
- 3- و إذ تصل السفينة إلى ميناء التفريغ تجري العملية بطريقة عكسية و ذلك على النحو التالي: فك البضاعة، تفريغها من السفينة و أخيرا في ميناء التفريغ تسليمها إلى صاحب الحق فيها مباشرة و هو التسليم الذي ينقضي به عقد النقل البحري³ وهذا ما عبرت عنه المادة 780 من القانون البحري بنصها على أنه " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية

¹ قرار رقم 242808 المؤرخ في 2001/02/13 عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، منشور بالمجلة القضائية لسنة 2001، العدد الأول.

² تنص المادة 776 من القانون البحري "في حالة توقف الرحلة ليس ما يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر .

³ محمد كمال حمدي - المرجع السابق- الصفحة 39

حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع و مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".¹

و في حالة عدم حضور المرسل إليه يضع الناقل البضاعة بمؤسسات التخزين ولا تنتهي مسؤوليته إلا بعد التسليم الفعلي طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري.

الفرع الثاني : النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع :

فكاي مسؤولية تعاقدية لا بد من توافر عناصر الثلاثة وهي الخطأ العقدي، الضرر والرابطة السببية، و لما كان إلتزام الناقل إلتزاما بتحقيق نتيجة حسب المادة 738 من القانون البحري، ألا وهي إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول فإن الناقل يكون مغفلا بإلتزامه إذا لم تصل البضاعة إلى ميناء الوصول أو تأخرت في الوصول على الميعاد المتفق عليه. فغاية الشاحن هو نقل البضاعة عبر البحر، و هو يتوقع وصولها دون عيب، كما يتوقع الشاحن أو من له الحق في تسليم البضاعة وصولها إلى الميناء المتفق عليه في موعد محدد.² و بالتالي يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة و تلفها كما يجوز إثارته عن التأخير في تسليم البضاعة المنقولة. فالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يتسع ليشمل صورا ثلاث للضرر الذي قد يلحق بالبضاعة و المرسل إليه: هلك البضاعة و تلفها و التأخير في تسليمها و هذا ما يشترق من أحكام المواد 802 و 805 من القانون البحري.

الفقرة الأولى : -هلاك البضاعة (perte):

تعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها، فإلتزام الناقل هو بتسليم المرسل إليه البضاعة بحالتها و كميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا كما هو الحال لو

¹: الملاحظ بخصوص المادة 780 و الإحالة التي تضمنتها إلى المادة 607 فهو يبدو خطأ مطبعي و دليل ذلك أن النص الفرنسي في المادة 780 جاءت الإحالة للمادة 763 و نحن نرى أن كلا المادتين 607 و 763 لا تنطبقان. والأصح حسب ما جاء في المادة 773

²: هاني دويدار - المرجع السابق - الصفحة 254

وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها.¹ و لا بد من ضرورة التمييز بين ضياع البضاعة كاملة أو ما يعرف بالهلاك و بين النقص الموجود في البضاعة فإن حصل نقص في العدد أو الوزن كان الناقل مسؤولاً، هذا و لا بد أن نشير أن العرف البحري قد جرى على التساهل في الهلاك اليسير الذي يصيب البضاعة أثناء النقل و هو ما يعرف بعجز الطريق.² و يختلف قدر هذا النقص بحسب طبيعة البضاعة ذاتها فإذا كانت من السوائل فمن الجائز أن يتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو، و إذا كانت من الحبوب فمن الجائز أن يتسرب منها قدر ضئيل بسبب عملية الشحن و التفريغ. و قد يتضمن سند الشحن تحفظات يدرجها الناقل بخصوص حالة البضاعة أو كميتها أو قدرها، وفي هذه الحالة يفترض أن الناقل تسلم البضاعة بحالتها عند عرضها على المرسل إليه أي أن النقص في البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على تسلم الناقل لها. و يقع على المرسل إليه إثبات عكس ذلك بكافة الطرق القانونية.³

غير أنه في حالة الهلاك الكلي أي الضياع فالقانون يساعد الشاحن إذ أنه يقيم قرينة مفادها مسؤولية الناقل (المادة 802 من القانون البحري) و هذه القرينة تعفي الشاحن من عبء الإثبات الخطأ التعاقدية، إذ لا يتطلب من المدعي (المرسل إليه) إثبات واقعة سلبية هي عدم تسلمه البضائع.

غير أنه إذ لم يصرح الشاحن بطبيعة و قيمة البضائع قبل شحنها في السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار إلى تصيب البضاعة إلا بموجب تعويض محدد حددته المادة 805 من القانون البحري.

الفقرة الثانية: تلف البضاعة وتعييبها (Avarie) :

و يقصد بتلف البضاعة أنها تصل كاملة من حيث الوزن و المقدار إلا أن الضرر أصابها من حيث نوعها فتصل تالفة، كفاكهة تفسد أو أجهزة تحطمت، إذ يستوي أن يشمل التلف البضاعة كلها أو جزء منها.⁴ و يسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف و العيوب التي أصابت البضاعة، و لكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن

¹: سميحة القليوبي - مودز القانون البحري - مكتبة القاهرة الحديثة - الطبعة الأولى - 1969 - الصفحة 278

²: د- هشام فرعون - المرجع السابق - الصفحة 217

³: سميحة القليوبي - المرجع السابق - الصفحة 278

⁴: محمد كمال حمدي - مسؤولية الناقل البحري للبضائع - منشأة المعارف بالإسكندرية - 1995 - الصفحة 72

بموجب تحفظات يديها الناقل حول البضاعة و قد نصت على ذلك المادة 756 من القانون البحري على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملئم المتعلق بحالة و تكيف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة.

و إذا لم تسلم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".

أما إذا كان سند الشحن نظيفا، أي خاليا من التحفظات فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة.¹

غير أنها تعتبر باطلة و عديمة الأثر اتجاه الغير الرسائل و الاتفاقات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حينما يتعهد الناقل بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ و هو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها غير أنه يجوز للغير التمسك بوثيقة الشحن هذه تجاه و هذا ما نصت عليه المادة 757 من القانون البحري الجزائري.

و الناقل في حالة تسلمه سند الشحن نظيف و تلف البضاعة لا يستطيع إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن تجاه الغير الحامل الشرعي لوثيقة حتى وإن كانت لدى الناقل ورقة ضمان أو رسالة صادرة من الشاحن إذ لا حجية لها و تعد باطلة حسب المادة 757 المذكورة أعلاه.²

الفقرة الثالثة: التأخير في وصول البضاعة (Retard) :

إن إلتزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة و بحالتها في المكان المتفق عليه و إنما عليه أيضا أن يسلمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه، فيمكن مساءلة الناقل عن حالة التأخير الغير العادي وفقا لما جرى عليه العرف بخصوص نوع هذه البضائع وطريقة نقلها.

و قد نصت المادة 775 على أنه يجب أن تتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده في الطريق العادي غير أنه لا يعد مخالفة لعقد

¹: عادل علي المقدادي - المرجع السابق - الصفحة 130

²: Fatima BOUKHATMI- la lettre de garantie au chargement, le phare n° 41- septembre 2002 page 10 et 11.

النقل البحري أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك و لا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك. من خلال روح نص المادة المذكورة يتبين أنه يمكن أن يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير، إذا كان لإنقاذ حياة أشخاص أو أموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

غير أن التأخير بذاته يعتبر ضرراً بالنسبة للشاحن حتى وإن وصلت البضاعة سالمة، لأنه قد تتعرض البضاعة إلى كساد مما يؤدي إلى هبوط في أسعارها.

بعكس إذا ما وصلت في ميعادها المقرر¹. و التأخير من جانب آخر يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليم البضاعة في ميعادها المقرر الأمر الذي يلحق ضرراً بالشحن².

فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن التأخير فإنه إما كان التزام الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد التزاماً بنتيجة فإن إثبات التأخير لا يثير أي صعوبة إذا كان ميعاد التسليم متفق عليه و مدرج في وثيقة الشحن، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول التسليم يكون بذاته خطأ عقدياً و من تم لا يحتاج المرسل إليه بعد ذلك إلى إثبات الضرر باعتبار أن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة³.

أما في حالة إذا لم يكن هناك ميعاد متفق عليه لتسليم الناقل للبضاعة فإن الميعاد الذي يكون واجباً فيه التسليم هو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي و من تم يكون المدعي (المرسل إليه) مطالباً بإثبات ذلك الميعاد، و ما يلقاه من مجادلة في الإثبات من الناقل الذي يقدم الدليل على أن الميعاد المذكور لم يحن بعد.

موقف المشرع الجزائري جاء غامضاً حول هذه المسألة فنص على أنه في حالة عدم الاتفاق على الميعاد يتعين على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيها الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة و لم يوضح المقصود بالناقل الحريص ورجوعاً إلى القضاء فإن المحكمة العليا لم تصدر أي قرار بهذا الشأن، و لعل مرجع ذلك أن الحالات

¹: محمد كمال حمدي - المرجع السابق - الصفحة 75

²: عادل علي المقدادي - المرجع السابق - الصفحة 131

³: محمد كمال حمدي - المرجع السابق الصفحة 76

التي لا يتفق فيها الطرفان على ميعاد لتسليم هي حالات قليلة إن لم نقل منعدمة عمليا وبالتالي فالنزاعات الناشئة عن ذلك غير واردة.

كما تجدر الملاحظة في شأن نطاق مسؤولية الناقل البحري ماديا أن المشرع الجزائري أهمل تنظيم حالة هلاك البضاعة حكما و ذلك إذا تجاوز الناقل مدة معينة دون تسليمه للبضاعة، و بعكس مشرعنا فقد نظم المشرع المصري هذه الحالة في قانون التجارة البحرية أين منح الناقل تسليم البضاعة لصاحبها في أجل أقصاه (60) يوما من ميعاد التسليم، و إلا اعتبرت البضائع هالكة¹. فقد أقام القانون البحري المصري قرينة مفادها هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال سنتين (60) يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم وما على الناقل إلا نقضها بإثبات أن البضاعة لم تهلك و إنما تأخر وصولها فقط.²

الفرع الثالث: نطاق المسؤولية من حيث الأشخاص :

الأصل أن يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته أي منذ البداية إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى نقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد و ناقل فعلي، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فتنتقل البضاعة من ناقل إلى آخر حتى تبلغ المرسل إليه، و ذلك هو النقل المتتابع والذي يتم بموجب سند الشحن المباشر.

الفقرة الأولى : مسؤولية الناقل الفعلي

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن و يتعهد بإتمام النقل بجميع مراحلها، و له أن يعهد بجزء من المرحلة إلى ناقل بحري آخر أو بتنفيذ عملية النقل كلها إلى ناقل آخر هو الناقل الفعلي أو البديل³.

¹: المادة 228 من قانون التجارة البحرية المصري نقلا عن كمال حمدي - المرجع السابق - الصفحة 76
²: جلال وفاء محمددين - القانون المصري البحري - توزيع دار الكتاب الحديث - سنة 1994 الصفحة 268
³: محمد كمال حمدي - المرجع السابق - الصفحة 78

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالة إلا في حالة توقف الرحلة لسبب ما، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عما يلزم لتأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر حسب المادة 776 من القانون البحري الجزائري.

و في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر تكون مصاريف المسافنة و أجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل، إلا إذا أبعاد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف و هذا حسب المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

و هذه الحالة التي نظمها المشرع الجزائري حالة إضطرارية، غير أن مشرعين آخرين مثل المشرع المصري نص على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها لناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك، على أنه يبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل (الناقل المتعاقد) مسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل¹.

الفقرة الثانية: مسؤولية مجهز السفينة :

إن الأصل هو أن الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء نقلها إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، و التعرف على الناقل البحري أمر سهل إذ يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على مصدرها اسم الناقل و بالخط العريض، غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل وهذا طبقا للمادة 754 من القانون البحري التي تنصت على أنه " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذا عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

فمجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة بإسمه كمالك أو مستأجر.

ففي حلة نقل البضائع من طرف مالك السفينة، يكفي فقط الاستعلام على اسم السفينة للتعرف على مالكةا وبالتالي اعتباره هو الناقل البحري.

¹: أحمد محمود حسني - النقل الدولي البحري للبضائع - منشأة المعارف الإسكندرية - الطبعة الثانية - سنة 1989 - الصفحة 303

أما في حالة استئجار السفينة، فالمرسل إليه يرجع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل وذلك ضمن ثلاثة فروض:

1- في حالة استئجار السفينة لمدة معينة، المستأجر هنا له صفة الناقل و ليس المالك.

2- في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة المؤجر هنا له صفة الناقل .

3- في حالة استئجار السفينة كلها، المستأجر هو الناقل البحري¹.

غير أنه يلاحظ أن الناقل المتعاقد إذ يعهد إلى الناقل الفعلي بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها لا يذكر في سند الشحن بل هو مجرد اتفاق بينهما.

الفقره الثالثه: المسؤولية في حالة النقل بوثيقة مباشرة (النقل المتتابع) :

تكون ثمة نقل بوثيقة شحن مباشرة عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها، و إنما بمعونة ناقلين آخرين، و يتم ذلك بواسطة وثيقة شحن تحكم عملية النقل بجميع أجزائها، و من ثم يكون بيد الشاحن وثيقة شحن واحدة بكل عمليات النقل المتعاقبة².

و في حالة النقل بوثيقة شحن مباشرة يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان، ينقلها بدوره إلى نقطة أخرى ثم يسلمها إلى ناقل ثالث و هكذا إلى أن تصل البضاعة إلى مكان الوصول، و يترتب على وحدة النقل في هذه الحالة مايلي:

- أنه للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر وثيقة الشحن المباشر مع أنه لم يتسلم البضاعة من هذا الناقل و إنما تسلمها من الناقل الأخير.
- أن شروط وثيقة الشحن المباشرة تحكم عمليات النقل في العلاقة بين الناقل الأول أو الشاحن أو المرسل إليه³.

¹: سوف نتطرق لهذه الحالة عندما نتكلم عن المدعي عليه بمسؤوليات الناقل البحري في الفصل الثاني .

²: كمال حمدي- المرجع السابق - الصفحة 81

³: هاني دويدار المرجع السابق - الصفحة 316

و قد فصل المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الأول و الناقلين المتتابعين في النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة، فقضت المادة 764 من القانون البحري على أنه "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحنة مباشرة، و لا يحتج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين."

كما نصت المادة 765 "أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على لناقل في كل المسافة التي تسير عليها وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني، و يسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الإلتزامات في مسافة النقل الذي قام به و ذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة."

كما أنه للناقل الذي دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته المتضامنة الناتجة عن وثيقة الشحن الرجوع على الناقلين الآخرين، غير أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع على ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته و هذا تطبيقا لمادة 766 من القانون البحري.

إذن من خلال استقراء المواد المذكورة أعلاه يتضح أن المشرع الجزائري أسس للنقل المتتابع أحكاما فيما يخص مسؤولية الناقلين توافق بين مصلحة و حقوق صاحب البضاعة من جهة و بين إلتزامات الناقلين الأول و المتتابعين من جهة أخرى، فأجازت هذه الأحكام للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار التي لحقت بالبضاعة و ذلك نيابة عن باقي الناقلين على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل. و لكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الخسائر و في هذه الحالة يعد كل ناقل مسؤولا حسب نسبة أجرة الحمولة التي قبضها وهذا هو مؤدي نص المادة 767 من القانون البحري.

المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل

البحري للبضائع :

تعتبر أحكام معاهدة سندات الشحن 1924، مثلها في ذلك أحكام القانون البحري الجزائري عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين بالقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن و لذلك فقد تضمن كل من المعاهدة والقانون تحديداً لإلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، و نصا على بطلان كل شرط أو إتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفاً لمسؤولية الناقل عن مخالفة هذه الإلتزامات، على أن المعاهدة و على غرار القانون البحري، بعد أن حددت نطاق مسؤولية الناقل على هذا الوجه، لم تغفل المخاطر الخاصة التي تكتفئ النقل البحري وتهدر كل مظاهر الحماية الواجبة للناقلين البحريين، فلهذه الأحكام منظور خاص لكيفية تحقيق التوازن بين المصالح، فقصت بإعفاء الناقل قانوناً من المسؤولية في بعض الحالات من جهة ثم حددت مسؤوليته عند قيامها بمبلغ معين من جهة أخرى¹.

والملاحظ أن هذه الأحكام لم تقتصر على تحديد إلتزامات الناقل، بل عنيت أيضاً بفرض إلتزامات محددة على عاتق الشاحن تقابل ما فرضته على الناقل من إلتزامات.

المطلب الأول : الإتفاق على إعفاء الناقل من مسؤولية أو التخفيف منها :

قد يحدث عملاً أن ينفق أطراف عقد النقل البحري على خلاف القواعد والأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل، بل أن الغالب أن يشترط الناقل الذي يمثل عادة شركات ملاحية كبرى، إعفائه من المسؤولية كلية أو التخفيف منها أو تحديدها بمبلغ معين، و يلجأ الناقل إلى ذلك بالنص مقدماً على هذه الشروط في وثيقة الشحن، بحيث يجد المتعاقد نفسه مضطراً إلى قبولها².

¹: مصطفى كمال طه- المرجع السابق - الصفحة 246.

²: هاني دويدار- المرجع السابق - الصفحة 264.

و النظام القانوني للنقل البحري للبضائع يبطل كأصل عام الشروط الاتفاقية التي تستهدف إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها مقابل تقرير حد أقصى لمسؤولية الناقل.

الفرع الأول : الشروط الباطلة بطلان مطلق:

وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري كأصل عام يقع باطلا أي شرط في عقد النقل مفاده إعفاء الناقل البحري المسؤولية أو التخفيف منها. فنصت المادة 811 "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 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب.

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

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع¹.

تطبيقا لهذا النص تبطل الشروط الآتية بطلانا مطلقا:

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة مع تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب و تنظيف و ترتيب جميع أقسامها التي توضع فيها البضائع و جعلها بصفة جيدة لإستقبال البضائع ونقلها و حفظها (المادة 770 من القانون البحري).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من العناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها و نقلها و حراستها. (المادة 773 من القانون البحري).

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من عمليات فك و إنزال البضائع بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول و بالعناية التي تم تحميلها. (المادة 780 من القانون البحري).

¹: نصت المادة 2 فقرة 8 من معاهدة بروكسل على أن " كل شرط أو تعاقداً أو اتفاقاً في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية أو يتضمن تخفيف المسؤولية يعتبر باطلاً بطلانا مطلقاً ولا تترتب على أثر ما" أنظر الملحق الخاص بالمعاهدة ص 116

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

- الشرط الخامس بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطائه الشخصية أو عن الأخطاء التجارية للربان و لتابعي و مستخدمي الناقل.

- شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في المادة 805 بإستثناء الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤوليته بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري.

- شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن، لأنه يسمح للناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.

- الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤولياته و إلتزماته، كما لو اشترط أنه يضمن الأخطاء في الملاحة فهو شرط باطل (المادة 803 من القانون البحري).

فكل هذه الشروط الباطلة تستفاد من المادة 811 من القانون البحري كما يمكن

ملاحظة شروط أخرى في مواد متفرقة وهي :

- الشرط الذي يتضمن تقصير مدة التقادم بأقل من سنتين من يوم تسليم البضاعة أو من يوم كان يجب أن تسلم فيه و ذلك أن من شأن هذا الشرط التخفيف من مسؤولية الناقل الناجمة عن المادة 742 من القانون البحري.

- كما تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضاعة عن الشروط المبينة في المادة 790 و هي قيام المرسل إليه بتبليغ الناقل في ميناء التحميل بحصول لأضرار قبل أو في وقت تسليم البضاعة، و إذا لم تكن الخسائر ظاهرة فتبليغ عنها خلال 3 أيام من استلام البضائع¹.

¹ يجب الإشارة إلى أن قواعد هامبورغ لسنة 1972 لا تقتصر على تنظيم مسؤولية الناقل البحري فقط و إنما تتضمن كذلك أحكاما خاصة بمسؤولية الشاحن قبل الناقل البحري و خاصة في حالة شحن بضائع خطيرة، و هذا هو منهج المشرع الدولي في شأن إبطال الشروط المعدلة لأحكام مسؤولية الناقل البحري ذلك أن قواعد هامبورغ لا تبطل هذه الشروط و إنما تبطل بوجه عام جميع الإتفاقات المخالفة لأحكامها، مما يصبغ عليها طابع القواعد الأمرة. و في ذلك نص المادة 23 فقرة 1 من المعاهدة على أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو أية وثيقة أخرى لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الإتفاقية يعتبر باطلا و لاغيا في حدود مخالفته لها لكن البطلان لا =

الفرع الثاني: الشروط الصحيحة

إن المشرع الجزائري و في مقابل حرمان الناقل البحري بموجب أحكام نص المادة 811 من القانون البحري من إدراج شروط إعفائه من المسؤولية، فإنه رخص له في حالات معينة أن يشترط شروطا تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون. فنصت المادة 812 على أنه "خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

- أ- عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفرغها و لغاية تسليمها.
- ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة"

فأجاز المشرع للناقل اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة وذلك خلال المدة ممتدة بين استلام الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية البدء في تحميلها على ظهر السفينة. كما يمكن اشتراط الإعفاء خلال الفترة الممتدة بين التفرغ و وضع البضاعة على الرصيف أو إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها. غير أنه لا يجوز إعفائه من المسؤولية أو اشتراط إعفائه عن المرحلة البحرية الواقعة بين ميناء الشحن وميناء التفرغ.

كما أجاز المشرع للناقل اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته في حالة نقل الحيوانات أو نقل البضائع على سطح السفينة و ذلك بعكس بعض التشريعات الأخرى التي اعتبرت هذه الحالتين أي نقل الحيوانات أو نقل البضائع على سطح السفينة من أسباب الإعفاء القانوني من المسؤولية أي بحكم القانون¹. و هذا ما استقرت عليه المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية على أنه يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية طبقا للمادة 812 من القانون البحري خلال المدة من استلامه البضاعة إلى غاية تحميلها و من نهاية تفرغها إلى

=يؤثر على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الصفة التي يتضمنها. مثال ذلك الإتفاق على افتراض خطأ الناقل في حالة حدوث الضرورة في حالة الحريق بحيث ينتقل إلى عبء نص المسؤولية

¹: المادة 232 من قانون التجارة البحرية المصري تقرر عدم مسؤولية الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية والمادة 231 من قانوننا لتجارة البحرية المصري تنص على أن الناقل البحري لا يسأل عن هلاك أو تلف البضاعة الذي يذكر في وثيقة الشحن أنها منقولة على سطح السفينة. (نقلا عن - د هاني دويدار - المرجع السابق صفحة 279 - 280)

غاية تسليمها إلى المرسل إليه، كما يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة و هو ما قضت به المحكمة العليا¹. و لكن السؤال المطروح هنا هو عن مقصود المشرع من الحيوانات الحية في نص المادة 812 من القانون البحري، فهل يراد بها كل الحيوانات الحية أم فقط تلك التي تملك المؤهلات الفيزيولوجية للحركة و التنقل؟

و يرى البعض أن هذا الشرط الإتفاقي لا يمكن إعماله إلا على الحيوانات التي يترك لها قسط من الحرية أثناء نقلها، أو التي يرافقها تابع للشاحن يتولى رعايتها، أما الحيوانات الأخرى المقيدة الحركة كالقواقع و المحار التي تنتقل في صناديق أو طرود مغلقة فيسأل الناقل بشأنها طبقا لأحكام القانون البحري.

و بالتالي فالحيوانات الحية الجائز اشتراط الإعفاء أو تحديد المسؤولية عنها، هي من قبيل المواشي و الطيور و حيوانات العروض كالفيلة و غيرها².

بالإضافة إلى الشروط الصحيحة التي يمكن للناقل إدراجها تطبيقا للمادة 812 من القانون البحري، توجد شروط أخرى منها: أنه يمكن للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتوى البضاعة إذا سلمت له و هي محزومة (المادة 756 من القانون البحري) و هذا لأن وثيقة الشحن تشكل الإثبات على استلام الناقل للبضاعة التي ذكرت فيها قصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أنفا كسند لحيازة البضائع واستلامها حسب المادة 749، كما أنه طبقا للمادة 761 تعد وثيقة الشحن ثابتة بالقرينة بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبنية في الوثيقة لذا يجوز له أن يدرج شرط عدم علمه بالبضاعة.

كل هذه الشروط تعتبر صحيحة إذا أدرجها الناقل في وثيقة الشحن و هي في الحقيقية تحقيقا للتوازن في المصالح بين الناقلين و الشاحنين.

¹: قرار مؤرخ في 1979/04/08 ملف رقم 149627 عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا - غير منشور
²: عبد الرحمان سليم - شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية سنة 1956 - الصفحة 111

المطلب الثاني: الإعفاء القانوني من المسؤولية .

إن إلتزام الناقل البحري كما سبق ذلك تفصيل ذلك هو إلتزام بتحقيق نتيجة (une obligation de résultat) وهي إيصال البضاعة سالمة و كاملة و تسليمها في الميعاد المتفق عليه إلى المرسل إليه.

و لذلك يكون الناقل مسؤولا عن التعويض إذا تخلفت هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، الذي لا بد له أو لتابعيه فيه¹ وهذه القواعد هي بعينها التي اعتمدها معاهدة بروكسل 1924 في تنظيم مسؤولية الناقل البحري فنصت في المادة 4 فقرة 2 من المعاهدة على أنه: " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الإستثناء، و يحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي و لا فعل الناقل و لا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف".

هذا النص (المادة 2/4 من معاهدة بروكسل) حدد 18 حالة لإعفاء الناقل من المسؤولية².

أما معاهدة هومبورغ لسنة 1978 فقد تضمنت أسباب عامة كالسبب الأجنبي و أخرى خاصة كخطأ الشاحن، أو العيب الذاتي للبضاعة- عجز الطريق- خطأ الغير- إنقاذ الأرواح و الأموال- نقل الحيوانات و النقل على سطح السفينة (المادة 5 من معاهدة هومبورغ 1972)³. في القانون الفرنسي لسنة 1966 حدد تسعة (09) حالات فقط لإعفاء الناقل من المسؤولية (المادة 27 فقرة "L" من قانون 1966)⁴.

القانون البحري الجزائري أقصى ست حالات من حالات الإعفاء الواردة في معاهدة بروكسل 1924 و أبقى على 12 حالة لإعفاء الناقل من المسؤولية، فنصت المادة 803 على

¹: علي حسن يونس - العقود البحرية - دار الفكر العربي - بدون سنة الصفحة 93

²: أنظر الملحق الخاص بمعاهدة بروكسل ص 119

³: أنظر الملحق الخاص بمعاهدة هومبورغ ص 126

⁴: E. du pontavice p.cordiere .op.cit. page 118.

أنه " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما 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 المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

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

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

هـ- القوة القاهرة.

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

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

ح - أخطاء الشاحن، و لا سيما التخزين أو تكييف أو تغليب البضائع.

ط - عيب خفي للسفينة يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

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

ك- الأفعال المسببة لحدث لا ينسب للناقل.

ل- أي بسبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقدم

الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن يسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وأنهم لم

يسهموا في الخسارة أو الضرر.

إذن الحالات الإثنا عشرة التي جاء بها المشرع يمكن تصنيفها إلى 05 مجموعات

المجموعة الأولى تظم أسباب تتعلق بالسفينة و العاملين عليها، المجموعة الثانية تتعلق

بالقوة القاهرة عموماً و المجموعة الثالثة تتعلق بأخطاء الغير، المجموعة الرابعة تتعلق

بخطأ المتضرر. المجموعة الخامسة تتعلق بتنفيذ التزام قانوني.

الفرع الأول : أسباب الإعفاء المتعلقة بالسفينة أو العاملين عليها

إن الأسباب التي يمكن إدراجها تحت هذه المجموعة هي ما وردت تحت الحروف أ- ب- ط من نص المادة 803 من القانون البحري و هي تشترك جميعها في أن مردها السفينة ذاتها أو العاملين عليها أو أخطاء ملاحية يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

الفقرة الأولى: حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 أعلاه.

إن التزامات الناقل تبدأ قبل أخذ البضاعة على عاتقه، و بعبارة أخرى أن هناك التزامات تقع على عاتق الناقل قبل تسلم البضاعة ومن هذه الإلتزامات تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وتزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب، و تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضاعة و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها¹، فإذا وفى الناقل بهذا الإلتزام فإنه يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة التي توجد بعد ذلك وهذا بإقامة الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 بأن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر لاحقاً².

إن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو إلتزام بوسيلة و بعد ذلك يحق للناقل إثبات أن الضرر أو الخسارة وقعت في حالة عدم الصلاحية للملاحة للسفينة³.

غير أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن نتائج عدم صلاحية السفينة للملاحة مربوط ببذل العناية الكافية قبل الرحلة و عند البدء فيها، و يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية الكافية على عاتق الناقل⁴.

¹: تنص المادة 770 من القانون البحري الجزائري "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي: أوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

ب-تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب

ج-تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها"

²: صلاح الدين عبد اللطيف الناهي - الوجيز في مبادئ القانون البحري - دار المهد للنشر والتوزيع الطبعة الأولى

1982 الصفحة 225

³ René Rodiere Emmanuel du ponta vice .op. cit. page 345

⁴ : Alain Seriaux, la faute du transporteur- Economica Paris 1984 page 54

و للناقل أن أثبت ذلك بكافة الطرق كالشهادات التي تصدرها السلطات الإدارية وهيئات التفتيش التي تقدمها له بعد الفحص و التحقيق من صلاحية السفينة للسفر¹.

الفقرة الثانية: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل . (المادة 803/ب).

الإعفاء من الأخطار الملاحية يبرره أن الناقل لا يتدخل في ملاحاة السفينة وسيرها وذلك بما للربان من سلطة واسعة في التصرف و هو إعمالاً لأحكام نص المادة 592 من القانون البحري التي اعتبرت الربان المسؤول الوحيد عن سير و حركات السفينة في المياه التي تمر بها و في أماكن الرسو و الاقتراب، كما على الربان قيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة و حسب القواعد و الأعراف البحرية الدولية الجاري العمل بها. و هذا خروجاً عن الأصل العام الذي يقرر أن المتبوع مسؤول عن أعمال تابعيه حسب المادة 136 من القانون المدني² و هذا ما يبرر ذاتية القانون البحري.

فالناقل معفى من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها تابعيه من ربان و مرشد أو مندوب ... فما هو الخطأ الملاحي؟ و كيف برزت فكرته؟

فعندما كانت تخضع مسؤولية الناقل البحري للقواعد العامة و إعمالاً لمبدأ الحركة التعاقدية جرت العادة على تدوين الناقل في وثيقة الشحن لبند يعفيه من الأخطاء التي يرتكبها الربان أو تابعيهم ويسمى هذا الشرط بشرط الإهمال الذي نشأ أصلاً في إنجلترا³ وكان لهذا الشرط أساسين أحدهما اقتصادي و الثاني قانوني.

أولاً الاقتصادي: إذ أن شركات النقل كان عليها أن تستثمر كثيراً في سبيل تطور أسطولها و ضمان وسائل السلامة للركاب و البضائع وفي حالة مسؤولياتها كانت تتعرض للحكم عليها بتعويضات ضخمة و بالتالي قصد تخفيف الأعباء المالية لجأ المجهزون إلى شرط الإهمال كوسيلة تعفيهم من المسؤولية عن أعمال تابعيهم و بالتالي من دفع التعويضات

¹: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - الصفحة 254

²: نصت المادة 136 من القانون المدني على أنه "....."

³: سميحة القليوبي - المرجع السابق - الصفحة 395

للأشخاص المتضررين من أعمال تابعيهم و هذا ما يسمح لهم بتحقيق التوازن المالي لشركاتهم¹.

ثانياً الاعتبار القانوني، أن مسؤولية المتبوع من أعمال تابعيه تقتضي قدرة المتبوع على الحراسة و المراقبة و توجيه المتبوع، و الربان هنا في مركز التابع للناقل و لكن لما كان هذا الأخير غير قادر على مراقبته و توجيهه بما للربان من سلطة واسعة في التصرف إذ كما يقال أن الربان هو السيد على السفينة بعد الله، هذه كلها تضعف الرابطة التبعية بين الناقل و الربان².

أما أن شرط الإهمال فهو إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان و البحار والمرشد أو أي شخص آخر يعمل على ظهر السفينة و هذا الشرط يغطي كل الأخطاء التي تقع سواء أكانت أخطاء ملاحية أو أخطاء تجارية.

و لكن منذ أن أبرمت معاهدة بروكسل 1924 و من خلالها التشريع الفرنسي لعام 1966 الذي استقى منه المشرع الجزائري الكثير من أحكامه أصبحت شروط الإعفاء باطلة (المادة 811 من القانون البحري) و هذا يعني أن شرط الإهمال أصبح باطلاً بسبب تعاقدي، و لكنه يعتبر سبب إعفاء قانوني و أن نطاقه أصبح ضيقاً مما كان عليه كشرط اتفاقي فهو هنا لا يشمل إلا الأخطاء الملاحية دون غيرها من الأخطاء³. فالخطأ لملاحي هو الخطأ الفني الواقع في قيادة السفينة و تسييرها كالقيام بمناورة معينة أدت إلى تصادم أو الإبحار رغم سوء الأحوال الجوية، أما الخطأ التجاري فهو يتعلق بالبضاعة ذاتها كالخطأ في شحنها أو رصها.

هذا و أن التمييز بين الخطأ في الملاحة و الخطأ التجاري ليس بالأمر السهل دائماً، فالخطأ في الملاحة هو خطأ فني يتصل بقيادة السفينة، و أما الخطأ التجاري فخطأ خاص باستثمار السفينة⁴ و يعود للقضاء تقدير في أي الزمرتين يدخل الخطأ و لا يعتبر الفصل في

¹ : A- ZAHY – Droit des transports – Tome 1 O.P.U 1991 page 179

² : Hassania CHERKAOUI -la responsabilité international des Transporteurs maritime et aérien. Edition Soche press 1987 page 138 –139

³ : مصطفى كمال طه – المرجع السابق – صفحة 254

⁴ : Hassania CHERKAOUI , Op cit , page 154

ذلك فصلا في مسألة من الوقائع و إنما فصلا في ناحية قانونية، و على هذا فهي تخضع لرقابة المحكمة العليا¹.

و الخطأ الملاحي له تصوران يتمثلان في الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة بدليل نص المادة 4 فقرة 2 بند أ من معاهدة بروكسل، لكن القانون الفرنسي و منه المشرع الجزائري الذي استقى منه أحكامه اقتصر على ذكر الأخطاء الملاحية دون الأخطاء في إدارة السفينة.

فصت المادة B/27 من قانون 1966 بنصها.

Les fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.

و الأخطاء في إدارة السفينة هي الأخطاء في الأعمال التي تتعلق بالسفينة ذاتها كصيانتها و المحافظة عليها و أعمال إدارة السفينة يقوم بها الربان حتى و لم تكن هناك بضائع على سطحها.

و لكن الأخطاء في إدارة السفينة قد تؤثر في الحمولة كعدم إحكام غلق إحدى فتحات السفينة مما يسفر عنه دخول المياه و تلف البضاعة و هنا الناقل مسؤول لأن العمل هنا يعتبر خطأ في إدارة البضاعة لا ينطبق عليه الإعفاء المذكور أعلاه ويسأل عنه الناقل². و الواقع أن تحميل الشاحن أضرار لا موجب بما كان يجب أن يتحملها الناقل دون غيره و ما على الناقل إلا الرجوع على مسبب الضرر و هو الربان أو أي شخص آخر من أشخاص الملاحة البحرية³.

فالمشرع الجزائري كغيره من المشرعين قد أخذ بحالات الإعفاء التي وردت في اتفاقية بروكسل 1924 و التي مضى عليها وقت طويل و قد عدلت باتفاقية هومبورغ 1978⁴.

¹: هشام فرعون - المرجع السابق - الصفحة 220

²: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - الصفحة 255

³: عادل علي المقدادي - المرجع السابق - الصفحة 133

⁴: في معاهدة هومبورغ 1978 تم إلغاء الحالة المستثناة الخاصة بالخطأ في الملاحة وفي إدارة السفينة، و بالتالي في ظل معاهدة هومبورغ الناقل مسؤول عن هذه الحالة.

الفقرة الثالثة: عيب خفي للسفينة لا يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي:

تقتضي هذه الحالة، من الناقل التخلص من مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة، أن يثبت أن تلك الأضرار قد حدثت نتيجة وجود عيب خفي في السفينة. و ترجع الحكمة من وراء هذا السبب إلى اعتبارات العدالة، إذ ليس من العدل أن يأخذ الناقل بعيب مجهله في السفينة خصوصا و أن السفن اليوم عالية التكنولوجيا و كثيرة التطور و التقنيات، كما أن خضوع السفينة السفن للفحص الفني الدوري من شركات متخصصة ينفي عنصر الخطأ عن الناقل، فإذا لم تستطع هذه الشركات اكتشاف الخطأ فهذا دليل على أن العيب خفي فعلا.¹ فقد نصت المادة 230 من القانون البحري الجزائري على أنه يجب أن يجرى التفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب صلاحية شهادة السلامة وذلك للتخفيف من أن السفينة تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية. كما يمكن، تخضع السفينة لتفتيش إضافي عام أو جزء حسب الحالة عندما ينتج حادث أو يلاحظ عيب ما يخل بسلامة السفينة أو بفاعلية آلات الإنقاذ أو العدة و هذا تطبيقا للمادة 231 من القانون البحري. و ليعفى الناقل هنا لابد من أنه يثبت أنه بذل العناية اللازمة في فحص السفينة وأنه لم يلحظ أي عيب فيها، و قد ورد هذا الإلتزام في صيانة المادة "عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي".

و هو في هذا أفضل من القانون الفرنسي الذي كان يقضي بالإعفاء في حالة العيب الخفي و فقط و كان القضاء هو الذي يرى ضرورة هذه العناية حتى يعفى الناقل، و لكن اليوم أصبحت هذه العناية واجبا قانونيا.²

و قد جرت العادة أن يثبت الناقل أن العيب خفي بالاعتماد على الشهادات التي تسلمها الإدارة أو شركات تصنيف السفن و القاضية بخلو السفينة من العيوب و لكن هذا ليس بالدليل القاطع وإن كان يشكل قرينة لصالح الناقل ولكن المحاكم تقبل إثبات عكسها.³

¹: هشام فرعون - المرجع السابق - 221

²: Alain SERIAUX. Op. cit. page 55

³: René Rodiere. Emmanuel du pontavice. op. cit. page 348

الفرع الثاني: القوة القاهرة عموماً (المادة 803 الفقرات هـ - د - و - ج)

تنتقي مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو نقص إذا كان هذا التلف راجعاً إلى قوة القاهرة أو حادث مفاجئ لا يد له فيه. و لا فرق من الناحية القانونية بين القوة القاهرة و الحادث المفاجئ الذي يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية¹. ويعتبر إعفاء الناقل من إلتزامه بسبب القوة القاهرة تطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 176 من القانون المدني².

و إن كانت القوة القاهرة وردت في نص المادة 803/هـ. كحالة من حالات الإعفاء إلا أنه يمكن أن يدرج تحتها حالات أخرى وردت كأسباب إعفاء مستقلة، لكنها لا تعدو أن تكون مجرد تطبيقاً لها، و هذه الحالات هي ما ورد في المادة 803 الفقرات د - و - ج وهي على التوالي - أخطار وحوادث البحر، الإضرابات و غلق الأبواب، الحريق.

الفقرة الأولى: القوة القاهرة :

تعرف القوة القاهرة عموماً بكونها الحدث ليس بالإمكان توقعه و لا بالمستطاع دفعه أو تلافيه³. و القوة القاهرة، كالحدث المفاجئ يتميز بأنه حادثة لم يكن في وسع الناقل توقعها أو مقاومتها، و عليه فشرط القوة القاهرة تظهر في كونها أمراً خارجياً. أي لا يسبب شيء في حدوثها للناقل كما يجب أن تكون أمراً غير متوقعا أن ليس بإمكان الرجل العادي - وهو الناقل العادي - توقعه *imprévisibilité* و يشترط كذلك أن يكون الحادث غير ممكن الدفع *ineristabilité*.

أي يستحيل تجنب أثارها و الاستحالة هنا تقدر بمعيار موضوعي⁴ و على قاضي الموضوع أن يتحقق من توافر شروط القوة القاهرة المذكورة أعلاه، و هي الشروط التي تخضع لرقابة المحكمة العليا، و ذلك مؤدى اجتهاد المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية عندما قررت في 1991/06/02 القرار رقم 735657 أنه يشترط لوجود القوة

¹ سميحة القليوبي - المرجع السابق - الصفحة 385

² تنص المادة 176 من القانون المدني على ما يلي " إذا استحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ لإلزامه، ما لم يثبت إستحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ الإلتزامه

³ عبد الرزاق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول - مصادر الإلتزام - دار النشر للجامعات العربية - سنة 1952 - الصفحة 876

⁴ عادل علي المقدادي - المرجع السابق - صفحة 134

القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية أن يثبت عدم القدرة على التوقع و عدم القدرة على المقاومة و من ثم فإن القضاء بخلاف هذا يعد مخالفا للقانون¹. و واقع الأمر أنه لا سبيل لحصر الحوادث التي يمكن أن تعد قوة القاهرة، منها الفتن و الحروب، و الحصار البحري على ميناء الشحن أو التفريغ، بل ذهب بعض من الفقه إلى اعتبار السرقة من قبيل القوة القاهرة إذا حصلت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض و تجنبها غير ممكن و انتفى كل خطأ من الناقل أو تابعيه².

الفقرة الثانية: أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة:

الوسط البحري له مخاطره و لا يجب تحميل الناقل فوق طاقته و عليه فالعواصف القوية المفاجئة و الأعاصير تعد حوادث بحرية تعفي الناقل من المسؤولية (المادة 203 الفقرة د)، و لكن يجب أن تتوافر فيها شروط القوة القاهرة السابق ذكرها و لا يكون الناقل أو تابعيه قد تقاعسوا في أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية أو اتخاذ الإحتياطات اللازمة لحفظ و سلامة البضاعة. غير أن العواصف و الأعاصير، فإن اعتبارها قوة القاهرة يختلف باختلاف الفصل السنوي الذي تبحر فيه السفينة، و قد ذهبت المحكمة العليا أن العاصفة في فصل الشتاء لا تعد قوة القاهرة من تم لا مجال لإعفاء الناقل من مسؤولية³. و قد أكدت المحكمة العليا هذه الحالة بقرار آخر على أن العاصفة تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء، و الملاحظ أن المحكمة العليا أخذت القوة كمعيار لقبول مفهوم مخاطر الإستغلال و اعتبار العاصفة كقوة القاهرة حيث أنها اعتبرت في القرار المذكور أن بلوغ العاصفة 6 و 7 من سلم يوقور تعادل تساقط أوراق الأشجار و يعتمد في هذه الحالة على رياح قوتها 10 أي ما يعادل 100 كلم في الساعة⁴.

¹: قرار المحكمة العليا- الغرفة التجارية و البحرية مؤرخ في 1991/06/02 ملف رقم 73657 منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا 1993 العدد الثاني -الديوان الوطني للأشغال التربوية - الصفحة 108 - أنظر الملحق ص 145

²: كمال حمدي - المرجع السابق -ص 101

³: قرار المحكمة العليا بتاريخ 1991/05/19 - الملف رقم 77660 - المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1993 العدد الثالث - الصفحة 154

⁴: قرار المحكمة العليا بتاريخ 1997/06/24 - الملف رقم 153254 - المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1997 العدد الثاني - الصفحة 125

كما حكم في فرنسا أن العوائق الرملية أو الصخور التي تحيط بسواحل إفريقيا ليست عاملاً غير متوقع، وإنما هي ظاهرة معروفة لجميع الملاحين، وبالتالي يجب تفاديها أثناء الملاحة البحرية.

La barre sur les cotes d 'Afrique n'est pas un fait imprévisible mais un phénomène bien connu de tous les navigateurs ¹.

الفقرة الثالثة: الحريق :

يعرف الحريق عموماً بأنه إشتعال البضاعة عن طريق شعلة متوهجة، ولا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يقع من فعل أو خطأ الناقل وهذا ما جاء في المادة 803 فقرة ج.

والملاحظ أنه يقع إثبات الحريق على عاتق الشاحن، الذي يجب أن يثبت أن الحريق يرجع سببه إلى فعل أو خطأ الناقل حتى تقوم مسؤولية هذا الأخير. كما أنه ينظر إلى الحريق كسبب معني واسع إذ تدرج تحت هذه الحالة التلف الذي يعيب البضاعة مثلاً نتيجة إلقائها في البحر تنطفيء، إذ العبرة هنا بما يحدثه الحريق لا الحريق ذاته².

وقد نصت المادة 2/4 من معاهدة بروكسل على أنه لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطأه، وهذا ما أخذت به معاهدة هومبورغ سنة 1978 التي نصت في المادة 4/5 على أنه في حالة الحريق يكون الناقل مسؤولاً بشرط أن يثبت المدعى أن النار قد نتجت عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه و مقتضى ذلك أن الناقل يثبت سبب الحريق فكل حريق مجهول السبب يعتبر الناقل مسؤول عليه في ضل قواعد هومبورغ³.

¹ : Com 21 janvier 1959 Bull. transp -1959-Droit maritime .René RODIERE Emmanuel du pontavice – page 350

² : مصطفى كمال طه – المرجع السابق – الصفحة 256

³ : أحمد محمد حسن – المرجع السابق – صفحة 236

الفقرة الرابعة: الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته

كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب :

يعتبر الاضراب قوة قاهرة في بعض التشريعات، كالقانون المصري¹، أما المشرع الجزائري فقد جعل الإضراب سبباً قائماً بنفسه لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته، و يعتبر الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أنواع مختلفة من العوائق التي تمنع من تنفيذ الناقل لالتزامه أو تأخر هذا التنفيذ، فإذا دفع الناقل الإعفاء من المسؤولية وجب عليه أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرد إلى الإضراب أو الإغلاق أو العوائق العارضة و يجب أن يترتب استحالة التنفيذ، فلا يكفي أن ترتب عليها صعوبة التنفيذ فقط² و لكن لا يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوفر أوصاف القوة القاهرة كما هو الحال في القواعد العامة، فقد يكون العائق كلياً أو جزئياً. و يشترط لاستفادة من الناقل من هذا السبب أن لا يكون قد ارتكب إهمالاً أو تقصيراً في تنفيذ التزامه كأن يتأخر في شحن البضاعة ثم يأتي بعد ذلك الإضراب يعوق عملية الشحن و بالتالي تلف البضاعة. والملاحظ في الفقرة - و - من المادة 803 من القانون البحري الجزائري ورود عبارة مهما كانت الأسباب و قد يفهم منها أن الناقل يعفي من المسؤولية عن الإضراب ولو كان نتيجة خطئه أو بسببه.

الفرع الثالث: خطأ الغير

هنا في الحقيقة لا ينسب الناقل أي خطأ سواء منه أو من تابعيه و لقد وردت تطبيقات هذه الحالة في المادة 803 الفقرات ك- ل أي حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل و ثانياً حالة وجود أي سبب آخر لا يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه.

و هما في الحقيقة وصفان لكل واحد عبر عنه المشرع الفرنسي في المادة D/27 من

قانون 1966 "Faits constituant un événement non imputable au transporteur"

¹: المادة 229 من قانون التجارة البحرية المصري - عن كمال حمدي - المرجع السابق - الصفحة 100

²: علي حسن يونس - المرجع السابق - الصفحة 108

و هي عبارة جمعت ما ورد في اتفاقية بروكسل في المادة 4 فقرة 2 و هي سبعة حالات (أخطار و حوادث البحر - قوة القاهرة - القضاء والقدر - الحرب - أعمال أعداء...)¹

الفقرة الأولى: الأفعال المنسبة لحدث لا ينسب للناقل :

نصت المادة 803 فقرة ك من القانون البحري على هذا السبب وما دام الفعل المسبب للحدث لا ينسب للناقل فلا يبقى هنا سوى خطأ الغير وهذا الغير لا يكون من الأشخاص التابعين للناقل. و تطبيقا لذلك فإن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان ذلك الضرر نتيجة تصادم راجع كلية لخطأ ربان سفينة أخرى ففي هذه الحالة يجب على المتضرر الرجوع على مالك السفينة².

كما أنه تعتبر من فعل الغير الفتن و الثورات و أعمال القرصنة وذلك مرده أن الفتن و الثورات إذا لم تعد قوة القاهرة وهذا لعدم توافر شروطها (أي عدم التوقع واستحالة الدفع) فإنها تعتبر أفعالا صادرة من الغير و بالتالي سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية.

الفقرة الثانية: أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه

و قد نصت المادة 803 فقرة ل- من القانون البحري على هذا السبب إلا أنه يبدو أن المشرع الجزائري قد وقع في تكرار فيما يخص الحالتين (ل) و(ك) إذا كان يمكن الاستعاضة عنهما بتعبير خطأ الغير على مراعاة أن الربان أو مندوبي الناقل البحري لا يعدون من الغير.

و المشرع اشترط في الفقرة ل- من المادة 803 حتى يكون هذا السبب نافيا للمسؤولية أن يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصا أو بسبب مندوبيه و أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

الفرع الرابع: خطأ المتضرر :

طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني فإن خطأ المتضرر يكون سببا معفيا للمسؤولية حيث نصت المادة 177 من القانون المدني على أنه "يجوز للقاضي أن ينقص

¹ : René Rodière Emmanuel du pontavice – op. cit. page 348 paragraphe 369

² : محمد كمال حمدي – المرجع السابق – ص 110

مقدار التعويض، أو لا يحكم بالتعويض إذ كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه".

أما في مجال القانون البحري فالمتضرر هو الشاحن الذي تتلف بضاعته، و عليه يمكن أن يدرج تحت هذه الحالة ما ورد في المادة 803/فقرة ح-ز **الفقرة الأولى: خطأ الشاحن :**

يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة من تلف أو فقدان إذا كان ذلك راجعاً لفعل الشاحن ذاته. و قد أوردت الفقرة -ح- من المادة 803 أمثلة لأخطاء الشاحن بنصها و لاسيما "notamment" التحريم أو التكييف أو تعليم البضائع. فهذه الفقرة من المادة 803 ما هي إلا ترجمة للمادة L/27 فقرة -g- من القانون الفرنسي لعام 1966

Article L.27-g «Les fautes du chargeur, notamment dans l’emballage, le conditionnement ou le marquage»¹

فيعفى الناقل من المسؤولية الناشئة عن عيب التغليف والتحميل، كأن يكون غير كاف لحفظ البضاعة و حمايتها من ضغط البضائع المجاورة و من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الرحلة².

و لكن يجب أن نعلم أن التغليف أو بالأحرى عدم التغليف قد لا يشكل خطأ من طرف الشاحن إذ أن هناك بضائع قد تشحن دون تغليف كالسيارات، إذن كي يعفى الناقل عليه أن يثبت أن تصرف الشاحن يوصف بأنه خاطئ كأن تكون الممارسة البحرية تقتضي تغليف نوع معين من البضائع ولكن الشاحن لا يقوم بتغليفها أو يقوم بالتغليف ولكن بشكل معيب. إذن فعلى الناقل عبء إثبات واقعتين الأولى هي الطريقة التي كان يجب مثلاً أن تغلف بها البضائع، الثانية عدم قيام الشاحن بالتغليف، و بالتالي إثبات الناقل للعلاقة السببية بين الخطأ وبين الضرر اللاحق بالبضاعة³.

أما فيما يخص إعفاء الناقل من خطأ الشاحن في تعليم البضاعة، فإنه أولاً يجوز للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بالنسبة لعدد الطرود- القطع-

¹ :E du pontavice .P Cordière. op. cit. page 123

² :مصطفى كمال طه- المرجع السابق - الصفحة 259

³ : A. ZAHI – Droit des transport – Tome 1 – OPU 191 page 192

الكمية-وزن البضائع عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحتها، و في حالة عدم توفر الوسائل الكافية لديه للتحقيق منها كما يجوز له رفض تسجيل علامة التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مدموغة أو غير مختومة و هذا ما عبرت نص المادة 755 من القانون البحري¹.

كما يجوز للناقل أو ممثله أن يدرج بوثيقة الشحن البيان الملائم لحالة البضاعة وتكييفها الظاهرين وأهميتها، كما يجوز أيضا أن يشير في وثيقة الشحن عند استلامه البضاعة محزومة بأنه لم يعلم بمحتواها و هذا ما نصت عليه المادة 756 من القانون البحري².

و في حالة عدم إبداء الناقل أية تحفظات في وثيقة الشحن و هو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها (وثيقة الشحن) فإنه تعتبر باطلة و عديمة الأثر تجاه الغير جميع الرسائل أو الإتفاقات المعطاة من الشاحن بتعويض الناقل، غير أنه يجوز للغير التمسك بهذه الرسائل تجاه الشاحن.

و عليه فإذا أدرج الناقل تحفظا في وثيقة الشحن بشأن عدم كفاية العلامات أو عدم مطابقتها للبضائع فإنه لا يكون مسؤولا عما يلحق البضاعة من ضرر ناشئ عن ذلك. وإذا لم يدرج أي تحفظ في وثيقة الشحن فإن الناقل يتمسك بالإعفاء في مواجهة الشاحن فقط إذ يجوز له أن يثبت في مواجهة الشاحن عكس ما جاء في وثيقة الشحن. غير أنه لا يمكن للناقل التمسك بالإعفاء في مواجهة الغير حامل وثيقة الشحن و هذا ما قرره صراحة بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل 1924 إذ نصت المادة 1 فقرة 1 منه إضافة

¹: نصت المادة 755 من قانون البحري على "يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الناقل على وثيقة الشحن و التي تتعلق بما يلي: أعداد الطرود أو القطع و كمية و وزن البضائع عندما تكون لديه دواعي جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.
ب-علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة."

²: نصت المادة 756 من القانون البحري على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة و تكييف البضائع الظاهرين و أهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة.
و إذا تم تسليم البضاعة و هي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن إلى أنه على غير علم بمحتواها."

عبارة على المادة 4/3 من المعاهدة تقرأ " و مع ذلك فلا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير حسن النية"¹.

الفقرة الثانية: عيب خفي أو ذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر :

هنا و إن كان الأمر لا يتعلق دائما بخطأ المضرور أي الشاحن إلا أن الناقل يعفى من المسؤولية و ذلك لأنه لا ينسب للناقل بل هو أمر نابع من ذاتية البضاعة و طبيعتها. فقد نصت المادة 803 فقرة ز- على أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان هناك عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.

أولاً: فيما يخص العيب الذاتي أو الخفي للبضاعة فيقصد به أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخليه يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل²، كمرض الحيوانات المشحونة، أو احتراق الفحم ذاتيا نتيجة تكدسه و تراكمه. و يقع على عاتق الناقل الذي يتمسك بالإعفاء إثبات عيب البضاعة الخاص، و هذا الإثبات يكون سهلا إذا أدرج الناقل التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة في وثيقة الشحن و لكنه يكون صعبا إذا لم يدرج الناقل في وثيقة الشحن أي تحفظ خاص بحالة البضاعة، و حسب القضاء الفرنسي فإن الناقل يمكنه إثبات العيب الذاتي للبضاعة بكل وسائل الإثبات و حسب القضاء الفرنسي فإنه في حالة غياب التحفظ حول حالة البضاعة هذا لا يمنع الناقل من إمكانية إثبات العيب الذاتي للبضاعة، حتى إن كان العيب ظاهرا

(L'absence de réserve ne prive pas le transporteur de la possibilité d'établir le vice propre de la marchandise , même lorsque ce vice est apparent .³

ثانياً: حول نقص البضاعة أثناء السفر و هو ما يصطلح عليه بعجز الطريق (Déchets de route) وهو نقص البضاعة حجما أو وزنا أثناء الطريق، الناشئ عن طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها. و يختلف عجز الطريق باختلاف البضاعة و طول

¹: احمد محمود حسني - المرجع السابق - ص 247

²: مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - المرجع السابق - الصفحة 270

³: René Rodière .Emmanuel du Pontavice . op. cit. page 351 paragraphe 372

الرحلة البحرية و مدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق و كذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة و تفريغها¹.

و الملاحظ هنا أنه إذا كان القانون الجزائري و معاهدة بروكسل تنص على النقص الطبيعي الناتج خلال الرحلة (La freinte de route) يعتبر سببا لإعفاء من المسؤولية إلا أنه يقبل عادة بنسبة معينة من النقصان فقط، و هذه النسبة يمكن تحديدها حسب عادات و أعراف الموانئ و هو ميناء الوصول عادة و كذلك حسب البضاعة إذا شحنت صبا En vrac كالحبوب مثلا أو سوائل مثل البترول أو في أكياس En sacs . فإذا كانت البضاعة المنقولة صبا En vrac فإن نسبة العجز تكون 1%.

كما أن مفهوم النقصان خلال الرحلة يطبق ليس على كل الحمولة و إنما على جزء من هذه الحمولة فمثلا بالنسبة لمجلس قضاء باريس طبق فكرة النقصان خلال الرحلة فقط على الأكياس الممزقة في عملية نقل القهوة أما بخصوص النقصان في السوائل و خاصة في البترول فقضت المحاكم في الولايات المتحدة الأمريكية بتحديد نسبة العجز بـ 0,50% و هذه هي نفس النسبة التي تأخذ بها في فرنسا²، كما أن عجز الطريق بخصوص تبخر المشروبات حدد بـ 0,30% و هي نسبة مقبولة عموما من طرف أعضاء مجلس التعاون الجمركي³. و يبقى على الناقل أن يتمسك دائما بالنسبة الأعلى حتى يعفى من المسؤولية إذا لم يتجاوز النسبة المئوية المقررة.

الفرع الخامس : تنفيذ إلزام قانوني:

قد يعفى الناقل إذا تبين أن تلف البضاعة كان نتيجة قيامه بواجب قانوني ألا وهو واجب المساعدة أو الإنقاذ و هذا ما نصت عليه المادة 803 فقرة -ي- "إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك".

¹ : مصطفى كمال طه - المرجع السابق ص 272

² : René Rodière . Emmanuel du pont a vice –op. cit. page 352 paragraphe 373

³ Med el Kamel et KHELIFA –Le connaissance le transports maritime 1998- page 81

فطبقا للمادة 334 من القانون البحري التي نصت على أنه "يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر و يوشك على الهلاك و ذلك بدون أن يعرض سفينته و طاقمه و مسافريه لخطر جدي"

كما أقرت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين المبرمة في بروكسل في 10/09/1910 و التي انضمت إليها الجزائر بالمرسوم 64/70 الصادر بتاريخ 1964/08.

كما نصت عليه الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ البشر المبرمة في لندن في 1974/11/01 وبرتوكول المتعلق بالإتفاقية المبرم بلندن في 17/02/1978، الذي صادقت عليها الجزائر بالمرسوم رقم 510/83 المؤرخ في 27 أوت 1983.

إذن لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا كان نتيجة لقيام السفينة بواجب المساعدة أو حتى المحاولة في ذلك، و الإنحراف عن الطريق المرسوم للسفينة لأجل المساعدة يعد في ذاته عملا من أعمال المساعدة¹. و هذا تضمنته الفقرة 2 من المادة 775 التي نصت على أنه " ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

وبالتالي فإن الأمر في القانون الجزائري لا فرق بين إنقاذ الأرواح أو الأموال أو حتى المحاولة في ذلك وهو الأمر المستمد من اتفاقية بروكسل التي أخذت بفكرتي أولا أعمال المساعدة أو المحاولة فيها (م4 فقرة 2 حرف ل) من معاهدة بروكسل 1924 وثانيا الانحراف لأجل الإنقاذ (المادة 4 فقرة 4) من معاهدة بروكسل 1924².

والجدير بنا أن نلفت النظر أن اتفاقية هومبورغ 1978 بخلاف معاهدة بروكسل تميز بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال (المادة 5 فقرة 6 من اتفاقية هومبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 والمعروفة بقواعد هومبورغ³.

¹ Alain Seriaux – op. cit page 152

² أنظر الملحق الخاص بمعاهدة بروكسل 1924 ص 119

³ أحمد محمود حسني – التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ – منشأة المعارف الإسكندرية سنة 1998 ص 66

إن تبيين من كل ما سبق أن الناقل يعفى من المسؤولية التي أقامها القانون على عاتقه بموجب المادة 802 من القانون البحري إذا استطاع إثبات حالة من حالات الإعفاء الواردة في المادة 803 من القانون البحري، و بالتالي على الشاحن أو صاحب البضاعة إثبات خطأ الناقل من أجل إبطال أثر هذه الحالات المعفية¹.

المطلب الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع :

في مقابل حرمان الناقل البحري من إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية في وثيقة الشحن بما فيها شروط تحديد المسؤولية، حدد القانون البحري و اتفاقية بروكسل مبالغ قصوى لمسؤوليته أيا كان نوع هذه المسؤولية وذلك لعدة اعتبارات منها:

1- أن تعرض الرحلات البحرية لمخاطر جسيمة ومدى جسامته الآثار التي تتركها الحوادث البحرية والتي تفضي إلى هلاك الأرواح أو الأموال تؤدي حتما في إلزام الناقل البحري بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار، إلى نتائج بالغة السوء على مشروعات النقل البحري.

2- أنه وإن كان يمكن للناقل تجاوز مخاطر الملاحة البحرية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر وأهمها التأمين ضد مسؤولية المدنية، إلا أنه يصعب على شركات التأمين قبول تحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات إذا ما تركت قيمتها مطلقة².

إن يأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية لمصلحته ودفاعا لاستقرار مشروعات النقل البحري واستمرارها في مزاولة نشاطها³.

¹ A. ZAHY op. cit. page 193

² هاني دويدار - المرجع السابق ص 286
³ وهذا خلافا للقواعد العامة التي تجعل الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر ويشمل الضرر ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب- المادة 182 من القانون المدني .

الفرع الأول: تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير

و في ذلك تنص المادة 805 من القانون البحري على أنه: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري.

وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى. يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسعة مائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹.

من خلال نص المادة 805 يتضح أن المشرع الجزائري وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإما أنه مسؤول كأصل عام في حدود تصريح الشاحن أو ممثله وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة، وإما استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك فتكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية تختلف باختلاف صور مسؤولية الناقل (عن الهلاك والتلف أو عن التأخير).

¹: القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/6/25 المعدل والمتمم للأمر رقم 76/80 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري- حيث عدلت المادة 805 تعديلاً جزئياً.

الفقرة الأولى: تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف:

ففي حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة فتحدد مسؤولية الناقل يكون بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة.
فالناقل مسؤول في حدود لا تتجاوز 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

أما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية بـ30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع. ويقصد بالوحدة الحسابية كما حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري بـ 65,5 ميلغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة. والملاحظ أن المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له التأثير الكبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم، فلو افترضنا أن وزن البضاعة الهالكة يقدر بـ500 كلغ مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، والوحدة الحسابية تتشكل من 65,5 ميلغرام من الذهب. فيكون تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب بتاريخ النطق بالحكم، فمثلا 01 ميلغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج .
500 كلغ x 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية. 15000 وحدة حسابية مضروب في 65,5 مقسومة على 01 (العملة الوطنية) وبالتالي يكون التعويض مقدر بـ 982500 دج .

والقيمة التي اختيرت لوحدة التحديد في معاهدة بروكسل 1924 كانت 100 جنيه إسترليني ذهب عن كل طرد أو وحدة وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 5 من المعاهدة. غير أن هذه المادة ألغيت بموجب بروتوكول 1968 وأصبح لا يلزم الناقل في حالة هلاك أو تلفها بملغ يزيد على ما يعادل 10000 فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة.

كما حددت المعاهدة ما يقصد بالفرنك، فيقصد بالفرنك الوحدة التي تحتوي على 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف¹.

أما اتفاقية هومبورغ لسنة 1978 فحددت مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو بـ 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة يهلك أو يتلف أيهما أكبر، وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه يقصد بالوحدة الحسابية، هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وهذا طبقا للمادة 06 بند "أ" و المادة 1/26 من اتفاقية هومبورغ².

وحق السحب الخاص هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية³. الملاحظ هو أن المشرع الجزائري أقتبس أحكام المادة 805 من القانون البحري من اتفاقية بروكسل 1924 المعدلة بموجب بروتوكول 1968، فوحدة مبلغ التحديد في بروتوكول هو 30 فرنك بوانكري francs poincaré عن الكيلوغرام و 10000 فرنك عن كل طرد أو وحدة.

وهي نفسها المبالغ المحددة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري على أن المشرع الجزائري قد أصاب هنا لأن العملة بالذهب قد أزيلت بموجب إتفاق جمايكا (Accords de la Jamaïque).

على أنه يبقى جدير بنا تبيان المقصود بكل من مصطلحي الطرد و وحدة الشحن الأخرى.

- **الطرد** : (Colis) فكلمة طرد تعني أن البضاعة أو جزءا منها قد حزمت في حزمة واحدة أو أكثر أو تم تجميعها في رباط واحد سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو ما شبه ذلك أو بوضعها في صناديق بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها وهذه الطرود تحمل أرقاما

¹: أنظر الملحق الخاص بروتوكول بروكسل لسنة 1968 - ص 122

²: أنظر الملحق الخاص بمعاهدة هومبورغ ص 127 و 133

³: كمال حمدي - المرجع السابق ص 180 و ما بعدها

وعلامات مميزة و يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساس هذا العدد بتحديد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية¹.

وحدة الشحن: Unité فهي وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل المثبتة في وثيقة الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن دون ربط أو تغليف (en vrac) و التي لا تميز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها، و في هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في وثيقة الشحن أساسا لتقدير التعويض².

و أما في حال استخدام حاوية أو أية أداة لتجميع البضائع كالتبالي palettes فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، و المشرع الجزائري لجأ في حالة استخدام الحاوية على أنه إذا تضمنه وثيقة الشحن تحديدا لما داخل الحاوية من طرود وبالتالي فإن كل طرد من الطرود يعتبر وحدة، أما في حالة ما إذا لم تتضمن وثيقة الشحن تحديدا لما بداخل الحاوية من طرود فإن البضائع المعبأة بها تعتبر وحدة شحن واحدة. وهذا ما يفهم من نص المادة 805 فقرة 2 المذكورة أعلاه.

مراعي (المشرع الجزائري) في ذلك أنواع الحاويات المستعملة حيث أنه توجد حاويات صغيرة و متوسطة و كبيرة.

كما تعتبر وحدة الشحن أخرى أداة النقل نفسها و هذا إذا تضررت و لم تكن مملوكة للناقل.

الفقرة الثانية: تحديد التعويض في حالة التأخر :

ففي حالة تأخر الناقل عن البضائع في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، فإن الناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين و نصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أي يتجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض في تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى و إنما اعتمد على أجره النقل. و الملاحظ حول هذه الحالة إنها مأخوذة كليا من اتفاقية

¹: احمد محمود حسني - التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ - منشأة المعارف الإسكندرية 1998 ص 74

²: محمد كمال حمدي - المرجع السابق ص 174

هومبورغ فقد نص البند "ب" من الفقرة الأولى من المادة 6 من اتفاقية هومبورغ على أنه " تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي و نصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع¹.

إذن بتحديد التعويض عن التأخير في تسليم البضاعة بمقدار مرتين و نصف من أجره النقل المستحقة، فإذا افترضنا أن أجره النقل عن هذه البضائع كان 100.000 دج فإن الحد الأقصى للتعويض عن التأخير يكون 250000 دج إلا أن المشرع وضع قيودا على تعيين الحد الأقصى للتعويض على هذا النحو يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع هنا يفترض أن تثور مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم جزء من البضائع فحسب، ففي هذه الحالة لا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجره النقل المستحقة عن جميع البضائع إذا تجاوز مرتين و نصف من الأجره المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجره.

فإذا افترضنا أن الأجره المقررة بموجب عقد النقل البحري هي 120000 دج وتأخر الناقل في تسليم البضائع التي تقابل أجره نقلها نصف الأجره الإجمالية أي 60000 دج، ففي هذه الحالة يكون مقدار مرتين و نصف الأجره المستحقة عن البضائع المتأخرة أي 150000 دج مما يجاوز إجمالي أجره النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض 120000 دج. أما إذا افترضنا في المثال السابق أن الناقل تأخر في تسليم ربع البضاعة، فتكون الأجره المقررة عنها 30000 دج و يكون مقدار مرتين و نصف أجره النقل 75000 دج مما يقل عن إجمالي أجره النقل فيكون الحد الأقصى للتعويض 75000 دج².

¹ أنظر الملحق الخاص بمعاهدة هومبورغ ص 127
² هذه العمليات تستثف من نصوص اتفاقية هومبورغ، وبما أن المشرع اقتبس هذه الفقرة من هذه الاتفاقية، فإن الحساب المعتمد لتحديد الحد الأقصى للتعويض عن التأخير يكون كما شرحناه أعلاه.

الفرع الثاني : المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري:

إن حدود المسؤولية التي توفرها أحكام المادة 805 للناقل البحري و ذلك بحرصها في حدود معينة يخفف من الآثار الوخيمة التي تترتب على إثارة مسؤولية الناقل بصفة خاصة في الأحوال التي تتعرض فيها السفينة لكارثة بحرية، إلا أن هذه الميزة أي المسؤولية المحدودة تكون مبررة في حالة حسن نية الناقل البحري، أي ذلك الناقل الذي يراعي مزاولة نشاط النقل البحري، و لذلك قد تلاشى حدود المسؤولية في الأحوال التي تنتفي فيها حسن النية وهذا إعمالاً لأحكام المادة 809 التي نصت على أنه "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة أعلاه في المادة 805 أعلاه إذا يتبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان من تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح".

ففي هذه الحالة الخسارة أو الضرر الذي يلحق البضاعة نتيجة عن عمل أو إهمال من الناقل فيكون هذا الأخير مسؤولاً عن تعويض جميع الأضرار أو الخسارة اللاحقة بالبضائع و ذلك بغير حدود و حسب قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن.

كما أنه بما أن التحديد القانوني للمسؤولية حق كفله القانون للناقل فإنه لا يمكن له النزول عنه، فيعد باطلاً و عديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه المباشر أو غير المباشر تحديد المسؤولية ببلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 ما عدا في حالة الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت حدود مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص في المادة 805 من القانون البحري، فلا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل، وهذا تطبيقاً لنص المادة 808 من القانون البحري¹.

فقد يحدث في حال النقل البحري الدولي للبضائع، أن تكون قوانين الدولة التي ينتمي إليها المضرور الذي يطالب بالتعويض قد وضعت حدوداً لمسؤولية الناقل المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري و هنا لا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل لمسؤوليته.

¹: نصت المادة 808 من القانون البحري " لا يلزم الناقل اتجاه الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 أعلاه إلى المبلغ الأقل".

الفصل الثاني

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

الحق فائدة يقرّها القانون لصالح الأفراد، ويشمل هذا إمكانية الإلتجاء إلى السلطة القضائية للحصول منها على تقرير هذا الحق، إذا ما نُوزع فيه أو على إرجاعه إلى صاحبه إذا ما انتهكت حرمة، إذ طالما أنّ القانون حرّم على الفرد اقتضاء حقه بنفسه وهياً له هذه الحماية بواسطة القضاء ، فكان لا بدّ أن تخول للفرد صاحب الحقّ أو المركز القانوني المعتدى عليه حق الحصول على هذه الحماية ، وهذا الحق هو الذي يسمّى بالدعوى. فالدعوى هي وسيلة تحريك القضاء لحماية الحق ، وبدونها يقف القضاء ساكناً ، فاللجوء إلى القضاء هو من الحقوق الأساسية التي نصّ عليها الدستور¹.

و في مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، يتضمّن كل من القانون البحري واتفاقية بروكسل وكذا قواعد هومبورغ أحكاماً خاصة بالجوانب الإجرائية لدعوى الضرور للحصول على التعويض ، وإذا كان مجمل هذه الأحكام واحدة في كلّ النظامين الوطني والدولي إلا أنّ بعض التفاصيل يتمّ عمّا فيهما من تباين.

و يقتضي الحديث عن الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري بيان من هم أطراف دعوى المسؤولية، فنشير من جانب إلى الطرف المدعي في هذه الدعوى وإلى الطرف المدعى عليه فيها من جانب آخر. ويجب بعد ذلك تحديد الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول).

وفي المبحث الثاني نتناول إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري مبرزين أهميّة التحفظات ثمّ الإثبات وقرينة المسؤولية، وفي الأخير نعالج تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري من خلال أساس ونطاق التقادم وكذا بداية سريانه ووقفه وانقطاعه.

¹ - تنص المادة 2/40 من دستور 1996 : « الكلّ سواسية أمام القضاء ، وهو في متناول الجميع ويجسد احترام القانون ».

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر اللاحقين بالبضاعة، لا مناص له إلا أن يُرافع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً للأحكام المقررة في القانون البحري، فالناقل البحري مسؤول وفقاً لأحكام القانون وعلى ما سلف تبيانه عن هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة بين استلامه لها في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وهو مسؤول كذلك عن تأخر وصول البضائع.

وحيث يحرم الناقل البحري من التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية فإنه يلتزم بتعويض كامل الضرر. وحساب التعويض هنا يكون على أساس قيمة البضاعة الجارية، أما التعويض عن الخسارة البحرية للبضائع فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة.

كما يحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقاً للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه تفريغها (المادة 806 من القانون البحري).

ورغم أن تقدير التعويض من سلطة قاضي الموضوع فإن تعيين العناصر المكوّنة للضرر والتي يجب أن تدخل في حساب التعويض تعدّ من مسائل القانون التي تخضع لرقابة المحكمة العليا¹.

وعليه سوف نفضّل في دراستنا لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية، مشيرين إلى الطرف المدعي فيها من جهة وإلى الطرف المدعى عليه من جهة أخرى (المطلب الأول)، ثم للجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثاني).

¹ - القرار رقم 163423 بتاريخ 1998/03/17، منشور بالمجلة القضائية لسنة 1999، العدد الأول وجاء في إحدى حيثياته: « أن قضاة الموضوع لما أشاروا إلى ثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن، فإتهم لم يخالفوا القانون، ولكن بقضائهم بخفض مبلغ الخسائر إلى النصف دون أي تسبب فإتهم عرضوا قرارهم لاتعدام الأساس القانوني والتسبب السليم ».

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن¹، إلا أنّ تنفيذ العقد لا يُبقي العلاقة القانونية في هذا الإطار البسيط، فكثيراً ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه.

فيثور التساؤل أولاً حول مدى رفع المسؤولية التعاقدية للناقل البحري من قبل أيّ من شاحن والمرسل إليه؟

ومن جانب آخر قد يكون المضرور شخصاً أجنبياً في عقد النقل، ومع ذلك يرجع على الناقل البحري بالمسؤولية، ويكون ذلك إما بالحلول محلّ صاحب الحقّ في الرجوع على الناقل، وإما لأجل اقتضاء تعويض عن الأضرار التي تلحق به شخصياً، ولذلك يجب بيان مدى جواز رجوع الغير بالمسؤولية على الناقل البحري وأثر ذلك.

وفي المقابل إذا كان الناقل البحري الذي تعهّد للشاحن بنقل البضائع بحراً هو الذي يتولّى إنجاز النقل إلا أنه قد يعهد به أو بجزء منه إلى شخص آخر، وعلى ضوء اتفاقات الأطراف يتبين مدى ارتباط الشاحن بالناقل الذي تولّى فعلاً إنجاز النقل البحري أو جزء منه من عدمه، فيثور التساؤل حول مدى جواز الرجوع على الناقل الفعلي.

ومن جانب آخر لا شكّ في أنّ الناقل البحري ينجز النقل من الوجهة المادية بواسطة تابعيه، وقد ينشأ الضرر عن خطأ ارتكبه أحد التابعين، وإزاء مختلف الفروض التي تنشأ عن إثارة مسؤولية الناقل البحري، فنترعّض أولاً للمدعي بالمسؤولية ثمّ المدعى عليه بالمسؤولية.

الفرع الأوّل: المدعي بمسؤولية الناقل البحري،

كما رأينا سابقاً الناقل البحري يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أو التأخير في تسليمها، وبالتالي يكون المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي أضرار بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومن ثمّ يجوز أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير.

¹ - سبق حين تعريف عقد النقل البحري للبضائع أنه ذلك العقد الذي يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر يدفعه له الشاحن (الصفحة 1).

الفقرة الأولى: الشاحن Chargeur

الشاحن هو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل¹. فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية. ولا شك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدى بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه. ويكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال، أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان من المقرر أن يستلمها شخص آخر، وبغض النظر عما إذا تم تعيينه أو كان قابلاً للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول أو شكلها².

و لكن يجب مراعاة أن هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل هو جواز رجوع المتعاقد لمصلحته على الناقل البحري بالمسؤولية، وإذا كان من حق الشاحن مطالبة الناقل بتنفيذ ما تعهد به تجاه الغير إلا أنه لا يجوز أن يسأل الناقل البحري عن ذلك الضرر مرتين³.

الفقرة الثانية: المرسل إليه Destinataire

المرسل إليه هو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له⁴، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

وغالب الأحوال أن المرسل إليه هو من يدعي مطالباً بتعويضه عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة. ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها.

¹ - هشام فرعون: القانون البحري مطبعة كرم، دمشق 1976، ص 182.

² - أي حامل وثيقة الشحن أو المرسل إليه عندما يكون شخصاً آخر خلاف الشاحن. وهذا ما تضمنته نص المادتين 758 و 759 من القانون البحري حيث يتبين أن وثيقة الشحن لا تخرج عن ثلاثة أشكال فإما تكون إسمية أو لأمر أو للحامل.

³ - هاني دويدار: موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999، ص 312.

⁴ - غير أن القضاء الفرنسي يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد ثلاثي الأطراف، فمنذ البداية يكون المرسل إليه منضماً لعقد النقل.

كما صدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015¹ قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة السونطراك. كانت رامية هذه الدعوى إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تبررا صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن ، حيث أكد القرار على تقديم التبرير على صفة المرسل إليه بتقديم وثيقة الشحن للمطالبة بالتعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة والذي يعتبر وثيقة الشحن سنداً لحيازة البضائع واستلامها من الناقل.

فعادة ما يعين المرسل إليه في وثيقة الشحن إذا كانت إسمية وإن كانت لأمر بذكر إسم الشخص الذي تكون لأمره ، وفي حالة التحويل تكون لأخر مظهر لها ، فلما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة ، ويوجب القانون التحقق والتأكد من المرسل إليه بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن حيث نصت المادة 787 على أنه : « يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن ».

يستفاد من مضمون هذه المادة أن التأكد من شخصية المرسل إليه ينبغي الاتفاق عليها بين أطراف عقد النقل البحري بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن.

غير أنه ونظرا للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة بحرا فإن المرسل إليه غالبا ما يكتب عقد تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته وذلك حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه ، ولذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه وهذا ما يسمى بدعوى الحلول طبقا لنص المادة 744 من القانون البحري.

وسوف نتطرق لهذه الحالة باعتبار أن المدعي يعتبر من الغير.

الفقرة الثالثة : الغير

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري ، ولا شك في هذه الحالة تأسس المسؤولية على قواعد المسؤولية التقصيرية ، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال

¹ - القرار المؤرخ في 1996/12/17 ملف رقم 145015 عن المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، غير منشور.

بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري ، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير¹.
ويترتب على ذلك أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر ، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقررها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية.

إلا أنه وإن كان رجوع الغير يستند إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أنّ مسؤولية الناقل تكون محدودة تجاه الغير ، وهذا تطبيقاً للمادة 813 من القانون البحري التي نصت على أنه : « تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية ».

والجدير بالذكر أنه يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حلوله محل المرسل إليه أو بجانبه ، فالمسؤولية المشاركة هنا هي مسؤولية عقدية وهي تسمى بدعوى الرجوع. وبالتالي يحل المؤمن محل المرسل إليه (المضرور) بدعوى الحلول وهي منصوص عليها في المادة 744² من القانون البحري والمادة 118 من قانون التأمينات والتي نصت على أنه : « يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.
يجب أن يستفيد المؤمن له أولوياً من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة »³.

غير أنه يجب على المؤمن (شركة التأمين) أن تتوافر فيه الصفة في دعوى الرجوع ، فلا يحق له رفع دعوى ضد الناقل إلا بعد أن يثبت تسديده تعويضاً للمؤمن له وذلك وفقاً للمادة 144 من قانون التأمينات التي نصت على أنه : « تقدر الأضرار بمقارنة

¹ - هاني دويدار : المرجع السابق ، ص 313.

² - حيث نصت المادة 744 : « يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه بتبليغ الدعوى ».

³ - الأمر رقم 07/95 مؤرخ في 25 يناير 1995 ، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية رقم 13 لسنة 1995.

قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها».

وإعمالاً لهذه النصوص القانونية أوضحت المحكمة العليا الشروط الواجب احترامها من قبل المؤمن (شركة التأمين) لرفع دعوى الحلول وهي :

أولاً : تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى موقعاً عليه من طرف المؤمن له وشركة التأمين وعليه قيمة الخسائر المعوضة للمرسل إليه ، كما يجب أن يحمل عقد الحلول تاريخاً سابقاً عن تاريخ رفع الدعوى ، وذلك لإثبات الصفة قبل التداعي وليس خلاله أو بعده.

فالمحكمة العليا أصدرت عدة قرارات تؤكد فيها أن عقد الحلول هو السند القانوني الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له (المرسل إليه) - ويعطي الصفة والمصلحة-.

ففي قرار صادر عن الغرفة البحرية والتجارية في 27 فيفري 1996 تحت رقم 138267 قضت بأن الحكم بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقاً لأحكام المادة 144 من قانون التأمينات لأن الشركة المدعية المذكورة لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها بحل محل شركة سيدار - المرسل إليه -¹.

كما أن تاريخ عقد الحلول شكل نقطة محورية في اجتهاد المحكمة العليا فبعد أن كانت هذه الأخيرة تجيز حلول شركة التأمين محل المؤمن له وذلك بمجرد تقديم عقد الحلول، بما يفيد دفع شركة التأمين مبلغ التعويض إلى المؤمن له ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء².

إلا أن المحكمة العليا تراجعت عن هذا الرأي في اجتهاد لاحق رفض دعوى شركة التأمين لأنها قدمت عقد حلول لا يتضمن تاريخ تحريره ، وجاء في حثية القرار رقم 151326 المؤرخ في 6 ماي 1997 : « حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره ، حيث أن التاريخ المذكور في عقد الحلول

¹ - الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية - عدد خاص - عن قسم الوثائق للمحكمة العليا - 2001 ، ص 183 ، انظر الملحق ، ص 155

² - قرار المحكمة العليا - الغرفة التجارية والبحرية - بتاريخ 1992/10/25 ، ملف رقم 82381 منشور بالمجلة القضائية لسنة 1993 ، العدد 3 ، ص 170 ، انظر الملحق ص 147

هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداءً من ذلك التاريخ ، وأنّ حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى ، وبما أنّ عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فائته لا يُسمح بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع¹ .

وبالتالي قرّرت المحكمة العليا أنّ عقد الحلول يجب أن يحمل تاريخاً سابقاً لرفع الدعوى ، وهو الذي يسمح لشركة التأمين أن تحلّ محلّ المؤمن له في حقوقه ودعاويه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض المسدد للمرسل إليه.

ثانياً : مدّة ممارسة دعوى الرجوع ، فترفع هذه الدعوى ضمن مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري ، أمّا إذا رفعت خارج مهلة السنة فلا تكون مقبولة شكلاً إلا إذا رفعت في مدّة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملاً بأحكام المادة 744 من القانون البحري على أنّه سوف نفصل هذا الشرط خلال تطرقنا للتقادم.

الفرع الثاني : المدعى عليه بمسؤولية الناقل البحري :

ترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحراً على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد ، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي ، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية ، كما يمكن للمضرور الرجوع على مجهز السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

الفقرة الأولى : الناقل المتعاقد وتابعيه.

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه، وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها، وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه. ويجب

¹ - حسان بوعروج : « مسؤولية الناقل البحري » ، مقال منشور بالمجلة القضائية - العدد الخاص - للغرفة التجارية والبحرية ، سنة 2001 ، ص 16.

مراعاة أنّ الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية¹.

غير أنّه شاع في قضايا مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة ببضائع المرسل إليه أنّ هذا الأخير كثيراً ما يرافع ضدّ الناقل البحري وإلى جانبه نادي الحماية Standard ship steam الكائن مقرّه بلندن بإنكلترا ، وذلك على أساس أنّ النادي يُعتبر مؤمناً للناقل البحري ، إلا أنّ المحكمة العليا في عدّة قرارات دأبت على إخراج نادي الحماية من الخصام لكونه ليس طرفاً في عقد النقل البحري من جهة ، كما أنّ المرسل إليه لم يقدّم ما يثبت علاقة التأمين بين الناقل ونادي الحماية بشأن البضائع المنقولة (قرار بتاريخ 18 مارس 1997 ملف رقم 150333 غير منشور)². فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل ، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلاً عن تنفيذ مرحلة النقل الأولى ضمان استمرار تنفيذ مرحلته بواسطة الناقلين اللاحقين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري ، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذاً لعقد النقل³.

فهذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها.

وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل بواسطة وثيقة شحن مباشرة ، فنصّت المادة 764 من القانون البحري على أنّه إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعدّدين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أنّ البضائع يتمّ نقلها بوثيقة شحن مباشرة ، ولا يحتجّ بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين.

¹ - هاني دويدار : المرجع السابق ، ص 314.

² - حسان بوعروج : المرجع السابق ، ص 19.

³ - محمد كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية، 1995 ، ص 81.

فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ، وهذا ما تؤكدته المادة 765 من القانون البحري¹.

فمن خلال استقراء المواد المذكورة أعلاه يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين ، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه ، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل ، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الخسائر. وبالتالي فإنه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد ؛ أي الناقل الأول ، على أنه إذا لم يستطع إثبات أي جزء من النقل هلك فيه البضاعة عد كل من الناقلين مسؤولاً بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها.

كما أن تولى مندوبي الناقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية بالرغم من أنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل كثيراً ما يكون الضرر الذي يلحق بالبضائع إلى خطأ أحد مندوبي الناقل ولذلك يحق للمضرور الرجوع عليه بالمسؤولية ، إلا أن هذا الأمر نادراً ما يحدث على أساس أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تلقيها من قبل الشاحن إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه.

حيث أن عملية تفريغ البضاعة تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل سواء قام بها الناقل بنفسه وفقاً للمادة 780 أو طرف آخر بموجب عقد وفقاً للمادة 875 من القانون البحري. فذكرت الغرفة التجارية والبحرية في قرارها الصادر في 1997/07/22 ملف رقم 153230 في إحدى حيثياته أن تدخل المؤسسة المينائية للقيام بتفريغ البضائع ثم على أساس عقد أبرم بين الناقل وعامل الشحن والتفريغ ، فلا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه لأنه لم

¹ - تنص المادة 765 من القانون البحري على : « أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة ، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها وثيقة من تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به ، وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة ».

يكون طرفاً فيه ، وبالتالي الناقل البحري مسؤول عن جميع الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء نقلها بما في ذلك عملية التفريغ إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه¹.

الفقرة الثانية : الناقل الفعلي.

الناقل الفعلي هو ذلك الشاحن الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها².

الملاحظ هو أنّ المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس مشرعين آخرين مثل المشرع المصري الذي نصّ في قانون التجارة البحرية المصري على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك، مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل³.

فالمشرع الجزائري نصّ على حالة واحدة هي حالة توقف الرحلة لسبب ما ، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر وهذا ما تضمنته المادة 776 من القانون البحري. وهذه الحالة التي نظمها المشرع الجزائري هي حالة اضطرارية ، وليست اتفاقية بين الناقل والمتعاقد والناقل الفعلي كما حددها مشرعين آخرين مثل المشرع المصري كما بينا ذلك أعلاه.

الفقرة الثالثة : مجهز السفينة.

الأصل هو أن ترفع دعوى التعويض لجبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقول بحراً على الناقل البحري ، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض ، فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية ، غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ، ففي هذه الحالة يُعد مجهز السفينة هو الناقل طبقاً للمادة 754 من القانون البحري التي نصت على أنه

¹ - قرار رقم 153230 بتاريخ 1997/07/22 - المجلة القضائية - عدد خاص ، ص 211 ، انظر الملحق ص 163

² - محمد كمال حمدي : المرجع السابق ، ص 78.

³ - نصت المادة 243 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه : « يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ، ما لم يتفق على غير ذلك ، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل ، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل ، ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد » ، عن كمال حمدي : المرجع السابق ، ص 79.

ومحلّ إقامته ، أو مقرّه وكذلك مجهز السفينة ، وهذا ما نصّت عليه المادة 35 من القانون البحري¹.

كما أنّه وتطبيقاً للمادة 43 من القانون البحري فإنّ دفتر تسجيل السفن يكون في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة.

أمّا في حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل ، وذلك ضمن فرض من ثلاثة وهي :

1- فإمّا في حالة استئجار السفينة لمدة معيّنة فالمستأجر هنا له صفة الناقل وليس المالك ، وذلك إعمالاً لأحكام المادة 701 التي نصّت على أنه : «يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ، ويكون الربان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة».

2- وأمّا في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة ، فالمؤجر هنا يحتفظ بتسيير السفينة تجارياً ، وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري وهذا ما نصّت عليه المادة 651 من القانون البحري بأنّه : «يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة».

هذا ما قضت به المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 1995/12/07 حيث جاء في إحدى حيثياته بأنّه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية ، فإنّ المؤجر يعتبر الناقل المسؤول عن البضائع المكلف بها طبقاً للمادة المذكورة أعلاه².

3- وأمّا في حال استئجار السفينة بهيكلها فيتمتع المستأجر بالتسيير التجاري ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك طبقاً لأحكام المادة 730 من القانون البحري التي نصت

¹ - تنص المادة 35 من القانون البحري على أنه : « يكون لكل سفينة سجل ندرج فيه القيود التالية : «... اسم مالك السفينة ومحلّ إقامته أو مقرّه وكذلك مجهز السفينة وإذا وجد عنه مالكين شرع : « أوجبت أسماؤهم ومحلّات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصصهم النسبية بالسفينة... ».

² - القرار رقم 138944 المؤرخ في 1995/12/07 ، غير منشور ، نقلاً عن حسن بوعروج ، مسؤولية الناقل البحري ، مقال منشور بالمجلة القضائية ، العدد الخاص للغرفة التجارية والبحرية سنة 2001.

على أنه : « يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة ، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير ».

إن في حالة إيجار السفينة يمكن للمرسل إليه أن يرفع - حسب ظروف كل قضية - فتارة يكون المدعى عليه المؤسسة المؤجرة وتارة أخرى تكون المؤسسة المستأجرة وذلك اعتماداً على بيانات وثيقة الشحن. وأصدرت المحكمة العليا قرار بتاريخ 1994/11/22 جاء فيه ضرورة تحديد نوع عقد الإيجار ، بحيث أن قضية الموضوع أعفوا المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة ولم يعطوا أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد الإيجار إذا كان على أساس الرحلة أو لمدة معينة حتى يمكنوا المحكمة العليا من فرض رقابتها وبالتالي تعرض القرار المطعون فيه للنقض والإبطال¹.

المطلب الثاني : الجهة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية.

عقد النقل هو دائما عقد تجاري من جانب الناقل لأنه عمل محترف² ، وطبقا للقانون التجاري فإنه من ضمن الأعمال التجارية بحسب موضوعها مقولة استغلال النقل والانتقال حسب المادة 2 من القانون التجاري. كما يعتبر عملاً تجارياً بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية أو الجوية حسب المادة 3 من القانون التجاري.

إن يختص بنظر الدعوى الخاصة بمسؤولية الناقل البحري القسم التجاري حسب المادة 1 من قانون الإجراءات المدنية، إلا أنه تم بموجب قرار وزاري مؤرخ في 1995/06/14 استحداث القسم البحري بالمحاكم الواقعة على الساحل دون سواها للفصل في القضايا البحرية³. أمّا من حيث الاختصاص المحلي فللمدعي حق الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ.

¹ - قرار رقم 119766 بتاريخ 1994/11/22 - الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية - عدد خاص - 2001 ، ص 216 ، انظر الملحق ، ص 151

² - E. du pontavice P. CORDIER : transport est affrètements maritimes, Op. cit, p 140.

³ - نصّ القرار الوزاري المؤرخ في 1995/06/14 على استحداث القسم البحري بسبعة عشرة محكمة وهي : محكمة القالة ، عنابة ، سكيكدة، القل ، تيبازة ، شرشال ، تنس ، مستغانم ، جيجل ، بجاية ، تيزيرت ، دلس ، سيدي أحمد ، أرزيو ، وهران ، بني صاف ، الغزوات.

كما يمكن أن يلجأ أطراف النزاع إلى التحكيم إذا تضمن سند الشحن البحري شرطا بإحالة المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم للفصل فيها ، بالرغم من أن المشرع الجزائري لم ينصّ على التحكيم في القانون البحري إلا أنه يمكن الرجوع إلى قواعد التحكيم المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية¹.

وبما أن التقاضي إما أن يكون عن طريق الالتجاء إلى المحكمة المختصة للفصل فيه ، وإما أن يختار الأطراف الالتجاء إلى التحكيم ، فسوف نعالج في فرع أول المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية على أن نخصص الفرع الثاني لقواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري.

الفرع الأول : المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري :

في شأن تحديد المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري يتضمن القانون البحري أحكاماً تسمح في مجملها للمدعي برفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره ، تيسيراً له في التقاضي ، فنصت المادة 745 من القانون البحري على أنه : « ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام.

كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني»².

الملاحظ أولاً أن المشرع الجزائري نقل المادة 54 من القانون الفرنسي لعام 1966 حرفياً³.

فمن خلال استقراء المادة 745 من القانون البحري فإنه لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختياراتين :

¹ - A- ZAHY : Op.cit, p 207.

² - الملاحظ هو سقوط الفقرة الثانية من المادة 745 من القانون البحري في النص العربي ، أما النص الفرنسي فقد تضمن الفقرة الثانية وهي :

« ...Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national ».

³ - article 54 code maritime français 1966 : «

الفقرة الأولى: الجهة القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام.

أي في مقر إقامة المدعى عليه طبقاً للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية التي نصت على أنه: « يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعاوى الحقوق الشخصية العقارية ، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينصّ فيها على اختصاص محلي خاص ، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف ، يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته ، وإن لم يكن له محل إقامة معروف ، فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها آخر موطن له ... ».

الفقرة الثانية: الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحنة أو ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني.

طبقاً للفقرة 2 من المادة 745 من القانون البحري، ترفع دعوى مسؤولية الناقل أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحنة أو الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني.

هذه القاعدة من جهة ، توسع للمدعي من اختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلاً أو صاحب الحق في البضاعة ، ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.

إذن محاكم كل من مينائي الشحن والتفريغ مختصين إذا كانا واقعين بالتراب الوطني.

ولقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة بشأن الاختصاص ، أين أقرت وأعطت للمدعي (المرسل إليه) حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ وأنه لا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي من الاستفادة بهذا الحق¹.

¹ - القرار رقم 162697 مورخ في 1997/12/16، منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا - العدد الخاص - ص 165، انظر الملحق ص 165

كما أقرت المحكمة العليا في قرار آخر سابق مؤرخ في 1990/02/24 بأنّ قضاة الموضوع لما قرروا بأنّ الجهة القضائية بعنابة هي المختصة لكون الشحن تمّ بميناء عنابة، وفقا للمادة 745 فقرة 2 يكونوا قد طبقوا القانون صحيحاً¹.

الفرع الثاني : قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري :

التحكيم هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص معيّن أو أشخاص معيّنين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة ، وبمقتضى التحكيم ينزل الخصوم عن حقهم في الالتجاء إلى القضاء ، مع التزامهم بطرح النزاع على محكم أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم.

وقد يكون هذا الاتفاق تبعاً لعقد معيّن يذكر فيه ويسمى " شرط التحكيم clause compromissoire " وقد يكون بمناسبة نزاع معيّن قائم بالفعل بين الخصوم ، ويسمى في هذه الحالة " مشاركة التحكيم Compromis"².

المشرع الجزائري لم يعرف صراحة اتفاقية التحكيم بل اكتفى بالتطرق إلى سريانها حيث نصت المادة 458 مكرر 1 في فقرتها الأولى من المرسوم التشريعي رقم 93-09³ على أنه : « تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات المستقبلية والقائمة ... ». فمن خلال هذه المادة يتضح أنّ المشرع الجزائري جاء بمصطلح عام لاتفاقية التحكيم تضم شرط التحكيم ومشاركة التحكيم.

والملاحظ عملياً أنّ شرط التحكيم هو أكثر الاتفاقات استعمالاً في العقود التجارية الدولية إذ يدرج عادة في طلب العقد الأساسي، وهذا عكس مشاركة التحكيم التي تمثل صعوبة عملية في انعقادها بعد نشوء النزاع بشأن العقد الأساسي⁴.

إنّ اعتراف المشرع باتفاقية التحكيم بشكليها هو ميزة للنظام القانوني الجزائري خاصة بعد اعتناق الجزائر النظام الاقتصادي الحر¹ وانضمامها إلى اتفاقية نيويورك

¹ - قرار رقم 64975 مؤرخ في 1990/02/24 ، منشور بالمجلة القضائية ، سنة 1991 ، العدد 1 ، ص 67 ، انظر

الملحق ص 141

² - عبد الحميد الشواربي: «التحكيم والتصالح في ضوء الفقه والقضاء»، منشأة المعارف الإسكندرية مصر، الطبعة الثانية سنة 2000، ص 52.

³ - المرسوم التشريعي رقم 93-09 مؤرخ في 1993/04/25 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 66-154 المؤرخ في

1966/06/08 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية (ج-ر رقم 27 سنة 1993).

⁴ - Noureddine Terki : L'arbitrage commercial en Algérie, O.P.U, 1^{ère} ED. 1999, p 26.

المؤرخة في 10/06/1958 الخاصة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها² وكذلك انضمامها إلى اتفاقية واشنطن لتسوية المنازعات المتعلقة بالاستثمارات بين الدول ومواطني الدول الأخرى لسنة 1965³ ، الأمر الذي جعلها تتفتح على فكرة التحكيم التجاري الدولي وتشرعه بالمرسوم المذكور أعلاه المتمم والمعدل لقانون الإجراءات المدنية والذي يحتوي على قواعد دولية تتماشى مع التطور التي تعرفه العلاقات التجارية الدولية.

غير أننا نتساءل على عدم إدراج التحكيم البحري في القانون البحري خاصة وأنه قد عدل مؤخرا أي سنة 1998 ، كما أنّ التحكيم له أهميته ومزاياه إذ يتم بمقتضاه الفصل في النزاع بسرعة وبتكلفة أقل ، وهو يضمن للأطراف أنّ النزاع سيعرض على أناس تتوافر لهم الخبرة في مسائل النقل البحري قد تفوق خبرة القاضي⁴.

والملاحظ أنّ المشرع الجزائري قد تناول موضوع التحكيم في القانون البحري بخصوص الدعاوى الناشئة عن أضرار تصادم السفن في البحار فنصت المادة 291 من القانون البحري على : « إنّ أحكام المادة 290 أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم ».

فالمادة 290 نصت على عدة اختيارات للمدعي في رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية⁵ ، كما يجوز للأطراف اللجوء إلى التحكيم.

¹ - بمقتضى المادة 37 من الدستور الجزائري لسنة 1996 .
² - بمقتضى المرسوم رقم 88-233 المؤرخ في 21/01/1995 المتضمن المصادقة بتحفظ على اتفاقية نيويورك الخاصة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها (جـ ر عدد 88/48) .
³ - بمقتضى الأمر رقم 95-05 المؤرخ في 21/01/1995 المتضمن المصادقة على اتفاقية واشنطن المتعلقة بتسوية المنازعات المتعلقة بالاستثمارات بين الدول ومواطني الدول الأخرى .
⁴ - المشرع البحري تناول عقد النقل الداخلي أي الذي يتم بين موانئ جزائرية ، وهذا ما يستشف من نص المادة 747 التي نصت على أنه لا تسري أحكام هذا الباب على النقل البحري المتم بين الموانئ الجزائرية والأجنبية أي خضوع هذا النقل الدولي إلى المعاهدات التي انضمت إليها الجزائر .
⁵ - تنص المادة 290 من القانون البحري : « يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي :
أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله . =

الفقرة الأولى: القواعد العامة في التحكيم.

إنّ مبدأ عدم اختصاص القضاء العادي نتيجة وجود اتفاقية التحكيم لا يجرد إطلاقاً القاضي العادي من أي اختصاص ، عندما يتعلق الأمر بتشكيل المحكمة التحكيمية خاصة في التحكيم الخاص¹ ، ويبرز دور السلطة القضائية في الاعتراف وتنفيذ القرار التحكيمي في :

أولاً : بخصوص تشكيل المحكمة التحكيمية : فالأصل أنّ الأطراف هم الذين يقومون بتشكيل المحكمة التحكيمية إلا أنه قد يصادف هذا الإجراء صعوبات عملية مثل عدم تعيين أحد الأطراف المحكم أو عدم اتفاقهم على طريقة تعيين المحكم المرجح ، فهنا يمكن للقاضي التدخل بطلب من أحد الأطراف بواسطة عريضة حيث يفصل القاضي فيه بإصدار أمر قضائي (المادة 458 مكرر 2 - 458 مكرر 4 من المرسوم التشريعي 93-09) وتطبق هذه الأحكام كذلك على إجراءات عزل أو استبدال المحكمين في حالة الخلاف بين الأطراف.

ثانياً : إنّه من الضروري أن يقوم القاضي العادي بمراقبة القرار التحكيمي حتى يصبح لهذا الأخير قوة التنفيذ الجبري مثل الحكم القضائي الصادر من السلطة القضائية.

والجدير بالملاحظة هنا أنّ موضوع رقابة القرار التحكيمي في القانون الجزائري تمسّ فقط مدى احترام المحكمة التحكيمية لإجراءات التحكيم وكذلك مدى احترام اتفاقية التحكيم واحترام حقوق الدفاع ، ومدى تطابق القرار التحكيمي مع النظام العام الدولي.

الفقرة الثانية: الأحكام الموضوعية التي يلتزم بها المحكمون.

بما أنّ القانون البحري لم ينصّ على التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري إلا أنّ اتفاقيات التحكيم تعتبر صحيحة حتى وإن لم تتضمنه المادة 745 من القانون

= ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز السفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه ذلك في حالة ما إذا تمّ الترخيص في هذا الحجز ، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضماناً آخر.

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ والفرس وكذلك في المياه الداخلية.»

¹ - Jean Michel Jacquet et Philippe Delebeque : Droit du commerce international, Dalloz,

2^{ème}ED, 2000, p 344.

البحري إلا إذا كان التحكيم ممنوعاً بموجب نصّ قانوني ، وذلك مع توافر الشروط منها أن يكون العقد التجاري دولياً وأن يكون أطراف العقد تجاراً.

- بخصوص الشرط الأول (أي دولية اتفاقية التحكيم) المشرع اشترط أن يكون مقرّ

أحد أطراف العقد التجاري الدولي على الأقل خارج الجزائر تطبيقاً للمادة 458 مكرر من المرسوم التشريعي 93-09 التي تنصّ على أنه : « يعتبر دولياً بمفهوم هذا الفصل ، التحكيم الذي يخصّ النزاعات المتعلقة بمصالح التجارة الدولية والذي يكون فيه مقرّ أو موطن أحد الطرفين على الأقل في الخارج ».

والملاحظ من خلال استقرار نصّ المادة المذكورة أعلاه أنّ المشرع لم يهتمّ بجنسية

الأطراف ، وبالتالي اعتمد على معيار يتماشى والتعامل التجاري الدولي ، فإذا أبرم جزائريان اتفاقية التحكيم بخصوص عقد تجاري دولي ويكون لأحدهما مقرّ خارج الجزائر فتعدّ هذه الاتفاقية صحيحة لأنها أصبحت دولية حسب المادة 458 مكرر حتى وإن كان القانون المطبق على هذه الاتفاقية هو القانون الجزائري.

- أمّا الشرط الثاني فهو أن تتعدّد اتفاقية التحكيم بمناسبة إنشاء عقد متعلق بمصالح

التجارة الدولية وهنا تثار مسألة المعيار الاقتصادي صعوبة من الناحية القانونية والتي تتمثل في كيفية تحديد مفهوم التجارة¹ ، إلا أنه بما أنّ الجزائر انضمت إلى اتفاقية نيويورك لسنة 1958 المتعلقة باعتماد وتنفيذ القرارات التحكيمية الأجنبية بتحفظ على تجارية العلاقات التعاقدية الدولية ، معنى هذا أنّ الجزائر تقرّ بالتحكيم التجاري الدولي بشرط إذا كانت العقود الأساسية أو الأصلية تتماشى مع تجارة الأعمال حسب القانون التجاري الجزائري والقوانين المعدلة له.

فمن خلال هذا التحفظ وبمفهوم المخالفة لا يجوز التحكيم في العلاقات التعاقدية أو

غير التعاقدية في المعاملات المدنية أو ذات الطابع الاجتماعي.

وهذا الحظر كذلك نجده في المادة 01 من المرسوم التشريعي المذكور الذي ألغى

المادة 442 من قانون الإجراءات المدنية ، فنصّت على أنه : « يجوز لكل شخص أن يطلب التحكيم في حقوق له مطلق التصرف فيها.

¹ - Noureddine Terki : L'arbitrage commercial en Algérie, O.P.U, 1^{ère} ED. 1999, p 21.

ولا يجوز التحكيم في الالتزام بالنفقة ولا في حقوق الإرث والحقوق المتعلقة بالمسكن والملبس ولا في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة أهليتهم.

ولا يجوز للأشخاص المعنويين التابعين للقانون العام أن يطلبوا التحكيم ما عدا في علاقتهم التجارية الدولية.»

وبالتالي فإنّ الأشخاص المتعاملين بالتجارة الدولية هم الأشخاص المعنويون التابعون للقانون العام (الدولة) بخصوص علاقتهم التجارية الدولية ، وكذلك المتعاملون الاقتصاديون من القانون الخاص سواء الأشخاص الطبيعية أو الأشخاص المعنوية المتمثلة في الشركات التجارية حسب القانون الجزائري.

وبالتالي يتضح من ذلك أنّ التحكيم يكون جائزاً إذا اتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع ولكن بشرط أن يكون دولياً، خاصة إذا أدرج في وثيقة الشحن ، فإنّ طرفيه - الناقل والشاحن - يلتزمان به ، وعلى هذا فتعدّ الكتابة شرطاً لصحة اتفاقية التحكيم ، وذلك تحت طائلة البطلان حسب المادة 1/458 التي نصّت على أنه : «... يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان أن تبرم اتفاقية التحكيم بموجب عقد كتابي».

وهو نفس الحكم التي تضمنته المادة 444 فقرة 3 من قانون الإجراءات المدنية التي تشترط أن يكون شرط التحكيم مكتوباً وذلك تحت طائلة البطلان في العقود المتصلة بالأعمال التجارية.

وبما أنّ القانون البحري لم يتضمن أحكاماً خاصة بقواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري ، فإنّه يرجع إلى القواعد العامة المنظمة للتحكيم التجاري الدولي والمفصلة في المرسوم التشريعي رقم 93-09 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية وذلك بخصوص مكان التحكيم وكذا القانون الذي يحكم منازعة التحكيم.

والمعروف أنّ المتعامل الجزائري سواءً كان ناقلاً أو شاحناً ، فقد يلجأ إلى التحكيم ، إن لم نقل يجبر على اللجوء إليه ، وهناك قضايا كثيرة وقرارات تحكيمية أين كان أحد أطرافها جزائرياً ، ومثال ذلك : القرار الصادر عن الغرفة التحكيمية والبحرية بباريس

CAMP بتاريخ 3 أكتوبر 1996¹ حول شحنة من بذور البطاطس هي للديوان الوطني الجزائري متجهة إلى ميناء مستغانم (ميناء الوصول).

وأخيراً من باب المنطق القانوني فإنّ إجازة التحكيم في عقد نقل البضائع بحراً فيه مخاطر كبيرة يتعرّض لها الشاحن أو من آل إليه الحق في البضاعة وهو الطرف الضعيف اقتصادياً في عقد النقل البحري ، وهذا يعتبر في حدّ ذاته إهداراً للبناء الذي يقوم عليه القانون البحري والذي من سماته الجوهرية توفير الحماية اللازمة لمن آل إليه الحق في البضاعة وكذلك إقامة التوازن بين مصالح كلّ من الناقلين والشاحنين.

وبناءً على هذه الاعتبارات فإنّ حلّ النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري بواسطة السلطة القضائية يوفر ضمانات كبيرة للمتقاضين بموجب مبادئ عامة استقرّ عليها الفقه والقضاء ؛ وهي المساواة بين الخصوم ، وكذلك قاعدة المواجهة فلا مخالطة في القضاء ، وأخيراً قاعدة أنّ الخصوم هم الذين يتولون الإجراءات ، ومن جهة أخرى فإنّ القضاء يبرز فكرة السيادة بجميع أبعادها. وكل هذا لا يتوفر في قواعد التحكيم التجاري بالرغم من سرعته في الفصل واعتماده على محكمين مختصين².

¹ - Sentence N° 953 du 30 Octobre 1996 , DMF 1996, p 292.

نقلا عن

Fatima bouKhatmi : La lettre de garantie au chargement, le phare N° 41, Septembre 2002, p 11-12.

² - اهتمت اتفاقية هامبورغ بالتحكيم كوسيلة لتسوية النزاعات المتعلقة بعقد النقل البحري ، وألزمت الاتفاقية المحكمين بالفصل في النزاع وفق أحكامها. وهذا ما تضمنته المادة 22 من اتفاقية هامبورغ 1978 ، (انظر الملحق ص 132). أمّا معاهدة بروكسل لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها سنة 1968 فلم يتضمن أي أحكام تخص التحكيم ، وعلى هذا فإنّ مجال تطبيق المعاهدة حدّد حسب المادة 5 من بروتوكول 1968.

المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري

يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع المنقولة وكذلك عن التأخير في تسليمها ، وقد رأينا كيف يستطيع الناقل البحري دفع هذه المسؤولية بالطرق المقررة قانوناً¹ ، إلا أنّ المشرع ، سواء المشرع الجزائري أو المشرع الدولي ، أخذ في اعتباره ما يؤدي إلى التماطل والتأخر في الرجوع على الناقل البحري من أضرار تلحق به ويكون ذلك إما بسبب طمس الحقائق حول حالة البضائع عند تسليمها في ميناء الوصول وإما بسبب تعليق المراكز القانونية فترة طويلة من الزمان².

فقد أولى المشرع الجزائري أهمية بالغة لعملية التسليم التي ينتهي بها عقد النقل البحري للبضائع ، كما تعدّ عملية التسليم منطلقاً لحساب مواعيد تتعلق بإجراءات على المضور اتخاذها تمهيداً للرجوع على الناقل بالمسؤولية أو الرجوع عليه خلال مدة معينة . وعلى ضوء هذا سوف نعالج في المطلب الأول إجراءات دعوى المسؤولية مبرزين أهمية الإخطار بالهلاك أو التلف ثم الإثبات وقرينة المسؤولية . وفي المطلب الثاني نعالج تقادم دعوى المسؤولية من خلال أساس التقادم ونطاقه وكذا بداية سريانه ووقفه وانقطاعه .

المطلب الأول : إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري.

اهتمّ المشرع البحري بموضوع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل بمناسبة تنفيذ عقد النقل ، فنصّ على إجراءات معينة يجب على رافع الدعوى اتخاذها خلال مواعيد محددة حتى لا ترفض دعواه .

وقصد المشرع من النصّ على هذه الإجراءات وضع حدّ للمنازعات الناشئة من عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كلّ رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة .

¹ - راجع الصفحة 40 ، 41

² - هاني دويدار : المرجع السابق ، ص 335 .

وتتلخص هذه الإجراءات التي نصّ عليها القانون البحري لقبول سماع دعوى المسؤولية في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خطية إليه في مواعيد قصيرة ابتداءً من التسليم ، حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب .
على أنه بعد أن يقوم المرسل إليه بتوجيه تحفظاته للناقل تطرح مسألة أخرى وهي مسألة الإثبات ، فمن يتحمل عبء الإثبات ، وهل يجوز الاتفاق على تعديل الإثبات ؟
هذا ما سنحاول الإجابة عليه في فرعين خصصنا الأول لضرورة التحفظات ومواعيدها وأثار انتفائها ، وخصصنا الفرع الثاني للإثبات وقرينة المسؤولية.

الفرع الأول : ضرورة التحفظات ومواعيدها :

إنه من المنطقي أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض بإخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر ثم يتخذ قراراً فيه ، إمّا بفضّ النزاع وُدياً دون الحاجة للدخول مع المضرور في خصومة قضائية ، وإمّا برفض طلبات المضرور ، وبالتالي التآهب للدعوى.

ولذلك أوجب القانون البحري على صاحب البضاعة إخطار الناقل بالخسائر والأضرار الحاصلة للبضاعة، وهذا ما تضمنته المادة 790 من القانون البحري: « إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة ، وإذا لم يتم ذلك فتعتبر البضائع مستلمة حسبما تمّ وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلامها .
تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه .»

والملاحظ أنّ المادة 790 من القانون البحري تضمنت نفس الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل (المادة 3 فقرة 6)¹، بعكس ما جاءت به معاهدة هومبورغ (المادة 19)² التي أضافت التحفظ في حالة التأخير و غيرت فترة الإخطار كما استحدثت الإخطار الذي يوجهه الناقل إلى الشاحن وهذا ما سوف نوضحه أدناه.

الفقرة الأولى: التحفظات ومواعيد إبدائها :

تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أنّ الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل ، والضرر لا يكون منسوباً إلى الناقل إلا إذا وقع والبضاعة في يده أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه.

وللتحقق من أنّ الضرر سابق للتسليم، لا بدّ من إثباته في الوقت الذي يتمّ فيه هذا

التسليم.

ولذلك رأى المشرع حماية الناقل ، ففرضت المادة 790 من القانون البحري على المرسل إليه إذا هلكت البضاعة أو تضررت توجيه تحفظات كتابية إلى الناقل أو ممثله في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة ، وإذا لم يتمّ الإخطار تعتبر البضاعة مستلمة حسبما وصفت في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

لقد فرقت المادة 790 من القانون البحري بين الخسائر والأضرار الظاهرة وغير

الظاهرة.

فإذا كانت الخسائر والأضرار ظاهرة كما لو كان عدد الطرود ناقصاً أو كانت الأكياس ممزقة ، وجب على المرسل إليه أن يوجه إلى الناقل أو ممثله تحفظاً كتابياً في ميناء التحميل وذلك قبل أو وقت تسليم البضاعة ، ويتّضح من ذلك أنّ حكم معاهدة هومبورغ أشدّ من حكم القانون البحري إذ لا يمنح المرسل إليه إلا يوماً واحداً لتوجيه الإخطار (المادة 19 من معاهدة هومبورغ).

أمّا إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيجب أن تبلغ هذه التحفظات إلى الناقل خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع. أمّا معاهدة هومبورغ فقد حدّدت أنّه في

¹ - انظر الملحق الخاص بمعاهدة بروكسل ص 118

² - انظر الملحق الخاص بمعاهدة هومبورغ ص 131

حالة العيب غير الظاهر للبضاعة يتعيّن على المرسل إليه توجيه الإخطار إلى الناقل خلال 15 يوما التالية لتسليم البضائع¹.

فتاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه هو التاريخ الذي يبدأ منه احتساب أجل الإجراءات المبيّنة للضرر وليس تاريخ التفريغ أو تاريخ وصول السفينة للميناء. فعملية التسليم إنن تشكل عنصرا هاما في عقد النقل البحري. فقد عرف المشرع التسليم في الفقرة 02 من المادة 739 بأنه : « تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينصّ خلاف ذلك في وثيقة الشحن ».

وهذا التعريف هو في الحقيقة رأي المحكمة العليا التي أصدرت قرارا بتاريخ 1993/12/20 تحت رقم 111518 لتوحيد الاجتهاد القضائي² ، وتبناه المشرع الجزائري وضمته نص المادة 739 من القانون البحري بموجب التعديل أي جاء به قانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري.

كما أوضحت المحكمة العليا في عدة قرارات أن آجال تقديم التحفظات تكون العبرة فيها بالتسليم وليس بالتفريغ.

ففي قرار صادر بتاريخ 1997/07/22 تحت رقم 153252 نقضت المحكمة العليا قرار مجلس قضاء مستغانم القاضي برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أنها أفرغت من 25 ماي إلى 21 جوان 1983 وأنّ تقرير الخبير المتعلق بالخسائر حررّ في 12/02/1984 ، أي بعد تاريخ إنزال البضاعة من الباخرة.

وبالتالي اعتبرت المحكمة العليا أنّ قضاة المجلس خرقوا مقتضيات المادة 790 من القانون البحري التي تشترط تقديم التحفظات قبل أو في وقت تسليم البضائع وليس وقت

¹ - المادة 19 من معاهدة هومبورغ ، انظر الملحق ص 131

² - حسان بوعروج : المرجع السابق ، ص 21.

تفريغها ، وبأنّ قضاة الموضوع لم يميزوا بين عملية التفريغ كعملية مادية وعملية التسليم بالمعنى القانوني¹.

كما أوضحت المحكمة العليا في قرار آخر يتعلّق بالتحفظات عن الخسائر غير الظاهرة بأنّ أجل معاينة البضائع يحتسب من تاريخ التسليم وليس التفريغ ، فجاء في قرار بتاريخ 1996/07/09 أنّ قضاة المجلس اعتبروا أنّ المعاينة التي تمتّ في 1990/05/16 وهو آخر يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وقعت خارج الأجل القانوني المنصوص عليه في الفقرة 2 من المادة 790 (ثلاثة أيام) باعتبار أنّ المدّة هي من 2 إلى 4 ماي 1990 وهي المدّة المؤسس عليها الحكم المنتقد ، بينما المدّة هذه تعتبر تاريخ نهاية عمليات التفريغ. وبهذا فقد أخلط قضاة المجلس بين تاريخ التسليم وتاريخ التفريغ وبالتالي أخطأوا في تطبيق المادة 790 من القانون البحري².

الفقرة الثانية: آثار انتفاء التحفظات.

إذا لم يقدّم المرسل إليه تحفظات إلى الناقل أو قدّمها في وقت متأخر فقد نصت المادة 790 من القانون البحري على أنّه تعتبر البضائع مستلمة كما تمّ وصفها في وثيقة الشحن ، إلاّ إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك بأن يقيم الدليل بجميع الوسائل على أنّ الخسائر تسبب فيها الناقل وذلك بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير معيّن قضائياً³.

وقد جسّدت المحكمة العليا هذا النص في العديد من قراراتها ومن ذلك القرار المؤرخ في 1996/07/09 الذي قضى بأنّ عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الأجل المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه ، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المادة 743 من القانون البحري ويتمّ إثبات جميع الوسائل الخسائر اللاحقة بالبضاعة بمرور سنة تبدأ من تاريخ التسليم⁴.

¹ - قرار رقم 153252 بتاريخ 1997/07/22 الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية - العدد الخاص - سنة 2001 ، ص 230 ، انظر الملحق ، ص 163

² - قرار رقم 134787 بتاريخ 1996/07/09 - اجتهاد الغرفة التجارية والبحرية - عدد خاص - 2001 - ص 224 .
³ - Fatima Boukhatmi : Le connaissance est il un effet de commerce, le phare, N° 40, Aout 2002, p 7.

⁴ - قرار رقم 143090 بتاريخ 1996/07/09 - اجتهاد الغرفة التجارية والبحرية - عدد خاص - 2001 - ص 195 ، الملحق ص 157

وفي قرار آخر صادر بتاريخ 1996/10/22 اعتبرت المحكمة العليا عدم تقديم التحفظات في المهلة المحددة قانوناً لا يؤدي إلى رفض الدعوى إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفقاً لأحكام المادة 790 فقرة 1.

كما اعتبرت محضر المعاينة المؤرخ في 1990/01/29 بين المرسل إليه والمؤسسة الوطنية للإيداع والنشاطات التابعة للنقل البحري بصفتها وكيلاً على السفينة، تثبت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لأن هذه الوثيقة الحضورية تشكل الدليل العكسي المنصوص عليه في المادة 790 من القانون البحري¹.

ونتيجة لذلك فإنه لا يمكن الحكم برفض دعوى المرسل إليه أو المؤمن له على أساس أن التحفظات قد قدمت بعد فوات الأجل من تاريخ تسليم البضائع لكن يتعين على قضاة الموضوع أن يناقشوا صحة التحفظات وتبريرها مع مراعاة مقتضيات المادة 743 من القانون البحري المتعلقة بأجل رفع الدعوى ضد الناقل البحري في مهلة سنة².

كما تقضي المادة 790 فقرة 3 بأنه لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلامها. ويتضح من ذلك أنه في حالة إجراء معاينة مشتركة بين المرسل إليه والناقل البحري لا يلزم الناقل بتوجيه التحفظ إلى الناقل بالخسائر، ولكن يجب إثبات حالة البضائع وقت استلامها.

ويكتفي المشرع بالتحقق من حالة البضاعة حضورياً لأن الحاجة إلى الإخطار تنتفي معها، ذلك أن حضور الناقل أو نائبه يؤكد علم الناقل بما يعترى البضاعة من نقص أو خسارة.

والملاحظ حول هذه الحالة أنها نفسها التي تبنتها قواعد هومبورغ في المادة 19 فقرة 2 بأنه لا يلزم توجيه الإخطار المنصوص عليه إذا أجريت معاينة للبضائع وتم إثبات حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه أو المرسل إليه³.

¹ - قرار رقم 142585 بتاريخ 1996/10/22 - عدد خاص - ص 227 - الملحق ص 159

² - حسان بوعروج : المرجع السابق ، ص 27.

³ - كمال حمدي : اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978، قواعد هومبورغ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1998، ص 167.

الفرع الثاني : الإثبات و قرينة المسؤولية :

القاعدة أنّ المدعي هو من يتحمل عبء الإثبات ، فمن يطالب بالتعويض عليه إثبات الخطأ والضرر¹ ، ولما كان خطأ الناقل مفترضا (المادة 802) بقرينة فيقع على المدعي (المرسل إليه) عبء إثبات الأضرار سواء كان التلف الكلي للبضاعة أو العيب الذي لحق بها² ، ويجب أن نميّز بين المدعي هنا في مجال الإثبات والمدعي في مجال دعوى المسؤولية ، ففي هذا الفرض الأخير المدعي هو من يرفع الدعوى بينما المدعي في نطاق الإثبات من يدعي خلاف الأصل ، وهناك قرينة يستفيد منها الناقل مفادها أنّ التسليم تمّ بشكل موافق لما ذكر في سند الشحن (المادة 790 من القانون البحري) وعلى المرسل إليه إذا ما أراد هدم هذه القرينة أن يثبت عكسها. ويترتب على قيام هذه القرينة لمصلحة الناقل أن ينتقل عبء الإثبات إلى المرسل إليه أو من يحلّ محله.

الفقرة الأولى : محل الإثبات و طريقه.

لقد جمعت هاتين النقطتين نظرا لترابطهما الوثيق، إذ أنّ محل الإثبات له انعكاس على الطرق التي يجوز استعمالها في الإثبات ولما كان محلّ الإثبات هنا مجرد وقائع مادية (هلاك البضاعة، تعييبها) فإته يجوز إثباتها بكافة الطرق. وهذه السهولة في الإثبات لا ترجع إلى أننا بصدد مواد تجارية بل لأننا بصدد وقائع، هذا من ناحية ومن ناحية ثانية فالناقل أو المرسل إليه أو الشاحن كلهم يستطيعون إثبات حقيقة الوضع (أوصاف، كمية البضاعة).

و لقد ثارت بشأن القوة الثبوتية لوثيقة الشحن مناقشات حادة في عدة مؤتمرات أهمها مؤتمر لاهاي 1921 و مؤتمر بروكسل الدبلوماسي لسنة 1922 و ذلك بين دول كانت ترى جعل وثيقة الشحن وسيلة الإثبات الوحيدة لعقد نقل البضائع بحرا، و دول أخرى كانت ترى فتح باب الإثبات بطرق إثبات عدا سند الشحن³.

¹ - تنص المادة 323 من القانون المدني بأنه على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه.

² - A- ZAHY – Droit des transports – Tome 1 O.P.U 1991 page 139.

³ G. Marais, les transports internationaux de marchandise par mer en droit comparé, Paris 1949, page 86

إذ كما هو معلوم أنّ حجّية وثيقة الشحن تختلف حسب ما إذا كانت بين طرفيه (الناقل والشاحن) أو بالنسبة للغير (المادة 761 من القانون البحري)¹ ، وما يعنينا هنا حجّية وثيقة الشحن بين الأطراف ، فحجّيتها بين الأطراف نسبية بمعنى أنّه يجوز نقضها أي نقض ما ورد فيها من بيانات بإثبات العكس² ، وعليه يستطيع الرّبان إثبات مثلا أنّ البضائع سلّمت بحالة تختلف عمّا هو وارد في سند الشحن أو بكميّة أقلّ.

وعملية الإثبات تختلف بحسب ما إذا كنا بصدد هلاك كلي أو تلف أو تعيب البضاعة.

أ- حالة الهلاك الكلي : هنا لا بدّ من إثبات واقعتين ، الأولى هي استلام الناقل للبضائع ، وهذه تثبت بتقديم سند الشحن حسب المادة 749 من القانون البحري ، والثانية هي عدم تسليم الناقل للبضائع وهذه يجوز إثباتها بكافة الطرق.

وهنا ينقلب عبء الإثبات ، فإذا أراد الناقل التخلّص من المسؤولية عليه إثبات أنّه سلّم البضاعة للمرسل إليه القانوني إذ كما هو معلوم لدينا أنّ تسليم البضاعة لغير ذي صفة يعدّ بمثابة عدم التسليم تماما أي وكأنّه هلاك كلي للبضاعة.

ب- حالة الهلاك الجزئي أو التعيب : هنا في الحقيقة تقوم عملية الإثبات بإجراء عملية مطابقة (Confrontation) بين ما هو وارد في سند الشحن وبين ما هو موجود فعليا ، وهذا مع مراعاة أنّ الناقل يمكنه إثبات أنّه لم يستلم أكثر مما تسلّم فعليا ، كما أنّه بإمكانه الاعتماد على التحفظات التي أوردها في وثيقة الشحن فيما يتعلق بحالة البضائع (المادة 756) فقد يتخلّص من مطالبة المدعي.

الفقرة الثانية : الاتفاق على تعديل قواعد الإثبات.

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أنّ القواعد الإجرائية للإثبات تتعلّق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على خلافها ، مثلا كيفية سماع الشهود أو الجهة المختصة بتعيين خبير. أمّا بالنسبة للقواعد الموضوعية للإثبات فهي لا تعتبر من النظام العام ، وبالتالي يجوز الاتفاق

¹ - تنص المادة 761 على أنّه : «تعدّ وثيقة الشحن الموضوعية طبقا لأحكام هذا الفصل ، ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبيّنة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك .

² - محمد كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحري ، المرجع السابق ، ص 194 .

على خلافها مقدّماً أو التنازل عنها صراحة أو ضمناً أثناء نظر الدعوى كما يمكن أيضاً الاتفاق على تعديل عبء الإثبات¹.

أمّا بالنسبة للقواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري فلا يجوز الاتفاق على تعديل عبء الإثبات إذ أنّ هذا الاتفاق فيه تخفيف على الناقل ، وهذا لا يجوز طبقاً لنص المادة 811 من القانون البحري كما سبق توضيح ذلك².

وإذا كان القانون يعطي لصالح الناقل قرينة التسليم مطابقاً لما هو وارد في وثيقة الشحن حسب المادة 790 إلا أنّ هذه القرينة بسيطة يتمثل أثرها في نقل عبء الإثبات على عاتق المدعي بالمسؤولية إذ يتعيّن عليه إقامة الدليل على أنّ حالة البضائع وقت استلامها لم تكن مطابقة لما تمّ ذكره في وثيقة الشحن.

المادة 790 من القانون البحري : « ... إذا لم يتمّ ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تمّ وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس ».

كما أنّ القانون في الوقت نفسه يضع على عاتق الناقل قرينة المسؤولية إذا ثبت أنّ البضائع أصابتها أضرار أو خسائر وهذا ما سوف نعالجه فيما يلي :

الفقرة الثالثة: قرينة المسؤولية في حق الناقل.

حتى ينجح المدعي في دعواه الرامية إلى الحصول على تعويض الضرر الذي لحق به لا بدّ له من إثبات خطأ المدين (الناقل) ولكن المشرع أعفاه من عبء هذا الإثبات إذ قرّر في المادة 802 من القانون البحري أنّ الناقل مسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة منذ تسلمها إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها ، إذن فبمجرد أن يثبت المدعي الأضرار التي أصابته قام افتراض إلى جانبه وهو أنّ هذه الأضرار حصلت بسبب خطأ من الناقل.

فمتى تمّ إثبات الضرر أو الخسارة بين تسلّم البضاعة إلى حين تسليمها، يعدّ الناقل مسؤولاً ، وهذه المسؤولية ليست مؤسسة على الخطأ أو قرينة الخطأ ولكنها مسؤولية مفترضة (c'est une présomption de responsabilité)³.

¹ - إدوار عيد : موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ - الجزء 13 - الإثبات - 1993 ، ص 239

² - انظر الفرع الأول من المطلب الأول في المبحث الثاني من الفصل الأول ، ص 36

³ - E. du pontavice P. CORDIER : transport est affrètement, Op.cit, p 114.

وتجدر الإشارة إلى أنّ تعبير قرينة المسؤولية هو تعبير منتقد إذ أنّ القرينة افتراض. والمسؤولية لا يصحّ أن تفترض ، فإذا كان من الممكن افتراض وقائع كالخطأ فلا يمكن افتراض نتائج قانونية كالمسؤولية ، فالنتائج القانونية لا تفترض ولكنها تستنتج من الوقائع التي يحددها القانون سواء كانت وقائع حقيقية أم مفترضة كما هو الحال بالنسبة للقرائن القانونية¹.

فالمسؤولية إما أن تقوم أو لا تقوم ، ولذلك فالمنطق يقضي أن نقول أنّ المشرع حتى يجتنب الشاحن عبء إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه قام بافتراض مفاده أنّ البضاعة ما كانت لتتلف لولا خطأ الناقل ، وعلى هذا الأخير إن أراد التخلص من هذا الافتراض أن يقوم ويثبت عكسه ، فطبيعة هذه القرينة بحسب الأصل العام قرينة بسيطة (المادة 337 من القانون المدني الجزائري) ودليل ذلك أنّ المشرع في المادة 803 حدّد حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية ، وهذا لا يعني أنّها حالات واجبة الأعمال تلقائيا بل على الناقل إثباتها. و بالتالي إنّ نطاق هذه القرينة محدّد بجائبين :

1- من حيث نطاقها الزمى : إنها تشمل عقد النقل البحري أي من استلام البضاعة إلى حين تسليمها ، فحسب المادة 802 الناقل مسؤول عن الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

فكل المراحل الواقعة بين أخذ الناقل البضاعة على عاتقه إلى حين تسليمها الفعلي للمرسل إليه تشملها هذه القرينة.

ومن هنا يتبيّن بأنّ الناقل يتحمل مسؤولية الخسارة التي تتعرّض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل المتضمنة ، مرحلة التحميل بميناء الشحن ؛ إذ الناقل هو الذي يقوم بتحميل البضاعة ورصّها بالعناية التامة (المادة 773 من القانون البحري) ، وخلال المرحلة التي تستغرقها لقطع المسافة بين مينائي الشحن والوصول ، ومرحلة التفريغ بميناء الوصول إذ يقوم الناقل بتفريغ البضاعة بالعناية التامة طبقا لنص المادة 780 من القانون البحري ، وآخر مرحلة هي التسليم إلى المرسل إليه بعد تفريغها من السفينة إذ يقوم الناقل بتسليمها إلى المرسل إليه مباشرة ، وفي حالة عدم حضور المرسل إليه يضعها

¹ - تنص المادة 337 من القانون المدني على أنّ : « القرينة القانونية تغني من تقرّرت لمصلحته عن أي طريقة أخرى من طرق الإثبات ، على أنّه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نصّ يقضي بغير ذلك ».

الناقل بمؤسسات التخزين ، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بالتسليم الفعلي طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري.

فالتسليم الذي ينهي مسؤولية الناقل لا يكون إلا إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وليس إلى مؤسسة الميناء.

ولقد أصدرت المحكمة العليا العديد من القرارات الخاصة بالمسؤولية الشاملة للناقل البحري ، ففي القرار الصادر بتاريخ 1998/05/16 أوضح أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعدّ تسليمًا وفقاً للمادة 802 من القانون البحري ، وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقاً للمادة 873 من القانون البحري لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر ، بل أن مسؤولية الناقل تمتدّ إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه ، إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ¹.

وتجدر الملاحظة أن إثبات تاريخ التسليم يكون على عاتق الناقل ، فيجب عليه إذن لكي يعفى من المسؤولية أن يثبت أن فقدان البضاعة تمّ بعد تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

2- من حيث الأضرار التي تقوم عليها القرينة : إن نصّ المادة 802 من القانون البحري واضح وقطعي ، فهو لا يشمل إلا صورتين من صور الأضرار السابق التعرّض لها ؛ أي الهلاك الكلي أو التلف (تعييب البضاعة)، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في القرار رقم 119292 بتاريخ 11 أبريل 1995 حيث جاء في هذا القرار مبدأ قانوني وهو « عندما يكون الضرر ناتج عن نقص البضاعة ، يكفي إثبات طلب التعويض بشهادة عدم التفريغ عكس طلب التعويض عن الخسائر التي تتطلب إثبات ذلك بتقرير الخبرة »². أمّا حالة التأخير (Retard) فهي مستبعدة من نطاق القرينة لأنّ هذه الحالة لا تتضمن تسليمًا حسب المادة 802 المذكورة أعلاه ، غير أن إثبات التأخير لا يثير أي صعوبة إذا كان ميعاد التسليم متفقاً عليه ومدرجاً في وثيقة الشحن ، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول

¹ - قرار رقم 169663 بتاريخ 1998/05/16 - اجتهاد المحكمة العليا - العدد الخاص - 2001 ، ص 178 ، انظر الملحق ص 168

² - قرار رقم 119292 بتاريخ 1995/04/11 - نشرة القضاة ، العدد 49 ، سنة 1996 ، ص 264.

التسليم يكون بذاته خطأ عقدياً ومن ثم لا يحتاج المرسل إليه بعد ذلك لإثبات الضرر باعتبار أن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة¹. وكذلك الحال إذا لم يكن ثمة ميعاد متفقاً عليه للتسليم فإن الميعاد الذي يكون واجبا هو الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع (المادة 1/805 من القانون البحري) ، ومن ثم فإن المدعي يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد الأخير. فطالما التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة ، فالمضروور ما عليه إلا إثبات أن تلك النتيجة لم تتحقق وفي ذلك إثبات لخطأ الناقل.

المطلب الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري.

تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية أحكاماً خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في مادة النقل البحري.

فاتفاقية بروكسل 1924 وبموجب بروتكول 1968 المعدل للمعاهدة الذي نصّ على إلغاء البند 4 من الفقرة 6 من المادة 3 المتعلق بالتقادم² أقرّ بأنه في جميع الأحوال يعفى الناقل من المسؤولية أياً كانت فيما يتعلق بالبضائع إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ، ومع ذلك يجوز إطالة هذه المدّة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى.

وبالتحديد الذي جاءت به اتفاقية بروكسل ، القانون الفرنسي هو كذلك في المادة 32 فقرة 1 حدّد التقادم بسنة واحدة³.

أمّا اتفاقية هومبورغ لسنة 1978 فقد نصّت بتقادم جميع الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحراً بمضي سنتين ، حسب المادة 20 من المعاهدة⁴ بما فيها دعوى مسؤولية الناقل البحري.

¹ - محمد كمال حمدي : المرجع السابق ، ص 76.

² - نصت المادة 3 الفقرة 6 بند 4 الملغاة من معاهدة بروكسل بموجب المادة 1 فقرة 2 من بروتكول 1968 على أنه : « في جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ».

³ - المادة 32 فقرة 1 من القانون الفرنسي المؤرخ في 18/06/1966.

⁴ - انظر الملحق الخاص بمعاهدة هومبورغ ، ص 131

القانون البحري الجزائري أرسى أحكاماً خاصة بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، فلم يُقصر حكم التقادم على دعوى مسؤولية الناقل البحري ، وكذلك أُورد حكماً خاصاً بتقادم دعوى الرجوع التي تخصّ المؤمن ، شأنه في ذلك شأن معاهدة بروكسل لسنة 1924. فيقتضي الأمر بصدد دراسة تقادم دعوى المسؤولية أن نتعرّض لأساس ونطاق التقادم في فرع الأوّل ثمّ لمدة التقادم ووقفه وانقطاعه في فرع ثاني.



الفرع الأوّل : أساس ونطاق التقادم :

فرض المشرع الجزائري في مادة نقل البضائع بحراً تقادماً قصيراً يسري على كلّ دعوى تنشأ عن عقد النقل البحري.

فتنقسم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع إلى الأنواع التالية حسب أجالها ورافعها كما وردت في القانون البحري :

- الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري تتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه وهذا ما تضمنته المادة 742 من القانون البحري. هذه الدعاوى يرفعها المتضرر ما عدا المنصوص عليهم في المادتين 743 و744 من القانون البحري.

- الدعاوى المرفوعة ضدّ الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن تتقادم بمرور سنة واحدة وهذا حسب المادة 743 فقرة 1 من القانون البحري.

كما يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على تمديد أجل رفع الدعوى إلى عامين من تاريخ وقوع الضرر (المادة 743 فقرة 2 من القانون البحري).

- دعوى الرجوع التي تخصّ المؤمن ترفع خلال سنة ، ويجوز أن ترفع حتى بعد انقضاء أجل السنة على أن ترفع خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضاً عن الخسائر (المادة 744 من القانون البحري).

المشرع الجزائري في المواد الثلاثة المذكورة أعلاه (742-743-744 من القانون البحري) وبسعيه التدقيق في مدد التقادم والدعاوى التي تسري عليها ولّد نوعاً من

الغموض، هذا ما يدفعنا للبحث عن أساس ونطاق هذا التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري.

الفقرة الأولى: أساس التقادم.

نصت المادة 743 على أنه: «تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى».

كما نصت المادة 744 على أنه: «يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى».

من خلال المادتين يتبين بأنّ المشرع أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة وهذا ما يجسّد رغبته في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

وقصر مدة التقادم يولد التباساً في كون هذه المدة المقررة تعتبر كمواعيد سقوط أم مدد تقادم مسقط؟

غير أنه ورجوعاً إلى نص المادتين 743 و744 من القانون البحري فإنّ أدبية وحرفية هذين النصين تتمّ عن اعتبار المشرع هذه المدد مقررة للتقادم المسقط، ذلك أنه لو كانت هذه المواعيد مقررة للسقوط لما أجاز المشرع تعديلها باعتبار أنّ مواعيد السقوط لا يرد عليها الوقف والانتطاع كما لا يجوز الاتفاق على إبطالها بخلاف مدة التقادم².

¹ - محمد كمال حمدي: المرجع السابق، ص 234.

² - سليمان مرقس: - في الإلتزامات - أحكام الإلتزام - دار الكتب القانونية - مصر - والمنشورات الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 1992، ص 880.

كما أنه وفقاً لنص المادة 322 فقرة 1 من القانون المدني التي تنصّ على أنه : « لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه ، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتمّ التقادم في مدّة تختلف عن المدّة التي عينها القانون .»

ويعني ما تقدّم اعتبار مدّة التقادم التي حدّدها القانون ملزمة لطرفي العقد ليس لهما أن يتفقا على تعديلها ، إطالة أو تقصيراً ، إذ هي من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها لمشئنة الأفراد¹.

غير أن القاعدة سالفة الذكر يرد عليها استثناء وهو في حالة الاتفاق بين الأطراف في إطالة مدّة تقادم دعوى المسؤولية ضدّ الناقل البحري بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن، على أن لا تتجاوز هذه المدّة سنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتّب عليه رفع الدعوى. كما أنه يرد استثناء آخر في دعوى الرجوع ، كما لا يجوز لمن تقرّر التقادم لمصلحته أن ينزل عنه صراحةً أو ضمناً بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف فيه، وهذا ما تضمنته الفقرة 2 من المادة 322 من القانون المدني بنصها: « وإتما يجوز لكلّ شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه غير أن هذا التنازل لا ينفذ في حقّ الدائنين إذا صدر إضراراً بهم .»

وصورة نزول الناقل ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه عرض الناقل بعد انقضاء مدّة التقادم تسوية الأضرار اللاحقة بالبضاعة تسوية ودية أو قبوله مقدار التعويض المستحق للمرسل إليه².

وبالرغم من أن مدّة التقادم من النظام العام إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك ، فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها ، بل يجب أن يكون ذلك بناءً على طلب المدين أو صاحب المصلحة فيه ، وهذا ما تضمنته الفقرة 1 من المادة 321 من القانون المدني التي نصّت على أنه : « لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائياً بالتقادم ، بل يجب أن

¹ - لا يجوز الاتفاق على أن يتمّ التقادم في مدّة أقلّ من سنة لأنّ مثل هذا الاتفاق يتضمّن تخفيفاً لمسؤولية الناقل ومن ثمّ يقع باطلاً وفقاً لنص المادة 811 من القانون البحري.

² - محمد كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المرجع السابق ، ص 235.

يكون ذلك بناءً على طلب المدين أو من أحد دائنيه ، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به .»

كما أنّ الدفع بالتقادم دفع موضوعي ، فيجوز التمسك به في أيّة حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية ، وهذا حسب الفقرة 2 من المادة 321 من القانون المدني : « ويجوز التمسك بالتقادم في أيّة حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية » ، ولكن لا يجوز الدفع بالتقادم لأول مرة أمام المحكمة العليا¹.

الفقرة الثانية : نطاق التقادم.

يسري التقادم الذي نصّت عليه المادتان 743 و744 من القانون البحري على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع ضدّ الناقل البحري.

ومن ثمّ يسري التقادم على الدعاوى التالية :

- دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضدّ الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، وذلك خلال سنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم.

- دعوى الرجوع التي تخصّ المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدّده للمؤمن له ، وذلك حتى بعد انقضاء أجل السنة المقرّرة بدعوى المرسل إليه على أن يكون في خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه رافع دعوى الرجوع (المؤمن) المبلغ المطالب به تعويضاً عن الخسائر.

فانطلاقاً من مقتضيات قانون التأمين خاصة المادة 118 والمادة 744 من القانون البحري ، يحلّ المؤمن محلّ المؤمن له في حقوقه ودعاويه ضدّ الأطراف الأخرى المسؤولة في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

¹ - التمسك بالتقادم لأول مرة أمام المحكمة العليا غير مقبول ، قرار مؤرخ في 1982/03/31 ، ملف رقم 19259 ، نشرة القضاة ، عدد خاص ، لسنة 1982 ، ص 109 .

فالشرط الأول الذي يجب احترامه من طرف المؤمن (شركة التأمين) لرفع دعوى الرجوع وهو تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى أين يوضح قيمة الخسائر التي تم دفعها للمرسل إليه ، كما سبق شرح ذلك¹.

أما الشرط الثاني المطلوب توفره لقبول دعوى الرجوع يتعلق بمهلة ممارستها ، فإذا رفعت الدعوى خلال مهلة سنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري فتكون مقبولة ولا يطرح أي إشكال ، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فإنها تكون مقبولة فقط عندما تقام في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملاً بأحكام المادة 744 من القانون البحري.

والمحكمة العليا قد أصدرت عدة قرارات بشأن تقادم دعوى الرجوع ، فصدر قرار عن الغرفة البحرية والتجارية تحت رقم 151318 بتاريخ 6 ماي 1997 جاء في أحد حيثياته أن الدعوى ترفع في مهلة سنة واحدة ابتداءً من تاريخ تسليم البضاعة كما يمكن أن ترفع وفقاً للمادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 ، وذلك في مهلة ثلاثة أشهر ابتداءً من تاريخ تسديد قيمة الدين. كما أن أحكام المادة 744 لا تطبق إلا في حالة انقضاء مهلة سنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري.²

أما المادة 742 من القانون البحري التي نصت على أنه : « مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه ، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه ».

فالمادة 742 المذكورة أعلاه لا تنطبق على دعوى مسؤولية الناقل البحري ، فهي تخصّ كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري ما عدا دعوى مسؤولية الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة بالبضاعة المنقولة ، ودعوى الرجوع.

وبمفهوم المخالفة فإنّ التقادم المنصوص عليه في المادة 742 من القانون البحري

يخصّ :

¹ - انظر الصفحة 71

² - القرار رقم 151318 بتاريخ 1997/05/06 - منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة البحرية والتجارية - عدد خاص - سنة 2001 ، ص 199.

- دعوى الناقل ضدّ الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل (المادة 797 من القانون البحري).
 - دعوى مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو بالسفينة من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه (المادة 779 من القانون البحري).
 - دعوى الناقل ضدّ المرسل إليه للتعويض عن الخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع (المادة 794 من القانون البحري).
 - دعوى الناقل الذي يكون قد دفع تعويضا لصاحب البضاعة ، نظراً لمسؤوليته التضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة ، وذلك في الرجوع على الناقلين الآخرين (المادة 766 من القانون البحري).
- وبالتالي فكلّ الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري تتقدم بسنتين تبدأ من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه.

الفرع الثاني : بداية الأجل ووقف وانقطاع التقادم :

نصّ المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري على أنّ دعوى مسؤولية الناقل البحري تتقدم بسنة واحدة ، كما أنّه يمكن أن تمّد هذه المدّة إلى سنتين باتفاق الطرفين ويشترط لصحة هذا الاتفاق أن يتمّ بعد وقوع الحادث الذي تترتب عليه رفع دعوى المسؤولية.

هذا ما يدفعنا للبحث عن بداية سريان التقادم ثمّ التطرق إلى انقطاع ووقف التقادم.

الفقرة الأولى : بداية سريان التقادم.

بما أنّ المشرع الجزائري لم ينصّ في القانون البحري على حساب مواعيد التقادم هاته، فإنّه يستوجب الرجوع إلى أحكام القانون المدني ، فتحسب مدّة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري وفي جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عموماً بالأيام ، ولا يُحسب اليوم الأول وتكمل المدّة بانقضاء آخر يوم فيها.

فنصّت المادة 314 من القانون المدني على أنّه : « تحسب مدّة التقادم بالأيام لا بالساعات ، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدّة بانقضاء آخر يوم منها ».

تجدر الإشارة إلى أنّ المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري لم يحدّد تاريخ سريان مهلة السنة ، والسؤال المطروح هل تسري المهلة من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ، أو تاريخ تفريغ البضائع ، أو تاريخ تسليمها للمرسل إليه ؟ فقررت الغرفة البحرية والتجارية في قرار صادر بتاريخ 10 ماي 1992 ملف رقم 184781¹ أنّ تاريخ سريان مهلة التقادم هو تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، لأنّ عقد النقل البحري ينتهي في هذا التاريخ عملاً بأحكام المواد 739-790-802 من القانون البحري.

وتبدأ مدّة التقادم من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه ، وهذا حسب المادة 742 من القانون البحري ، وبالتالي فإنّ حساب أجل التقادم يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع ، وعليه سوف نعرض الأحوال التي يتمّ فيها تسليم البضائع وتلك التي ينتفي فيها ذلك التسليم للتعرف على كيفية احتساب بدء مدّة التقادم.

أولاً : حالة حصول تسليم البضائع :

إذا كان ثمة تسليم للبضائع فإنّ المدّة تُحسب من تاريخ ذلك التسليم ، وإذا استغرق التسليم عدّة أيام فإنّها تحسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه.

ولقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة بشأن تقادم الدعوى ضدّ الناقل ، فذكرت الغرفة التجارية والبحرية في قرارها الصادر في 1996/07/09 ملف رقم 143090 أنّه تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد ، يبدأ من تاريخ التسليم النهائي².

فالمحكمة العليا اعتمدت في قرارها المبيّن أعلاه على أنّ عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الأجل المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه ، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المادة 743 من القانون البحري ، ويتمّ إثبات ذلك بجميع الوسائل خلال سنة تبدأ من تاريخ التسليم.

¹ - حسان بوعروج : المرجع السابق ، ص 14.

² - قرار رقم 143090 المؤرخ في 1996/07/09 - مجلة الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية - عدد خاص - 2001 ، ص 195 ، انظر الملحق ص 157

فعملية تسليم البضائع تشكل إذن عنصراً هاماً في عقد النقل البحري ، هذا ما دفع المشرع الجزائري إلى تعريفه في المادة 739 فقرة 2 : « التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينصّ على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ».

والمقصود بالتسليم هو التسليم المادي أو الفعلي للبضائع ، بحيث تنتقل حيازتها إلى صاحب الحق فيها حتى يتمكن من فحصها والتحقق من حالتها¹.

وعلى ذلك لا يعتبر تسليمياً فعلياً ، تسليم وثيقة الشحن من المرسل إليه إلى الناقل ، فلا يسري التقادم من تاريخ تسليم وثيقة الشحن ، وإثماً من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع². كما أنه لا يبدأ سريان التقادم عندما تفرغ البضائع في ميناء غير الذي تمّ الاتفاق عليه (ميناء الوصول) في وثيقة الشحن³.

كذلك لا يعتبر تسليمياً فعلياً إلى المرسل إليه أو ممثله ، تسليم البضائع إلى الجمارك ، إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة ، وإثماً الجمارك تتسلم البضاعة بناءً على حقّ مخول لها قانوناً ، حسب المادة 51 من قانون الجمارك التي نصّت على أنه : « يجب إحضار كل بضاعة مستوردة أو أعيد استيرادها أو المعدة للتصدير أو لإعادة التصدير أمام مكتب الجمارك المختصّ قصد إخضاعها للمراقبة الجمركية ».

وتحدّد المدّة القصوى لمكوث البضائع قيد الإيداع الجمركي بأربعة أشهر حسب المادة 209 من قانون الجمارك⁴.

إذن يبدأ سريان التقادم الخاص بدعوى مسؤولية الناقل البحري من تاريخ التسليم النهائي والفعلي للبضائع⁵.

فإذا استمرّ التسليم عدّة أيام سرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه¹.

¹ - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 282.

² - محمد كمال حمدي : المرجع السابق ، ص 237.

³ - E. Du pontavice P.CORDIER, Op.cit, p 153.

⁴ - القانون رقم 07-79 المؤرخ في 1979/06/21 ، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-98 المؤرخ في 22 أوت

1998 والمتضمن قانون الجمارك.

⁵ - التفريغ لا يعني التسليم ، انظر ص 90-91

ثانياً : حالة عدم حصول تسليم للبضائع :

إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فإن مدة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

ففي حالة هلاك البضائع كلياً فإنه يُرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم إلى حكم المادة 805 فقرة 1 من القانون البحري ، الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة ، ومن ثم فإن الناقل يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبدائية لسريان التقادم.

غير أن الحالات التي لا يتفق فيها أطراف عقد النقل على ميعاد التسليم هي حالات نادرة جداً حتى لا نقول منعدمة عملياً.

والملاحظ أنه يجب على المرسل إليه الحضور لاستلام بضاعته وإلا ترتب عليه تحمّل نفقات إيداعها بمستودع الميناء ، كما لا يترتب عليه تعويض من الناقل عن التأخير في الاستلام ، وهذا وفق المادتين 793-794 من القانون البحري.

فنصت المادة 793 من القانون البحري على أنه : « إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها ، وإذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً ».

وواقع الأمر أننا ، وفي خصوص ما عرضت له هذه المادة من أحكام ، نكون في مواجهة فرضين :

أولاً : عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة : فيقتضي ذلك التفرقة بين حالة ما إذا كان المرسل إليه يعلم بتاريخ وصول السفينة من عدمه.

فإذا كان ميعاد وصول السفينة وارداً في وثيقة الشحن أو معلوماً للمرسل إليه على وجه يقيني (خطوط النقل المنتظمة) فإنه يكون ثمة تاريخ محدد كان يتعين فيه على صاحب الحق في البضاعة الحضور لاستلامها ، ومن ثم تبدأ مدة التقادم من ذلك التاريخ.

¹ - أحمد محمد حسني : المرجع السابق ، ص 322.

أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في وثيقة الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة ، فإن الناقل يلتزم بإعلام المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة ، حتى وإن لم ينصّ على هذا الالتزام في وثيقة الشحن¹ ، فإذا لم يقدّم الناقل بإعلام المرسل إليه بوصول السفينة فإنّ بدء التقادم يبدأ من تاريخ إعلام الناقل لصاحب البضاعة ، بإيداعه البضاعة في المستودع.

ثانياً : حضور المرسل إليه وامتناعه عن استلام البضائع : فقد يحضر المرسل إليه ولكن لا يستلم البضاعة سواءً بامتناعه عن استلامها ، أو الناقل هو الذي يرفض تسليم البضاعة ويعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحقّ عن نقل هذه البضائع ، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف ، وهذا ما تضمنته المادة 792 من القانون البحري.

ومن باب المنطق القانوني فإنه في حالة امتناع المرسل إليه استلام البضاعة ، فإنّ هذا الفعل من جانب صاحب الحق في البضاعة يعدّ بمثابة الاستلام الذي يبدأ منه سريان التقادم ، إذ لا يصحّ أن يترتب على امتناع المرسل إليه ما يجعل تاريخ بدء التقادم يتراخى إلى حين قبوله استلام البضائع ، وإلا كان تحديد ذلك التاريخ رهيناً بإرادة المرسل إليه ، وتبقى مسؤولية الناقل معلقة ومرهونة بمشيئة المرسل إليه ، خاصة وأنّ التسليم حسب المادة 739 من القانون البحري هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه مع إبداء قبوله لها وأغفل المشرع حالة رفض المرسل إليه البضاعة.

والجدير بالملاحظة أنّ المحكمة العليا في قراراتها دائماً تأخذ بعملية التسليم ، سواءً في التقادم ، أو في إبداء التحفظات أو في نطاق مسؤولية الناقل البحري عن الشحن والتفريغ ، مما يصحّ معه القول أنّه في حالة امتناع المرسل إليه استلام البضائع فإنّ مدة التقادم تسري من استلام المرسل إليه البضائع وليس من يوم إيداعها في المستودعات والمخازن ، بحيث يبقى الناقل مسؤولاً عن البضاعة حتى تسليمها فعلياً للمرسل إليه طبقاً للمادة 802 من القانون البحري.

¹ - محمد كمال حمدي : المرجع السابق ، ص 240.

الفقرة الثانية: وقف وانقطاع التقادم.

بما أنّ المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على أسباب وقف وانقطاع تقادم دعوى المسؤولية ، غير أنّه تناول مسألة وقف وانقطاع التقادم في القانون البحري وذلك في المواد الخاصة بالخسائر المشتركة ، حيث نصت المادة 2/331 منه على أنّه ينقطع التقادم ببداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة ، ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء.

ولقد قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 1998/11/13 ملف رقم 158869 بأنّ التقادم ينقطع من بداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة ، ويسري التقادم ثانية من يوم انتهاء هذا الإجراء وتتقادم دعوى الخسائر المشتركة بمرور سنتين ابتداءً من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية¹.

كما تناول المشرع البحري موضوع وقف أو انقطاع التقادم في الدعاوى الناتجة عن عقد إيجار السفينة وذلك بنصّه صراحة على إحالتها إلى القانون العام ، وهذا ما تضمنته المادة 648 من القانون البحري حيث نصت على أنّه : «تتقادم الدعاوى الناجمة عن عقد إيجار السفينة في مدة سنة واحدة وينقطع التقادم أو يعطل أو ينتج آثاره وفقاً للقانون العام».

والبحث في أسباب وقف وانقطاع تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني.

فنتصّر المادة 316 فقرة 1 من القانون المدني على أنّه : « لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب » . ومعنى ذلك أنّ وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلاً على المدعي استحالة مطلقة ومن ذلك مثلاً أن يفقد أهليته لمدة معينة².

¹ - قرار مؤرخ في 1998/11/13 ملف رقم 158869 ، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا ، منشور بالمجلة القضائية العدد 2 لسنة 1998 .

² - سليمان مرقس : المرجع السابق ، ص 873 .

فالوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم ، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفاً فيها ، فإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضمّ المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له ، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظلّ التقادم موقوفاً فيها .

بينما الانقطاع هو زوال كلّ أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد¹ ، حيث نصّت المادة 317 من القانون المدني على أنه : « ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدّم به الدائن لقبول حقه في تقييسة المدين أو توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه » .

كما تنصّ المادة 318 من القانون المدني على أنه : « ينقطع التقادم إلى أقرّ المدين بحق الدائن إقراراً صريحاً أو ضمناً ، ويعتبر قراراً ضمناً أن يترك تحب يد الدائن مالا له مرهون رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين » .

ومن خلال نصّ المادتين المذكورتين أعلاه يتبيّن أنّ أسباب انقطاع التقادم هي :

- 1- المطالبة القضائية ، فإن رفع المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض أمام محكمة غير مختصة سواءً محلياً أو نوعياً تعتبر سبب من أسباب انقطاع التقادم الخاص برفع الدعوى ضدّ الناقل البحري بسبب الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة .
- 2- بالحجز ، فالحجز نوعان ، حجز تحفظي ؛ وهو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها ، وحجز تنفيذي ؛ وهو يسمح بإعداد الشيء المحجوز للبيع بغية استيفاء الدائن لحقه من ثمّنه² .

ففي مادة النقل البحري يُتصور الحجز على السفينة وهو يخضع لقواعد خاصة جاء ذكرها في كل من القانون البحري ، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية في حالة غياب نصّ خاص³ .

¹ - تنصّ المادة 318 فقرة 1 من القانون المدني على أنه : « إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول » .

² - محمد حسنين : طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، طبعة 1996 ، ص 149 .

³ - بربرة عبد الرحمان : طرق التنفيذ في المسائل المدنية ، منشورات بغدادية ، الجزائر ، طبعة 2002 ، ص 102 .

كما قضت المحكمة العليا في قرار مؤرخ في 1989/03/05 ملف رقم 55882 بأنه : " من المقرر قانوناً أنّ الدعوى القضائية المقامة على الناقل بسبب فقدان البضاعة أو الأضرار الحاصلة لها أثناء النقل ، تتقدم بمرور عام من يوم التسليم أو من اليوم الذي يجب أن تسلّم فيه ، ومن المقرر أيضاً أنّ انقطاع التقادم ينحصر في المطالبة القضائية لأيّ جهة قضائية أو بطلب يتقدّم الدائن لقبول أو إثبات حقه ، ومن ثمّ في قضية الحال أنّ المطعون ضدها رفعت دعوى بتاريخ 1981/05/20 لأجل التعويض عن الأضرار التي أصابت البضاعة أثناء النقل ، ضدّ الناقلة (الطاعنة) التي رفع الحجز التحفظي عنها بتاريخ 1979/02/17 أي بعد مرور أكثر من عام ، فإنّ قضاة الموضوع باستنادهم على انقطاع التقادم بناءً على رسالة لا تدرج في أي حالة من الحالات القانونية المنصوص عليها بالمادة 317 من القانون المدني خرقوا القانون ، وبالتالي استوجب نقض القرار المطعون فيه ¹ .

ثالثاً : إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقراراً صريحاً أو ضمناً ، وبالتالي إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إذا أمكن أن يستخلص منها إقراراً بالمسؤولية تعتبر سبباً من أسباب انقطاع التقادم ² .

فيترتب على انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته مدة التقادم الأول ؛ أي سنة من يوم التسليم أو من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم أو سنتان كحدّ أقصى إذا اتفقا الطرفان على تمديد المدة بعد الحادث المنشئ للدعوى ، وفي دعوى الرجوع يجوز وحتى بعد انقضاء أجل سنة أن ترفع دعوى الرجوع ضدّ الناقل خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

¹ - قرار مؤرخ في 1989/03/05 ، ملف رقم 53882 ، منشور بالمجلة القضائية لسنة 1990 ، العدد 3 ، ص 112 .
² - Med El Kamel El Khalifa, Op.cit, p 115.

والجدير بالتوضيح أنّ المشرع البحري الجزائري في المواد المتعلقة بالتقادم (742-743-744) من القانون البحري وسعيًا منه في تدقيق مدد التقادم والدعاوى التي تسري عليها ولد غموضاً لولا تدخل المحكمة العليا لتفسير هذه النصوص ، وهذا بعكس مشرعين آخرين¹ صبّوا جميع أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في مادة واحدة وهذا لتوحيد الأحكام والمواعيد الواجبة التطبيق.

¹ - المادة 244 من قانون التجارة البحرية المصري ، والمادة 667 من القانون البحري اللبناني ، والمادة 219 من قانون التجارة البحرية الأردني، والمادة 216 من قانون التجارة البحرية السوري.

الحاتمة

الخاتمة :

من المنطقي بعد أن وافقت الجزائر على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بموجب الأمر 64-71 لسنة 1964 أن تضمن تشريعها البحري الصادر في 1976 في خصوص مادة نقل البضائع بحرا ذات أحكام الاتفاقية المذكورة و هذا منعا لازدواجية التشريع في تلك المادة.

على أن الأمر الحاصل و بعد التعديل الأخير للقانون البحري سنة 1998 أبقى على بعض الأحكام المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل، كما استمد بعضها من البروتوكول المعدل لها لسنة 1968، كما أن المشرع الجزائري جاء ببعض الأحكام من اتفاقية هومبورغ 1978 بالرغم من أن الجزائر ليست طرفا فيها.

و إذا كان لزاما علينا في الجزائر إكمال اتفاقية بروكسل 1924 و ذلك دون البروتوكول المعدل لها ودون معاهدة هومبورغ، فإن ذلك يدفعنا إلى إجراء مواجهة بين اتفاقية بروكسل و معاهدة هومبورغ.

فإنه و بعد إجراء مقارنة بسيطة بين أحكام المعاهدتين يتضح أن نصوص معاهدة هومبورغ لسنة 1978 لم تأت بالصورة التي توقعها الشاحنون، و أهم ما استحدثته مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة، كما تعرضت لخطابات الضمان، و النقل المتتابع، و التحكيم كأسلوب لحل النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري.

بحيث أنه لا نزاع في أن نظام المسؤولية الأكثر دقة هو النظام الذي يقوم على المسؤولية بقوة القانون *de plein droit* و هو الأمر الذي جاءت به اتفاقية بروكسل 1924، في حين أن نظام المسؤولية في قواعد هومبورغ مؤسس على قرينة الخطأ، بحيث يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية بإثبات أنه قد سلك سلوكا حسنا بالمعيار العادي، فالناقل بموجب اتفاقية هامبورغ يمكن أن يتحلل من المسؤولية بمجرد إثبات أنه و تابعيه قد قاموا بعملهم و أنهم اتخذوا الإحتياطات اللازمة *les mesures reasonable nécessaires* بالرغم من أن معاهدة هومبورغ في مادتها الخامسة لم تبقي على القائمة الطويلة للإعفاءات الواردة في معاهدة بروكسل 1924 سوى الحالتين اثنتين وهما حالة الحريق و حالة الأضرار الناتجة عن إنقاذ الأرواح والأموال.

إلا أن نص معاهدة هومبورغ يسمح للناقل في كثير من الحالات أن يتحلل من مسؤوليته بسهولة أكثر مما هو مسموح له في ضل معاهدة بروكسل 1924.

و ختام القول أنه إذا كانت الجزائر تعتبر من دول الشاحنين، بإعتبار أن حوالي 10% فقط من التجارة الخاصة تغطيها سفن وطنية، مع الوضع في الحسبان أن مستحقات ومصاريف النقل تعادل 30% من سعر المواد المستوردة، و هي مصاريف لا تتعدى 5% في الدول المتقدمة، فإن الجزائر مطالبة أكثر من أي وقت مضى بالعمل على تعديل أحكام القانون البحري التي تحكم مسؤولية الناقل البحري للبضائع و ذلك لسد النقائص من جهة ومن جهة ثانية استجابة للمستجدات التي تجد فراغا تشريعيا في القانون البحري الحالي وأخيرا للتكيف مع المعطيات الدولية.

فبخصوص النقائص والملاحظات المأخوذة على الأحكام القانونية، فعلى المشرع الجزائري تداركها بإستعمال أسلوب بسيط و مفهوم، يعتمد بالأساس على سن النصوص باللغة العربية، لا ترجمتها من النص الفرنسي إلى النص العربي.

و أما المستجدات العلمية، فهي مستجدات ناتجة عن التكنولوجيا و تطور وسائل الإتصال التي جعلت من العالم قرية صغيرة أين يمكن تصور تعاقد الشاحن مع الناقل في لحظات وجيزة و من بلدين مختلفين عبر شبكة الأنترنت.

وأخيرا التكيف مع المعطيات الدولية فهو ضروري حتى توفر الجزائر أحكاما قانونية تضمن لها مصلحتها ضمن المجهودات الدولة الرامية إلى توحيد القوانين البحرية في قانون بحري دولي موحد.

و مما لا شك فيه أن نوعية قواعد القانون البحري الجزائري الخاصة بعقد النقل البحري من شأنها تسهيل قبول ترشيح الجزائر للإنضمام إلى التكتلات الإقليمية و العالمية. وذلك لكون هذه التكتلات لم تعد تعتمد على المصلحة الاقتصادية فحسب، إنما أصبح المتعامل الأجنبي يبحث عن الضمانات القانونية لرؤوس أمواله، تتجسد في قوانين واضحة و فعالة.

كل هذه العوامل لا يمكن إلا أن تدفع بالمشروع الجزائري إلى تبني أحكاما منضمة لنقل البضائع بحرا بما يدعم توجهات الدولة الجزائرية نحو الإقتصاد الحر، و بما يكفل لها انخراطا مشرفا في المجموعات الدولية.

الملاحق

ملحق رقم 1

معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة
بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924

الملحق رقم 2

بروتوكول بروكسل لسنة 1968
المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924
(قواعد قسبي)

الملحق رقم 3

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978
قواعد هامبورغ

الملحق رقم 4

أهم قرارات المحكمة العليا
الصادرة بشأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ملحق رقم 1 معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924¹

- المادة 1 : في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي :
- (أ) « ناقل » يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل
(ب) « عقد النقل » ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً ، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن
(ج) « بضائع » تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة .
(د) « سفينة » يراد بها كل مركب مستعملة في نقل البضائع بحراً .
(هـ) « نقل البضائع » ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها منها .
- المادة 2 : مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد ، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشرينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها .
- المادة 3 :

- (أ) « أو لا » على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية :
- (أ) جعل السفينة في حالة صالحة للعمل .
(ب) تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي .
(ج) إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها .
(ثانياً) مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة .
(ثالثاً) على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن ، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية :
- (أ) العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع . على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر .
(ب) عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن ، على حسب الأحوال ، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة .
(ج) حالة البضائع وشكلها الظاهر .
ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها .
- (رابعاً) يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة 3 أ ، ب ، ج من هذه المادة ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك .
- (خامساً) يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها . وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات . وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن .
(سادساً) إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف ، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر - إلى أن يثبت العكس - قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن .
وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم .
ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها .
وفي جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه .

¹ - النص منشور بالجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 .

وعلى الناقل ومستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبدلا بتقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود.

(سابعاً) إذا تم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الربان أو وكيل الناقل إلى الشاحن يجب أن يوشر عليه بكلمة (مشحون) متى طلب الشاحن ذلك على شرط أنه إذا كان سبق أن استلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع فعليه أن يرد هذه الوثيقة مقابل استلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون).

وللناقل أو الربان أو الوكيل الحق في التأشير في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها باسم أو أسماء السفينة أو السفن التي شحنت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ الشحن، ومتى تأشير على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة بمثابة سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) إذا احتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة ثالثة.

(ثامناً) كل شرط أو تعاقّد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الإلتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية.

المادة 4 :

(أولاً) لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية عانداً إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها، أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرض أو لإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها، وذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

(ثانياً) لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن :

(أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

(ج) مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو إخطارها أو حوادثها.

(د) القضاء والقدر.

(هـ) حوادث الحرب.

(و) أعمال الأعداء العموميين.

(ز) إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.

(ح) قيود الحجز الصحي.

(ط) عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله.

(ي) الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب سواء أكان كلياً أو جزئياً.

(ك) الفتن أو الاضطرابات الأهلية.

(ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

(م) العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها.

(ن) عدم كفاية التغليف.

(س) عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات.

(ع) العيوب التي لا تكشفها البقطة المعقولة.

(ف) أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إتما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف.

(ثالثاً) لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو السفينة والذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهمال أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو أخطائهم.

(رابعاً) لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد الناقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

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

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

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن.

(سادسا) البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها ، يجوز في أي وقت قبل تفرغها ، إزالتها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض ، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة والنتيجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إزالتها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرهما بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء.

المادة 5 : للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية وارداً في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.

ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن. إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية.

المادة 6 : مع عدم الإخلال بأحكام المواد السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يختص ببضائع معينة مهما كان نوعها أي عقد يكون مشتملاً على أي شروط بصدد مسؤوليات الناقل والتزاماته بالنسبة لهذه البضائع وكذلك بصدد حقوق الناقل أو إعفاءاته بالنسبة لنفس هذه البضائع أو بصدد التزاماته بكفالة صلاحية السفينة للسفر على إلا يكون هذا الاتفاق مخالفاً للنظام العام أو بصدد عناية مستخدم الناقل أو وكرانه أو يقظتهم فيما يتعلق بالشحن والتسوية والرص والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحراً وتفرغها ، على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن يكون قد صدر أو يصدر أي سند شحن وأن يدون الشرط المتفق عليه في إيصال يصبح وثيقة غير قابلة للتحويل ويؤشر عليه بما يفيد ذلك.

وكل اتفاق يتم على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل.

غير أنه قد اتفق على أن هذه المادة لا تنطبق على المشحونات التجارية العادية التي تحصل خلال المعاملات التجارية العادية ، وإنما تنطبق فقط على المشحونات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها وحالتها وظروف شحنها والظروف والمواعيد والشروط التي يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر اتفاقاً خاصاً.

المادة 7 : لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أين يدون في العقد اتفاقات أو شروطاً أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفرغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً.

المادة 8 : لا تعدل أحكام هذه المعاهدة حقوق والتزامات الناقل كما تنتج عن كل قانون معمول به الآن وخاص بتقييد مسؤولية أصحاب السفن البحرية.

المادة 9 : يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية. تحتفظ الدول المتعاقدة والتي لا يستعمل فيها الجنيه الأسترليني كوحدة نقدية بحق تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإنجليزي في هذا الاتفاق إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي.

ويمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً لسعر القطع يوم وصول السفينة إلى ميناء تفرغ البضائع المقصودة.

المادة 10 : تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة.

المادة 11 : بعد فترة سنتين على الأكثر من تاريخ التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي أظهرت استعدادها للتصديق على المعاهدة لكي تقرر إذا كان هناك محل لوضع المعاهدة موضع التنفيذ وتودع التصديقات بمدينة بروكسل في التاريخ الذي تتيحه الحكومات المذكورة باتفاقها ، ويثبت أول إيداع للتصديق بمحضر يوقع عليه من ممثلي الدول التي اشتركت فيه ومن وزير الخارجية البلجيكية.

وتتم الإيداعات اللاحقة بإعلان كتابي مصحوب بوثيقة التصديق ويرسل إلى الحكومة البلجيكية.

ويتعين على الحكومة البلجيكية أن تقوم مباشرة بالطريق السياسي بتسليم الدول التي أمضت المعاهدة الحالية أو التي انضمت إليها صورة مصادقاً عليها ومطابقة للمحضر الخاص بالإيداع الأول للتصديقات وللإعلانات المبينة بالفقرة السابقة ، وكذلك لوثائق التصديق المرفقة بها وفي الأحوال المذكورة بالفقرة السابقة تبين الحكومة المشار إليها في نفس الوقت التاريخ الذي وصلها فيه الإعلان.

المادة 12 : تستطيع الدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنضم إليها سواء أكانت قد مثلت أم لم تمثل في المؤتمر الدولي ببروكسل.

وعلى الدول التي ترغب في هذا الانضمام أن تعلن هذه الرغبة كتابة إلى الحكومة البلجيكية فترسل إليها وثيقة الانضمام لتودع في محفوظات الحكومة المشار إليها.

وتبلغ الحكومة البلجيكية مباشرة جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة إليها صورة مطابقة للإعلان ولوثيقة الانضمام مبينا فيها التاريخ الذي وصل فيه الإعلان.

المادة 13 : تستطيع الجهات العليا المتعاقدة وقت التوقيع على ايداع التصديقات أو وقت الانضمام أن تصرح بأن قبولها للمعاهدة الحالية لا يسري إما على بعض أو جميع أقطار الدومينيون المستقلة أو مستعمراتها أو ممتلكاتها أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيها وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها وبالتالي تستطيع هذه الجهات العليا المتعاقدة أن تنضم فيما بعد مفردة باسم الواحدة أو الأخرى من هذه الدومينيون المستقلة أو الممتلكات أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيها وراء البحار التي كانت قد استبعدت في التصريح الأصلي. وتستطيع أيضا هذه الجهات العليا ، طبقا لهذه الأحكام ، نقض المعاهدة الحالية على حدة بالنسبة لواحدة أو أكثر من الدومينيون المستقلة والمستعمرات والممتلكات والبلاد المشمولة بحمايتها والأراضي الكائنة فيها وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها.

المادة 14 : تسري المعاهدة الحالية بالنسبة للدول التي اشتركت في الإيداع الأول للتصديقات بعد عام من تاريخ محضر الإيداع المذكور ، أما بالنسبة للدول التي ستصادق عليها أو ستتنضم إليها فيما بعد ، وكذلك الأحوال التي سيحصل فيها التنفيذ فيما بعد طبقا لنص المادة 13 فتسري هذه الاتفاقية المذكورة بعد ستة أشهر من تاريخ وصول الإعلانات إلى الحكومة البلجيكية تبعا لما بالمادة 11 فقرة 2 والمادة 12 فقرة 2.

المادة 15 : إذا حدث أن رغبت إحدى الدول المتعاقدة نقض هذه الاتفاقية فيجب إعلان هذا النقض كتابة إلى الحكومة البلجيكية ويتعين على هذه الدول أن تبعث بصورة مطابقة منه إلى جميع الدول الأخرى ، مع إخطارها بتاريخ وصول النقض إليها.

يسري هذا النقض بالنسبة للدول التي أعلنته بعد سنة واحدة من تاريخ وصول الإعلان للحكومة البلجيكية.

المادة 16 : يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات على هذه المعاهدة.

وعلى الدول التي تريد استعمال هذا الحق أن تعلن رغبتها هذه قبل سنة إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى دعوة المؤتمر.

عمل في بروكسل من نسخة واحدة في 25 أغسطس سنة 1924.

الملحق رقم 2
بروتوكول بروكسل لسنة 1968
المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924
(قواعد قسبي)¹

- المادة 1 : 1- تضاف في المادة 3 فقرة 4 النص التالي :
- (ومع ذلك فلا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير حسن النية) .
- 2- يلغى البند 4 من الفقرة 6 من المادة 3 ويستبدل بالنص التالي :
- « مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة 6 مكرر يعفى الناقل والسفينة في جميع الأحوال من كل مسؤولية أيا كانت فيما يتعلق بالبضائع ، إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه . ومع ذلك فيجوز إطالة هذه المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى . »
- 3- تضاف بعد الفقرة 6 من المادة 3 الفقرة 6 مكرر ونصها كما يأتي :
- « يمكن رفع دعوى الضمان ضد الغير ولو بعد انقضاء السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت هذه الدعوى خلال المدة التي يحددها قانون المحكمة التي تنظر الدعوى . ومع ذلك ، فإن هذه المدة يجب ألا يقل عن ثلاثة أشهر من يوم قيام رافع دعوى الضمان بتسوية المطالبة أو من تاريخ إقامة الدعوى عليه . »
- المادة 2 : تلغى الفقرة 5 من المادة 4 وتستبدل بالنص التالي :
- (أ) لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالنسبة لأي هلاك أو تلف يلحق البضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك ؛ عن كل كيلو من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أكبر ، وذلك ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن .
- (ب) بحسب المبلغ الإجمالي المستحق بالرجوع إلى قيمة مثل هذه البضائع في المكان والزمان الذي فرغت فيه من السفينة طبقاً للعقد أو المكان الذي كان ينبغي أن تفرغ فيه .
- وتحدد قيمة البضائع طبقاً لسعر السلعة في البورصة ، وإذا لم يوجد مثل هذا السعر فتحدد القيمة طبقاً للسعر الجاري في السوق ، فإذا لم يوجد لا هذا ولا ذلك فيرجع في تحديد قيمة البضائع إلى القيمة العادية لبضائع من ذات النوع والصنف .
- (ج) في حالة استعمال مستوعبة أو نقالة خشبية أو معدنية أو أية أداة مماثلة لتجمع فيها البضائع ، فإن عدد الطرود أو الوحدات المبنية في سند الشحن والتي تحتويها أداة النقل هذه يعتبر هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة ، وفيما عدا ما تقدم فإن أداة النقل هذه تعتبر الطرد أو الوحدة .
- (د) لا يجوز للناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الفقرة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل سواء بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مع علمه باحتمال وقوع الضرر .
- (هـ) يعتبر البيان المشار إليه في البند أ من هذه الفقرة إذا ورد في سند الشحن قرينة حتى يثبت العكس ، ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها .
- (و) يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تحديد حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في البند أ من هذه الفقرة ، بشرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من الحد الأقصى المناسب الوارد في ذلك البند .
- (ز) لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حال عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أو يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن .
- المادة 3 : تضاف فيما بين المادتين 4 و5 مادة برقم 4 مكرر نصها كما يلي :
- 1- تطبيق الإعفاءات والتحديدات المنصوص عليها في هذه المعاهدة على كل دعوى قبل الناقل تتعلق بالهلاك أو التلف الحاصل للبضائع التي يغطيها عقد النقل سواء أسست على المسؤولية العقدية أو على المسؤولية التقصيرية .
- 2- إذا رفعت دعوى من هذا القبيل على تابع أو وكيل للناقل « بشرط ألا يكون مثل هذا التابع أو الوكيل مقاول مستقل » فإن مثل هذا التابع أو الوكيل يكون له الحق في التمسك بالإعفاءات وتحديدات المسؤولية التي يكون للناقل أن يتمسك بها طبقاً لهذه المعاهدة .
- 3- ولا يجوز أن تتجاوز المبالغ التي يلتزم بها الناقل أو تابعيه في هذه الحالة الحد المنصوص عليه في هذه المعاهدة .
- 4- ومع ذلك ، لا يكون لتابع أو وكيل الناقل أن يستفيد من أحكام هذه المادة ، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو خطأ صدر من التابع أو الوكيل سواء بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مع علمه باحتمال وقوع الضرر .

¹ - ترجمة أعدها أحمد محمود حسين ، النقل الدولي للبضائع ، المرجع السابق ، ص 351 .

المادة 4 : تلغى المادة 9 من المعاهدة وتستبدل بالنص التالي :

« لا تخل هذه المعاهدة بنصوص أية اتفاقية دولية أو تشريع وطني ينظم المسؤولية عن الضرر الذري ».

المادة 5 : تلغى المادة 10 من المعاهدة وتستبدل بالنص التالي :

« تطبق أحكام هذه المعاهدة على كل سند يتعلق بنقل بضائع بين موانئ تابعة لدولتين مختلفتين ، وذلك إذا :

(أ) صدر سند الشحن في دولة مختلفة ، أو

(ب) كان النقل من ميناء في دولة متعاقدة ، أو

(ج) إذا نص في سند الشحن على أن أحكام هذه المعاهدة أو أي تشريع آخر يأخذ بها هي التي تحكم العقد.

أيا كانت جنسية السفينة أو جنسية الناقل، أو جنسية الشاحن، أو جنسية المرسل إليه، أو جنسية أي شخص آخر

ذو شأن.

وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه المعاهدة على سندات الشحن السابق ذكرها. ولا تخل هذه المادة بحق أية دولة

متعاقدة في تطبيق هذه المعاهدة على سندات شحن غير تلك الواردة في الفقرات السابقة.»

المادة 6 : تقسر المعاهدة والبروتوكول باعتبارهما وثيقة واحدة وذلك فيما بين أطراف هذا البروتوكول ولا يلتزم أحد

أطراف هذا البروتوكول بتطبيق نصوصه على سندات الشحن الصادرة في دولة طرفاً في الاتفاقية وليست طرفاً في هذا

البروتوكول.

المادة 7 : فيما بين أطراف هذا البروتوكول فإن قيام أي منهم بإعلان رغبته في نقض المعاهدة طبقاً للمادة 15 منها ، لا

يمكن تفسيره على أي وجه بأنه نقض للمعاهدة كما عدلت بهذا البروتوكول.

المادة 8 : أي نزاع بين طرفين متعاقدين أو أكثر يتعلق بتفسير أو بتطبيق المعاهدة لا يمكن تسويته بالمفاوضات ، يحال

إلى التحكيم بناء على طلب أحدهم. وإذا لم يتمكن الأطراف من الاتفاق على هيئة التحكيم في غضون سنة أشهر من تاريخ

طلب التحكيم ، فإن لأي من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب يرفع طبقاً للنظام الأساسي

للمحكمة.

المادة 9 : 1- لكل طرف متعاقد وقت التوقيع أو التصديق على هذا البروتوكول أو الانضمام إليه أن يعلن عدم

ارتباطه بالمادة 8 من هذا البروتوكول. ولا يكون باقي الأطراف المتعاقدة مرتبطين بهذه المادة بالنسبة لأي طرف متعاقد

قام بعمل مثل هذا التحفظ.

2- أي طرف متعاقد يكون قد تحفظ طبقاً للفقرة 1 يمكنه أن يسحب هذا التحفظ في أي وقت بإعلان للحكومة

البلجيكية.

المادة 10 : يكون هذا البروتوكول معداً للتوقيع من قبل الدول التي صدقت على المعاهدة أو انضمت إليها ومن كل دولة

ممثلة في دور الانعقاد الثاني (1967-1968) للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري وذلك قبل الثالث والعشرين من فبراير

1986.

المادة 11 : 1- يخضع هذا البروتوكول للتصديق.

2- التصديق على هذا البروتوكول من أية دولة ليست طرفاً في المعاهدة يكون له الأثر الذي يترتب على

الانضمام إلى المعاهدة.

3- تودع وثائق التصديق لدى الحكومة البلجيكية.

المادة 12 : 1- يمكن للدول الأعضاء في هيئة الأمم أو أعضاء الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة التي لم تمثل في دور

الانعقاد الثاني عشر للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري ، يمكنها الانضمام إلى هذا البروتوكول.

2- تودع وثائق التصديق لدى الحكومة البلجيكية.

المادة 13 : 1- يبدأ سريان هذا البروتوكول بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع عشرة وثائق تصديق أو انضمام ، خمسة منها

على الأقل تكون قد أودعت من دول لكل منها حمولة تبلغ أو تزيد عن مليون طن حمولة كلية.

2- وبالنسبة لكل دولة تصدق على هذا البروتوكول أو تنضم إليه يعد تاريخ إيداع وثائق التصديق أو الانضمام

التي تحدد سريانه طبقاً لما هو وارد في الفقرة 1 من هذه المادة ، فإن هذا البروتوكول يبدأ سريانه بالنسبة لهذه الدولة بعد

ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام.

المادة 14 : 1- لأية دولة متعاقدة أن تنقض هذا البروتوكول بإعلان للحكومة البلجيكية.

2- وكون لهذا النقص الأثر المترتب على نقض المعاهدة.

3- ويرتب هذا النقص أثره بعد سنة من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية للإعلان.

المادة 15 : 1- يمكن لأية دولة متعاقدة أن تبلغ الحكومة البلجيكية كتابة وقت التوقيع أو التصديق أو الانضمام أو في أي

وقت لاحق بالأراضي الخاضعة لسيادتها أو التي تتولى علاقاتها الخارجية والتي يطبق عليها البروتوكول الحالي.

وسوف يمتد تطبيق هذا البروتوكول إلى مثل هذه الأراضي بعد ثلاثة أشهر من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية

لمثل هذا الإعلان ، على ألا يسري قبل تاريخ سريانه بالنسبة لمثل هذه الدولة.

2- وينطبق هذا الامتداد على المعاهدة إذا كانت لم تطبق بعد بالنسبة لهذه الأراضي.

3- لأية دولة متعاقدة تكون قد قامت بإعلان طبقاً للفقرة 1 من هذه المادة أن تصرح في أي وقت بإعلان للحكومة البلجيكية أن البروتوكول سيتوقف امتداده إلى أراضي ما ، وهذا النقض يصير ساري المفعول بعد سنة من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية لمثل هذا الإعلان ، وينطبق هذا النقد بالنسبة للمعاهدة أيضاً.

المادة 16 : يمكن للأطراف أن تضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ إما بإعطائه قوة القانون أو بإدخال القواعد الواردة فيه في تشريعها الوطني بالشكل الذي يتناسب مع هذا التشريع.

المادة 17 : تقوم الحكومة البلجيكية بإعلان الدول الممثلة في دور الانعقاد الثاني عشر (1967-1968) للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري ، والدول المنضمة لهذا البروتوكول والدول الأطراف في المعاهدة بم يلي :

1- التوقيعات ، التصديقات ، الانضمامات التي تتسلمها طبقاً للمواد 10 ، 11 ، 12 .

2- التاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول الحالي نافذاً طبقاً للمادة 14 .

3- التصديقات فيما يتعلق بالتطبيق الإقليمي طبقاً للمادة 15 .

4- النقض الذي تتسلمه طبقاً للمادة 14 .

عمل في بروكسل في الثالث والعشرين من فبراير 1968 باللغتين الفرنسية والإنجليزية وللنصين نفس القوة من نسخة واحدة أصلية ستبقى مودعة في أرشيف الحكومة البلجيكية التي تقوم بإصدار نسخ رسمية منها.

الملحق رقم 3

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978

قواعد هامبورغ¹

الديباجة

أن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،
وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل لبحري للبضائع.
قد قررت إبرام اتفاقية بهذا الغرض ، وتحققا لذلك اتفقت على ما يلي :

الجزء الأول : أحكام عامة

المادة 1 : تعاريف :

في هذه الاتفاقية :

- 1- يقصد بمصطلح " الناقل " كل شخص أبرم عقدا ، أو أبرم باسمه عقد ، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر .
- 2- يقصد بمصطلح " الناقل الفعلي " كل شخصي عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد عليه بهذا التنفيذ .
- 3- يقصد بمصطلح " الشاحن " كل شخص أبرم مع الناقل عقدا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق لبحر . أو كل شخص يسلم البضائع على الناقل أو تسلم بالفعل لبضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري .
- 4- يقصد بمصطلح " المرسل إليه " الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع .
- 5- يشمل مصطلح " البضائع " الحيوانات الحية . وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة مماثلة ، أو مغلفة ، تشمل " البضائع " أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن .
- 6- يقصد بمصطلح " عقد النقل البحري " عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر وكذلك نقلًا بوسيلة أخرى ، عقد ناقل بحري ، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر .
- 7- يقصد بمصطلح " سند لشحن " وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الأذن أو لحاملها .
- 8- يشمل مصطلح " كتابة " ، فيما يشمل البرقية والتكس .

المادة 2 - نطاق التطبيق :

- 1- تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين .
(أ) إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
(ب) إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ،
(ج) إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ،
(د) إذا كان صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، قد تم في دولة متعاقدة ،
(هـ) إذا كان منصوصا في سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري ، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنقاذ هذه الأحكام .
 - 2- تسرى أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن ، أو المرسل إليه ، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن .
 - 3- لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الأيجار . على أنه في حالة صدور سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، إن لم يكن هو المستأجر .
 - 4- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها ، تسرى أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات بموجب مشاركة أيجار ، تسرى عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة .
- ##### المادة 3 - تفسير الاتفاقية :
- يراعى في تفسير الاتفاقية وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد .

¹ - نقلا عن كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 ، ص 198 .

الجزء الثاني : مسنولية الناقل

المادة 4- مدة المسنولية :

1- مسنولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

(أ) اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من :

*1 الشاحن أو شخص ينوب عنه ، أو

*2 سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

(ب) وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك :

*1 بتسليمها إلى المرسل إليه ، أو

*2 بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، أو

*3 بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ بتسليم البضائع له.

3- في الفقرتين 1 ، 2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه ، فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه ، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

المادة 5 : أساس المسنولية :

1- 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 أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

2- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالة.

3- للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 4 في خلال سنتين يوماً متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة 2 من هذه المادة.

4- (أ) يسأل الناقل :

*1 عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق ، إذا أثبت المطالب أنّ الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه ،

*2 عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.

(ب) في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع ، يجب أن تجرى إن شاء المطالب أو الناقل ، معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته ، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو الطالب.

5- فيما يتعلق بالحيوانات الحية ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر تلازم هذا النوع من النقل. ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأنّ الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أنّ الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

6- فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

7- إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ، لا يسأل الناقل لا يقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال.

المادة 6 : حدود المسؤولية :

1- (أ) تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر.

(ب) تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستخدمة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

(ج) لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معاً ، الحد الذي سيقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2- لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة 1 (أ) من هذه المادة ، تسري القواعد التالية :

(أ) في حالة استخدام حاوية ، أو منصة نقالة ، وأداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع ، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة ، وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

(ب) في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها ، تعد أداة النقل المذكورة ، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3- يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4- يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

المادة 7 : سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد :

1- تسري الدفوع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقاعدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

2- إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل ، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية.

3- باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8 ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة 8 : سقوط الحق في تحديد المسؤولية :

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

2- خلافاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 7 ، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

المادة 9 : البضائع المشحونة على سطح السفينة :

1- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تمّ هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.

2- إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو ، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بياناً بهذا المعنى. فإذا لم يدرج هذا البيان ، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.

3- إذا تمّ شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح ، يظل الناقل مسؤولاً خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 5 عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك التأخير في التسليم ، الناشئ فقط عن الشحن على السطح ، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية ، حسب مقتضيات الحالة.

4- يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عابرها السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8.

المادة 10 : مسؤولية الناقل والناقل الفعلي :

- 1- عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررة في عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله ، ويكون الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه ، في نطاق وظائفهم ، من فعل أو تفصيل .
- 2- جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه ، وتسري أحكام الفقرتين 2 و3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي .
- 3- أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تفرّرها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة . وسواء أوافق الناقل الفعلي على ذلك أم لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص .
- 4- عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معاً ، وفي حدودها ، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن .
- 5- لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائيها حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .
- 6- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر .

المادة 11 : النقل المتتابع :

- 1- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 10 ، إذا نصّ عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور ، يجوز أن ينصّ العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل . ومع ذلك فإن أي نصّ بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة 1 أو للفقرة 2 من المادة 21 ، ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث .
- 2- يسأل الناقل الفعلي ، وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10 ، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده .

الجزء الثالث : مسؤولية الشاحن

المادة 12 : قاعدة عامة :

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة ، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه ، وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

المادة 13 : قواعد خاصة للبضائع الخطرة :

1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.
2- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي ، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع ، وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها ، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً ، بوسيلة أخرى ، بالصفة الخطرة للبضائع :

(أ) يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.
(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض.

3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع في عهده وهو عالم بصفاتها الخطرة.

4- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5.

الجزء الرابع : وثائق النقل

المادة 14 : إصدار سند الشحن :

1- متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده ، وجب على الناقل أن يقوم ببناء على طلب الشاحن ، بإصدار سند شحن إلى الشاحن.

2- يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل.

3- يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالنتقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبناً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى ، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

المادة 15 : محتويات سند الشحن :

1- يجب أن يتضمن سند الشحن ، فيما يتضمن التفاصيل التالية :

(أ) الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع ، إن كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزن البضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن.

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع.

(ج) اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.

(د) اسم الشاحن.

(هـ) اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه.

(و) ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن.

(ز) ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري.

(ح) عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.

(ط) مكان إصدار سند الشحن.

(ي) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه.

(ك) ما ستحق على المرسل إليه من أجره النقل ، أو إشارة أخرى تدل على أن أجره النقل مستحقة عليه.

(ل) البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23.

(م) بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو ، إذا كان الأمر كذلك.

(ن) تاريخ أو فقرة تسليم البضائع في ميناء التفريغ ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين.

(س) أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملاً بالفقرة 4 من المادة 6.

2- على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة ، أن يصدر إلى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك سند شحن مؤشراً عليه بكلمة " مشحون " يذكر فيه ، بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها ، وتاريخ أو تواريخ الشحن ، وإذا كان قد سبق للناقل أن أصدر إلى الشاحن سند شحن أو حجة

أخرى فيما يتعلق بأي من هذه البضائع ، يقوم الشاحن ، بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة " مشحون " وللناقل أن يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة ، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم إرجاعها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " .

3- لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون مع ذلك ، مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة 7 من المادة 1 .

المادة 16 : **سندات الشحن : التحفظات وحجيتها :**

1- إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية ، أو عدد الطرود أو القطع ، أو وزنها أو كميتها ، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلاً أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك ، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظاً في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه ، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة .

2- إذا لم يرق الناقل ، أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه ، بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة .

3- باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ :

(أ) يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " .

(ب) لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند .

4- سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجره النقل ، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15 ، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجره النقل مستحقة على المرسل إليه ، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه ، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجره النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان .

المادة 17 : **الضمانات من قبل الشاحن :**

1- يعتبر الشاحن ضامناً للناقل لصحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن . وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات . ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن . وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن .

2- كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع ، يكون باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد حول إليه سند الشحن .

3- يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه سارياً تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نوى بعدم إدراج التحفظ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة ، غش طرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد ببضائع في سند الشحن . وفي الحالة الأخيرة ، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقاً ببيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن ، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة .

4- في حالة الغش المتمم المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه ، لأنه قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن .

المادة 18 : **الوثائق الأخرى غير سندات الشحن :**

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة .

الجزء الخامس : المطالبات والدعوى

المادة 19 : الإخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير :

1- ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

2- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

3- إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتقلت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.

4- في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

5- لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

6- إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فأي إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل ، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.

7- ما لم يتم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر ، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوماً متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً للفقرة 2 من المادة 4 ، أيهما أبعد ، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.

8- لأغراض هذه المادة ، يعتبر كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها ، أو أي شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه إلى الناقل أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن حسب الحالة.

المادة 20 : تقادم الدعوى :

1- تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو في حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5- الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المادة 21 : الإختصاص :

1- في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، للمدعي ، حسب اختياره ، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ، وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية :

(أ) المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي ، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه ،

أو ،
(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها ،

أو

(ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(د) أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

2- (أ) خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي. على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي ، بناء على التماس من المدعي عليه ، بنقل الدعوى حسب اختياره إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة. لكي تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعي عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في قوت لاحق لصالح المدعي.

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

3- لا يجوز إقامة أية دعوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة. ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4- (أ) في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.

(ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة.

(ج) لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر ، وفقاً للفقرة 2 (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة.

5- خلافاً لأحكام الفقرات السابقة ، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

المادة 22 : التحكيم :

1- مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية.

2- إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استناداً إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية.

3- تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي :

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها :

1* المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه ، أو

2* مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو وكالة ، أبرم العقد عن طريق أي منها ، أو

3* ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

4- يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية.

5- تعتبر أحكام الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.

6- ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

الجزء السادس : أحكام تكميلية

المادة 23 : الشروط التعاقدية :

1- كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل ، أو أي شرط مماثل ، يعتبر باطلاً ولاغياً.

2- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.

3- متى أصدر سند الشحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري تعيين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.

4- إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استناداً إلى هذه المادة أو نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم. ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه ، بشرط أن يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى النص المذكور أعلاه وفقاً لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.

المادة 24 : العوارية العامة :

1- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة.

2- باستثناء المادة 20 ، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الإشتراك في العوارية العامة ، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه فيما يتعلق بأي اشتراك كهذا يتم دفعه أو أي مصاريف إنقاذ يتم أدائها .

المادة 25 : الاتفاقيات الأخرى :

1- لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما ، المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية.

2- لا تحول أحكام المادتين 21 و 22 من هذه الاتفاقية دون تطبيق ما يكون وارداً في أية اتفاقية متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ، من أحكام إلزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان ، شريطة أن يكون النزاع مقصوراً على أطراف تقع محال عملها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية ، إلا أن هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة الرابعة من المادة 2 من هذه الاتفاقية.

3- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك إما :

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز/يوليو 1960 والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964 أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار/مايو 1963 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو

(ب) استناداً إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار ، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.

4- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمته من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون الناقل مسؤولاً عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.

5- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية إلزامياً على عقود نقل البضائع الذي تم أساساً بواسطة من وسائل النقل خلاف النقل بطريق البحر. ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.

المادة 26 : الوحدة الحسابية :

1- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

2- ومع ذلك يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي ، والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، أن تعلن ، في وقت التوقيع ، أو في وقت التصديق أو القبول ، أو الإقرار ، أو الانضمام ، أو في أي وقت لاحق ، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي :

12500 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 37,5 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم

للبنائ.

3- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 تعادل خمسة وستين ونصف ملليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيار تسعمائة من ألف. ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.

4- يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1 ، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة 6 معبراً عنها بالوحدات الحسابية. وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة 1 ، أو بنتيجة التحويل المذكور في الفقرة 3 من هذه المادة ، حسبما تكون الحالة ، وذلك في وقت التوقيع ، أو عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام ، أو عند استقادتها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

الجزء السابع : الأحكام الختامية

المادة 27 : الوديع :

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة 28 : التوقيع ، التصديق ، القبول ، الإقرار ، الانضمام :

- 1- تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى 30 نيسان/أبريل 1979 في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.
- 2- وتكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- 3- بعد 30 نيسان/أبريل 1979 ، يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها.
- 4- تودع وثائق التصديق والقبول والإقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة 29 : التحفظات :

لا يجوز إيداع أية تحفظات على هذه الوثيقة.

المادة 30 : بدء النفاذ :

- 1- يبدأ تنفيذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الإقرار ، أو الانضمام.
- 2- وفيما يخص الدول التي تصبح أطرافا متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الإقرار ، أو الانضمام ، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على إيداع الوثيقة اللازمة باسمها.
- 3- على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.

المادة 31 : الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى :

1- يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن ، الموقعة في بروكسل في 25 آب/أغسطس 1924 (اتفاقية 1924) ، أن تقوم حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية ، بإخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924 ، بنيتها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة ، معلنة أن الانسحاب يسري اعتبارا من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها.

- 2- يقوم الوديع لهذه الاتفاقية ، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 1 من المادة 30 ، بإخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924 ، بتاريخ بدء هذا النفاذ وأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها.
- 3- تنطبق أحكام الفقرة 1 و 2 من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في البروتوكول الموقع في 23 شباط/فبراير 1968 الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في 25 آب/أغسطس 1924.

4- على الرغم من أحكام المادة 2 من هذه الاتفاقية ، ولأغراض الفقرة 1 من هذه المادة ، يجوز للدولة المتعاقدة أن ترحى ، إذا استصوبت ذلك ، إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام 1924 ومن اتفاقية عام 1924 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1968 لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية. وعليها حينئذ إشعار حكومة بلجيكا بنيتها. وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية ، دون أية اتفاقية سواها ، تجاه الدول المتعاقدة فيها.

المادة 32 : إعادة النظر والتعديل :

- 1- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها.
- 2- أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يتم إيداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 33 : إعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية أو الوحدة الحسابية :

- 1- خلافا لأحكام المادة 32 يودع الوديع ، وفقا للفقرة 2 من هذه المادة ، مؤتمرا إلى الانعقاد ، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة 6 والفقرة 2 من المادة 26 ، أو الاستعاضة عن أي من وحدتين المعينتين في الفقرتين 1 و 3 من المادة 26 أو عن كليهما ، بوحدات أخرى ، ولا يجري تغيير المقادير إلا بسبب تغيير قيمتها الحقيقية تغيرا إذا شأن.
- 2- يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لإعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول المتعاقدة.
- 3- يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة. ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل إلى جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول ، وإلى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم.
- 4- كل تعديل يعتمد نافذ في اليوم الأول من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة. ويتم القبول عن طريق إيداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع.
- 5- بعد بدء نفاذ أي تعديل ، يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل أن تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون ستة أشهر بعد اعتماد التعديل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل.
- 6- أية وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 34 : الانسحاب من هذه الاتفاقية :

1- يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها إشعاراً خطياً إلى الوديع.

2- يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تسلم الوديع للإشعار. وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الإشعار. يصبح الانسحاب نافذاً عن انقضاء هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للإشعار.

حررت في هامبورغ ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار/مارس سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين ، من نسخة أصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية. وإثباتاً لما تقدم قام المفوضون الموقعون أدناه ، بناء على تفويض صحيح من حكوماتهم بتوقيع هذه الاتفاقية.

المرفق الثاني
تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة
المعني بالنقل البحري للبضائع

من المفهوم عموماً أنّ مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. ومؤدى ذلك، كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أنّ أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات.

المرفق الثالث
قرار اتخذته مؤتمر الأمم المتحدة
المعني بالنقل البحري للبضائع

إنّ مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع؛
ينوه بالدعوة الكريمة التي وجهتها جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد المؤتمر في هامبورغ.
وإذ يدرك أنّ التسهيلات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف
المؤتمر وكرم الضيافة الذي أبدته نحو المشتركين فيه أمر كان له فضل كبير في نجاح المؤتمر،
يعرب عن امتنانه لجمهورية ألمانيا الاتحادية وشعبها وهو:
إذ اعتمد اتفاقية النقل البحري للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري
الدولي بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية،
يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
لمساهمتهما البارزة في تبسيط وتنسيق قانون النقل البحري للبضائع،

و

يقرر أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم:
"اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978"
"ويوصي بأن تعرف القواعد الواردة فيها باسم قواعد هامبورغ"

الملحق رقم 4

أهم قرارات المحكمة العليا
الصادرة بشأن النقل البحري

- 1 قرار بتاريخ 1989/07/09، ملف رقم 39957.
- 2 قرار بتاريخ 1990/02/24، ملف رقم 64975.
- 3 قرار بتاريخ 1991/05/19، ملف رقم 77660.
- 4 قرار بتاريخ 1991/06/02، ملف رقم 73657.
- 5 قرار بتاريخ 1992/10/25، ملف رقم 82381.
- 6 قرار بتاريخ 1994/09/27، ملف رقم 114929.
- 7 قرار بتاريخ 1999/11/22، ملف رقم 119766.
- 8 قرار بتاريخ 1995/04/11، ملف رقم 119292.
- 9 قرار بتاريخ 1996/02/27، ملف رقم 135606.
- 10 قرار بتاريخ 1996/07/09، ملف رقم 143090.
- 11 قرار بتاريخ 1996/10/22، ملف رقم 142585.
- 12 قرار بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318.
- 13 قرار بتاريخ 1997/07/22، ملف رقم 153230.
- 14 قرار بتاريخ 1997/12/16، ملف رقم 162697.
- 15 قرار بتاريخ 1998/03/17، ملف رقم 163423.
- 16 قرار بتاريخ 1998/05/16، ملف رقم 169663.

قرار بتاريخ : 1989/07/09 ، ملف رقم : 39957

الموضوع الأول :

م 754 ق.ب

قضية شركة ش.ص ضد/ش.ج.ب.ن

مسؤولية عن النقل - عدم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن - المجهز هو الناقل .

من المقرر قانونا، أنه عند عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة ، يعد هو الناقل ويكون مسؤولا عن النقل ، ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقا للقانون . ولما كان الثابت في قضية الحال ، فإن اسم الناقل لم يذكر في وثيقة الشحن ، فإن قضاء الموضوع بقضائهم ، بعدم مسؤولية مجهز السفينة، كانوا مخالفين القانون ومتى كان ذلك ، استوجب القرار المطعون فيه .

الموضوع الثاني :

م 743 ق.ب .

عدم تسبب القرار - ذكر نصوص القانون فقط مخافة الإجراءات .

من المقرر قانونا ، أن القرار الذي تكون أسبابه غير كافية لمواجهة ما قدم من أدلة يكون مشوبا بالقصور في التسبب . ولما كان من الثابت في قضية الحال، أن المجلس القضائي ، لما قضى بإخراج الشركة المدعى عليها بالنقض من الخصام لتقاضي الدعوى من غير أن يبين كيفية هذا التقادم يكون قراره ناقض التسبب ومتى كان كذلك ، استوجب نقض القرار المطعون .

إن المجلس الأعلى

في جلسته العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان الجزائر ، وبعد المداولة القانونية أصدر القرار الآتي بيانه :
بناء على المواد : 231 ، 233 ، 139 ، 244 ، 257 وما عليها من ق. ا.م
بعد الإطلاع على مجموعة أوراق الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ جويلية 1987 ، وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضدهم .
بعد الإستماع إلى السيد /قباض محمود المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب على السيد/يوسف بن شاعة المحام العام في تقديم طلباته المكتوبة .
حيث طعن شركة في قرار أصدره مجلس الجزائر بتاريخ 1986/01/13 والقاضي مؤيد الحكم المستأنف .
حيث أن الطعن استوفى أوضاعه الشكلية .
حيث أن النيابة العامة قدمت مذكرة تلتزم فيه النقض .
وحيث أن الطاعن يستند على أربعة أوجه تتخذ فروعا عديدة .

الوجه الأول: خرق الأشكال الجوهرية للإجراءات :

الفرع الأول : المادة 141 ق.م النيابة لم تطالع على القضية لوجود الديوان الوطني للمجالس .
الفرع الثاني : أن الحكم وكذا القرار المنتقد لم يفصلا حول إخراج شركة (هـ) من الخصام والتي هي طرف في النزاع .

الوجه الثاني : نقص التأسيس الشرعي :

فالقرار المنتقد يؤسس حكمه حول صفة الناقل المعطاة بتظلم للشركة مثارة للإشارة أ 743 ، 773 ، 802 ق.ب حكمه ضد الطاعنة توضح أن شركة تيبازة قد اعتبرت بصفتها الحمولة المضرورة .

وأن المادة 754 ق.ب: تنص: " أنه في حالة عدم تسمية الناقل على الشحن ، فإن مجهز السفينة التي نقلت على متنها البضاعة، يعتبر كناقل " وفي هذه القضية " مادوي " شركة ش.ش. كانت مؤهلة بصفة ناقل البضاعة. أخيراً ، فإن تحرير رسالة الضمان من لدى نادي الحماية لتغطية مسؤولية تجهزة وبيع البضاعة مضرورة للشركة فإن دان بارغ تشير بدون مناقشة صفة الناقل ش.ش في النزاع الحالي .

الوجه الثالث : تقصير و مضيافة الأسباب :

الأفرع الأول : فالقرار لم يستجيب للأوجه المقدمة أمام مجلس الجزائر .
- خرق أو التطبيق الخاطئ للأوجه المقدمة أمام مجلس الجزائر .
- بتبليغ الحكم المؤرخ في 7 جوان 1984 للصدوق الجزائري للتأمين عن نقل من لندن المجهز الناقل ش.ش .
- الوجه المستخلص من دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 244 / ق.ب عدم الإستجابة للأسئلة يساوي انعدامها :
الفرع الثاني :

القرار يحتج الاستفادة من التقادم بالمادة 743 ، ق.ب إخراج شركة ش.ش مجهزة الباخرة عن هذا الغرض فإن القرار المنتقد اعتبر شركة ش.ش كناقل البضاعة .
بل من جهة أخرى عند تعديله بمسؤولية الضرر اللاحق بالبضاعة خلال النقل البحري، فإنه لم أن الشركة ش.ش هي الناقل البحري.

الفرع الثالث :

وعن أية حالة، وباعتبار الشركة ش.ش أنها ليست للناقل كما قضى بتقادم إدخالها في الخصام لدى الصندوق الجزائري في إجراءات الدعوى الأولى نظراً أن المادة 743 ق.ب تمت أجال سنتين في الدعاوى الناتجة عقد النقل البحري .

الوجه الرابع : خرق أو التطبيق الخاطئ للقانون :

الفرع الأول :

القرار لم يطبق بأحكام المادتين 92، 111 ق.ب التي تسمح للمجهز ومؤجر الباخرة تحديد مسؤوليتها . وهذا يكون خرق اتفاقية بروكسل 1957 .

الفرع الثاني :

فالقرار لم يفصل حول الدفع المشار إليه بخطأ من لدى المجهز ش.ش . الخاص بالمادة 744 ق.ب بالفعل فإن المجهز ش.ش. قد تمسك على مستوى الاستئناف أن الطاعنة لم تكن مؤسسة لاستئناف حكم زعماً أن الدعوى الرجوعية المنصوص عليها بالمادة 744 ق.ب كانت متقدمة .
فيتعين التحقيق أن هذا الدفع ينعدم التأسيس فيه لكونه إمتثال شركة "تسنري " والمجهز ش.ش. بصفة مزدوجة ومتضامنة من طرف نفس الوكيل والذي التمس إخراجها من الخصام بصفة ملازمة .
أنه بتعين إذن قد كان من المستحيل يتمكن شركة ص. لممارسة أي دعوى رجوعية ضد المجهز ش.ش؛ نظراً أن الدفاع عن طرفين كان بصفة مزدوجة ومتضامنة

الفرع الثالث :

فالقرار يتطابق بنصوص القانون البحري المنظمة للإيجار المؤقت والمواد 695 ، 696 ، 697 ، 700 ، 705 ق.ب أن : " المجهز للمؤجر هذا ش.ش كمسؤولاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة المحمولة على الباخرة ، إذ تم الإثبات أنها ناتجة عن إهمال واجبات المؤجر " وتقرير الخبرة المؤرخ في 31 من 1982 من لدى ك.ي . أن أهمية هذا المبلل على مستوى لا الباخرة .
وإن شركة س.ك الأعلى السير التجاري البحري للباخرة طبقاً للمواد 699 ، 701 ق.ب وشركة ش.ش نعترف بمسؤولياتها كمستأجر وقد طلبت بكتابتها في 3/1 /1984 شركة س. من الخصام .

الفرع الرابع :

ولم يتطابق القرار بنصوص المادة 746 / ق.ب التي تنص أن نقل البضاعة يطبق في تقارير النقل أو شحن آخر سندات الشحن والواردين لإتفاقية الأطراف .
وكان على القرار أن سيلتزم بالقاعدتين المنظميتين للنقل بموجب سند الشحن وليس للإشارة لغرض إتفاقية الأطراف كما تمسك بهم بخطأ الشركة ش.ش . أمام مجلس الجزائر .

الفرع الخامس:

لم يتطابق القرار بنصوص المادة 794 ، ق.ب بإسناد صفة الناقل للمجهز ش.ش

الفرع السادس:

فالقرار أشار بتظلم ضد الطاعنة ليفرض المواد 802 ، 773 ق.ب بدلا من تطبيقها على ناقل البضاعة الحقيقي

شركة ش.ش .

الفرع السابع:

فالقرار أمر بتقادم دعوى الادخار في الخصام ضد شركة ش.ش النادي والوقائي نورد، وذلك طبقا للمادة 742

ق.ب .

وعليه فإن المجلس الأعلى :

عن الوجهين الثاني والثالث دون الأوجه الأخرى .

حيث أن القرار المنتقد ، وعند الإطلاع على حيثياته غير مسبب بكيفية سائغة ، إذا أيد الحكم المستأنف فيه وإن

هذا الأخير أخرج شركة ش.ش .

مجهزة الباخرة م أداوي من الخصام القائم بين الأطراف بزعم أن الدعوى تقادمت طبقا للمادة 743 من القانون البحري ،

غير أن القرار المطعون فيه وكذلك الحكم المؤيد لم يبين لنا كيفية هذا التقادم واكتفى بذاكرة المادة فقط ، وهذا وحده غير

كاف وجعل القرار المنتقد محل نقص وعدم تسبب .

وحيث أنه وبالرجوع إلى الخبرة التي قامت بها " كايي " وتصريح ربان الباخرة م. بأنه عند شحن البضاعة أن

المطر كان غزيرا .

وحيث أثبت في تقرير خبرته بوجود ماء في قعر الباخرة .

وحيث أن المسؤولية في هذه الحالة تأخذ أحكام المادة 754 من القانون البحري باعتبار أن سند الشحن أم يذكر فيه اسم

الشركة المنتظمة معها لنقل البضاعة

كله فإن القرار المطعون فيه يكون محل نقص

لهذه الأسباب

قرر المجلس الأعلى نقض وإبطال القرار الصادر من مجلس الجزائر بتاريخ 1986/1/13 وإعادة الأطراف

إلى الحالة التي كانوا عليها قبل صدوره وإحالة القضية إلى نفس مشكلا من هيئة أخرى .

بهذا صدر القرار بالتاريخ المذكور في جلسته العلنية المنعقدة بتاريخ : التاسع من شهر جويلية سنة أربع

وثمانين تسعمائة وألف ميلادية من قبل المجلس الأعلى الغرفة التجارية والبحرية والمترتبة من السادة :

الرئيس

المستشار المقرر

المستشار

المستشار

علي غفار :

قاضي محمود

دحمانى محمد الرشيد

ملك رشيد

بحضور السيد / يوسفى بن شاعة المحامي العام ، بمساعدة السيد عروش محمد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ : 1990/02/24 ، ملف رقم 64975
قضية : الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري ومن معها .
ضد / الصندوق الجزائري للتأمين .

اختصاص محلي - الدعوى - ترفع أمام الجهة التي وجد بها ميناء الشحن أو التفريغ .
(أحكام الشريعة الإسلامية) .

من المقرر قانونا، أن الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري، ترفع أمام لجهة القضائية التي يوجد بها ميناء التفريغ ، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون بالخطأ في تطبيق القانون. غير مؤسس. لما كان ثابتا في قضية الحال - إن قضاة الموضوع لما قرروا بأن الجهة القضائية بعناية هي المختصة في نظر الدعوى، لكون الشحن تم بميناء عنابة يكونون قد طبقوا صحيح القانون . ومتى كان كذلك ، استوجب رفض الطعن .

إن المحكمة العليا

في الجلسة العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان الجزائر، وبعد المداولة القانونية صدرت القرار الآتي بيانه :

بناء على المواد : 231 ، 239 ، 244 ، 257 ، وما يليها من ق.إ.م .
بعد والإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى، وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ :
1 مارس 1988 وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضدها .
بعد الاستماع إلى السيد لبيوت النذير المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب، وإلى السيد / يوسف بن شاعة المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة .
حيث أن شركتي كالترام West of England قد طعننا بالنقض ضد القرار الصادر في 1987/6/21 عن ملس قضاء بجاية الذي ألغى الحكم الصادر في 1985/12/22 وعن الفصل من جديد حكمت على شركة Caltram (كالترام) ونادي الحماية West of England للدفع معا لشركتي C.A.A.T و Enapal المؤسسة الوطنية للتمويل بالمواد الغذائية مبلغ 12188 دج قيمة الخسارة .

حيث أن المدعيان في الطعن يشيران أربعة أوجه للنقض .
عن الوجه الأول : مأخوذ من خرق وإهمال الأشكال الجوهرية للإجراءات حيث يتعرض على أضرار المطعون فيه أنه أغفل ذكر إطلاع النائب العام على الملف طبقا للمادة 141 من ق.أ.م .
حيث أن القرار المطعون فيه أشار إلى أحكام المواد من 102 إلى 144 من ق.أ.م .
من الوجه الثاني : مأخوذ من نقص الأساس القانوني .

حيث يتعرض على القرار المطعون فيه، من حيث أنه حكم على نادي شرق غرب إنجلترا le club West of England الذي ليس له أية علاقة قانونية مع عقد النقل موضوع النزاع الحالي .
عن الوجه الثالث : مأخوذ من عدم كفاية أو التناقض في الأسباب
حيث يتعرض على القرار المطعون فيه أنه أغفل الرد عن الأوجه التي من خلاله
le club West of England كان يجب إخرجه من القضية لغياب العلاقة القانونية مع عقد النقل .

من الوجه الثاني والثالث مجتمعين : حيث يستخلص من القرار المطعون فيه أن
le club West of England أدخل في النزاع كضامن وبالفعل فإن قرار المطعون فيه أثبت أن le club West of England يبدو كمؤسس شركة كالترام CALTRAM وعليه فإن الوجهين غير مؤسسين .
عن الفرع الأول عن الوجه الرابع : مأخوذ من خرق أو خطأ في تطبيق القانون .

من حيث أن القرار المطعون فيه لم يطابق مع أحكام المادة 106 من القانون المدني و745 من القانون البحري، التي أصدر الأمر بعدم اختصاص الجهة القضائية ببجاية وإحالة الأطراف أمام مجلس ميناء الجزائر .
ولكن حيث الفقرة 2 من المادة 745 من القانون البحري توضحان الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري :
يمكن علاوة عن ذلك أن ترفع أمام الجهة القضائية التي يوجد بها ميناء الشحن أو الجهة القضائية التي يوجد بها ميناء التفريغ .

ففي قضية ، الحال فإن ميناء عنابة بما أنه ميناء الشحن ، فإن القرار المطعون فيه قد أصاب عندما سلم باختصاص الجهة القضائية بعناية .
وعليه فإن الفرع مؤسس .

الفرع الثاني :

حيث يتعرض عن القرار المطعون فيه أنه لم يطبق أحكام المادة 790 من القانون البحري التي حدد بيوم واحد بعد التفرغ عمليات المعاينة والخبرة الحضرية .
ولكن حيث أن القرار المطعون فيه أثبت أن عملية تفرغ البضائع قد انتهت يوم 1983/3/6 وأن المؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية قد أرسلت تحفظات بتاريخ 1987/3/7 .
حينئذ فإن القرار المطعون فيه، قد أثبت أن التبليغ المنصوص في المادة 79 من القانون البحري قد بلغ في الأجل .

وعليه فإن هذا الفرع غير مؤسس كذلك .

عن الفرع الثالث والرابع :

حيث يتعرض على القرار المطعون فيه قد أصاب عن اعتماد في قراره على المبدأ الناتج عن المادة 80 من القانون البحري ، التي تجعل من الناقل مسؤول عن الخسارة والضرر الناتج عن البضائع، منذ شحنها إلى حين تسليمها وعليه فإن الفرعين غير مؤسسين

عن الفرع الخامس

- حيث يتعرض على القرار المطعون فيه أنه لم يأمر غياب صفة الأطراف، لعدم تقديم التحويل مستند الشحن قد أرسل بأمر من البنك الجزائري .
بحيث أن الوجه قد أثير لأول مرة أمام المجلس الأعلى، لذا فهو غير مقبول .
بالإضافة إلى مستند الشحن قد وضع باسم المرسل إليه " الديوان الوطني للتجارة والبنك الوطني الجزائري " لا يظهر كهيئة دافعة .

لهذه الأسباب تقضي المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا ، وإبقاء المصاريف القضائية على الطاعن
لذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ : الرابع عشر من شهر جانفي سنة تسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمترتبة من السادة :

الرئيس

المستشار المقرر

المستشار

بوفامة عبد القادر

بيوت النذير

رحماني محمد

بحضور السيد/ يوسف بن شاعة المحامي العام، وبمساعدة السيد / عروش محمد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 19/05/1991 ، ملف 77660

قضية (ط ك) ضد : (قائد الباخرة ب)
مسؤولية الناقل - عاصفة في فصل الشتاء - لا تعد قوة قاهرة
(المادتان 302 و 802 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه إلا في حالة القوة القاهرة ، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بخرق القانون غير مؤسس يستوجب رفضه

ولما كلن من الثابت - في قضية الحال - أن قضاة الموضوع أبرزوا أن العاصفة لم تكن غير متوقعة باعتبار أن الناقل تم في فصل الشتاء وأن رداءة الطقس تعتدب حالة عادية بالنسبة للملاحين وبتحميلهم مسؤولية الناقل عن خسائر البضائع المنقولة طبقوا صحيح القانون .
ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن .

إن المحكمة العليا

في جلستنا العلنية المنعقدة بمقرها الكائن ، بالأبيار ، الجزائر .
بعد المداولة القانونية أصدر القرار الآتي نصه .
بناء على المواد : 231 ، 233 ، 239 ، 244 ، 257 وما يعادلها من قانون الإجراءات المدنية .
بعد الإطلاع على مجموعة أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض وعلى مذكرة الرد .
بعد الاستماع إلى : بوعروج حسان الرئيس المقرر في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام : بليط إسماعيل في طلباته الرامية إلى رفض الطعن .
حيث أن شركة (ط ك) وربان سفينة (ب) طعنا بطريقة النقض بتاريخ 27 أوت 1989 فيالقرار الصادر في 23 فيفري 1987 عن مجلس قضاء الجزائر القاضي عليهما بدفعهما ما قدره مائتا ألف وستمائة وثلاثة وثلاثون دينارا وأربعة وسبعون سنتيما (200.633.74) تمثل قيمة الخسائر التي للبضائع وكذا خمسة الألف دج تعويضا .
وحيث أن تدعيما لطحنهما أودع الطاعنان بواسطة الأستاذ : الشريف بعبوش عريضة تتضمن ثلاث أوجه .
حيث أن الأستاذ عبد الطيف قاضي أودع مذكرة جواب في حق المطعون ضده (د ج ح) مفادها أن الطعن غير مؤسس .

حيث أن الطعن بالنقض استوى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .
عن الوجه الأول : المأخوذ من خرق المواد 13 و 22 من قانون الإجراءات المدنية و 17 و 20 و 21 من القانون المؤرخ في 11 فيفري 1978 المتعلق باحتكار الدولة - دعوى أن القرار المنتقد بصحة الاستدعائين الموجهين لمجهز السفينة ولقائدها عند الشركة الجزائرية كاي مي التي اعترفت في رسالة مؤرخة في 13 أفريل 1983 بأنها الوكيله عن مجهز السفينة مع أن هذه الشركة لم تتصرف إلا في إطار خبرة أجريت على الحمولة وأن مهمتها انتهت يوم 16 جوان 1983 .
لكن حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن الدفع هذا قد أثير أمام قضاة الموضوع الذين رفضوه - وعن حق - بقولهم أن الشركة الجزائرية للخبراء البحريين والصناعيين (كاي مي) لعبت دور وكيل الطاعنين بحيث استلمت الوثائق المرسلة من (د ج ح) والخاصة بالخسائر التي لقت البضائع وسلمتها بدورها للجنة المؤمن لديهم ولموكلها مجهز السفينة .

وبالإضافة إلى ذلك حيث أن قضاة الموضوع أبرزوا أنهم إعادة إرسال استدعاءات الشركة الطاعنة وربان السفينة بيانا ما بتاريخ 6 فيفري 1984 وعليه فإن الوجه الأول غير مؤسس .

عن الوجه الثاني : المأخوذ من خرق المادتين 144 من قانون الإجراءات المدنية و 743 من القانون البحري وانعدام الأسباب والأساس القانوني بدعوى أن القرار المنتقد لم يجب عن الدفع المثار من طرف الطاعنين لكونهما لم يطلعا على وجود هذه الدعوى إلا في 26 ماي 1984 عندما أودعا مذكرة بمناسبة طلب رفع اليد عن الكفالة الأمر الذي يجعل دعوى (د ج ح) متقدمة بعد حلول سنة من انتهاء نقل البضائع الذي تم يوم 20 فيفري 1983 .
لكن بحيث أنه لا يتبين من الحكم الأول الصادر عن محكمة الجزائر في 18 جوان 1985 ومن القرار المطعون فيه والمؤيد له أن الطاعنين قد أثاروا مسألة تقادم الدعوى لعدم رفعها في مهلة السنة وفقا لمقتضيات المادة 743 من القانون البحري .

وعليه فإن الوجه الثاني كسابقه غير مؤسس .

عن الوجه الثالث: المأخوذ من خرق المادتين 803 من القانون البحري و4 من إتفاقية بروكسل وعدم الرد عن المذكرات وانعدام الأسباب والأساس القانوني بدعوى أن مجهز السفينة وأصحاب التأمين ألتمسوا الاستفادة من الإعفاء بالنظر إلى العاصفة العنيفة التي واجهت الباخرة أثناء النقل والمبررة بتقديم للقيام بالمداولات ولحالة السفينة الصالحة للملاحة إلا أن القرار المطعون فيه قر عدم مراعاة للنصوص المشار إليها أعلاه وبأن العاصفة لا تعفي .
حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف عندما أيدوا الحكم وصرحوا أن مسؤولية الناقل ثابتة طبقا للمادة 802 من القانون البحري وأن قاضي أول درجة أصاب في حكمه، قد نقضوا ضمنا أسباب ذلك الحكم الذي أبرز أن العاصفة لم تكن غير متوقعة ، إذ أن النقل تم في شهر فيفري أي فصل الشتاء وأن رداءة الطقس تشكل حالة عادية بالنسبة للملاحين .
حيث أن قضاة الموضوع بتعليهم هذا قد سببوا قضائهم بما فيه الكفاية وأعطوا له قاعدة شعرية بإعتمادهم على مقتضيات المادة 802 من القانون البحري .
وعليه فإن الوجه الثالث كسابقه غير مؤسس ، الأمر الذي يؤدي إلى رفض الطعن

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا : بقبول الطعن شكلا و برفضه موضوعا .
وبقاء المصاريف على الطاعنين .
بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ التاسع عشر من ماي سنة واحد وتسعين وتسعمائة ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمتركية من السادة :

وعروج حسان	الرئيس المقرر
مستيري فاطمة	المستشارة
غالص صالح	المستشار
مراد الهواري	المستشار
فريق عيسى	المستشار

بحضور : باليظ إسماعيل المحامي العام وبمساعدة : عروش محمد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 1991/06/02، ملف رقم 73657

قضية : (م.م.0) ضد : (ش.ن.م.أ)

مسؤولية إعفاء جهاز السفينة بسبب القوة القاهرة - عدم التحقيق من توفر

شروطها - مخالفة القانون

(المادة 282 من ق.ت)

من المقرر قانونا أنه يشترط لوجود القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية أن يثبت عدم القدرة على التوقيع وعدم القدرة على المقاومة ، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون .

ولما كان من الثابت - في قضية الحال - أن قضاة المجلس الذين أعفوا جهاز السفينة من مسؤولية الأضرار باعتبار أنها نتجت عن القوة القاهرة دون أن يتحققوا من توفر شرطها خالفوا القانون .

ومتى كان ذلك استوجب نقض المطعون فيه .

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية بالمحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 بالأبيار - بن عكنون - الجزائر .
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد : 231 ، 233 ، 235 ، 239 ، 244 ، 257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية .

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة يوم 1989/05/16 .
بعد الاستماع إلى السيد محرز محند المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب، وإلى السيدة بارة أم الخير عقيلة المحامية العامة في تقديم طلباتها المكتوبة .

حيث أن مؤسسة ميناء وهران طعنت بالنقض في القرار الصادر بتاريخ 1987/06/21 عن مجلس قضاء وهران الذي ألغى الحكم الصادر بتاريخ 1983/10/19 عن محكمة وهران . وبعد الفصل من جديد في القضية رفض ادعائها معتبرا أن الاصطدام كان ناتجا عن قوة القاهرة .
حيث أنه وتدعيما لطعنها تستند إلى وجه واحد .

عن الوجه الوحيد : مأخوذ من قصور الأسباب ويتفرع إلى فرعين

الفرع الأول : مؤسس على قرينة المسؤولية الوارد ذكرها في المادة 282 من القانون البحري ، والتي تنص على قرينة المسؤولية في حالة اصطدام السفينة والمتعلقة بالإرتباط بمنشأة ثابتة موجودة بالملكات البحرية والتي لم يأخذ بها المجلس القضائي واعتمد على كشف للخسائر مع أنه تم ذكر فيه القوة القاهرة غير أنه ومع ذلك لا يكون له قوة إثبات ولم يعتمد على محضر الأمن الذي له قوة الإثبات ولم يتم فحصه من قبل المجلس المذكور .

عن الفرع الثاني : وبدون الحاجة للإجابة على الفرع الأول :

حيث أنه يعاب على القرار المطعون فيه بم كونه مؤسس على القوة القاهرة بدون أن يتم تحديد لا طبع الحاجز المعتمد عليه ولا حتى التحقق من توفر شرطها وهما عدم القدرة على المقاومة وعدم القدرة على التوقيع .
حيث أنه فعلا فإن القوة القاهرة قد اعتمدت من قبل القرار دون أي مناقشة مكتفيا فقط بالاستناد إلى العبارات التي تظهر في كشف الخسائر المحرر من طرف مؤسسة ميناء وهران .

غير أنه يعود للمجلس القضائي وحتى يحتفظ بالقوة القاهرة كسبب لإعفاء جهاز السفينة من قرينة المسؤولية التي تقرها المادة 282 من القانون البحري أن لا يبحث فقط عما إذا كانت قوة القاهرة غير متوقعة وإنما عما إذا لم يكن هناك في الأماكن لتغلب على عواقبها ولا سيما كما هو الحال في الدعوى الحالية القيام بالبحث عما إذا كان قائد السفينة قد تم إعلامه في الوقت المناسب بالعاصفة وإذا كانت الإجابة بنعم فما هي الأسباب التي منعت من مغادرة الميناء واللجوء إلى مكان أمن .

ومن ثمة فإن القرار الذي اكتفى بالتأكيد على مبدأ القوة القاهرة الناتج عن العاصفة بدون أن يبحث أن طابعها بعدم القدرة على التوقيع وبعدم القدرة على المقاومة ليتمكن من إثباتها بصفة قطعية يستوجب نقضه .
مما يستتبع أن الفرع مؤسس .

لهذه الأسباب ومن أجلها

تقضي المحكمة العليا :

في الشكل : بقبول الطعن لاستيفائه الأوضاع القانونية

في الموضوع : بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر من مجلس قضاء وهران تاريخ 1987/06/21 وبإحالة القضية والطرفين أمام نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى ليفصل فيها من جديد .

بالحكم على المطعون ضدها بالمصاريف .

بهذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثاني من شهر جوان سنة الواحد والتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمترتبة من السادة :

قباض محمود	رئيس قسم
محرز محند	المستشار المقرر
بيوت نذير	المستشار
بودماغ رابح	المستشار

وبحضور السيدة بارة أم الخير عقيلة المحامية العامة ، وبمساعدة السيد نويرات ماجد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 25/10/1992 ملف رقم: 82381

قضية: (ش ل م س ش ومن معه) ضد (ص ج ت ا ت ن ومن معه)
عقد التأمين حلول شركة التأمين محل المؤمن له بمجرد تقديم عقد الحلول
(المادة 144 من قانون التأمين)

من المقرر قانونا أن شركة التأمين أن تحل محل المؤمن له متى دفعت لهذا الأخير مبلغ التأمين ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بمخالفة القانون غير مؤسس.

ولما كان من الثابت - في قضية الحال - أن شركة التأمين قدمت للقضاء عقد الحلول، فإن قضاة الموضوع بقبولهم لهذه الصفة طبقوا القانون تطبيقا سليما.
ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بحي 11 ديسمبر 1960 الأبيار - الجزائر.
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه.
بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.
بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المؤدية بتاريخ 20 مارس 1990 وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضده.
بعد الاستماع إلى: مستيري فاطمة المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها المكتوب وإلى: باليط إسماعيل المحامي العام ف تقديم طلباته المكتوبة.
حيث طعن (ش ل م س ب س ش ومن معها) والشركة الجزائرية للخبراء البحريين والصناعيين ونادي أو كي بن وكب بمذكرة مؤرخة في 20/03/1990 بواسطة الأستاذ فريد بوشناق تعرضوا فيها لوقائع الدعوى وإجراءاتها وأثاروا أربعة أوجه للنقض.
حيث أجاب المطعون ضدهما على عريضة الطعن لمذكرة مؤرخة في 13/02/1991 ناقشوا فيها أوجه الطعن وطلبوا رفضه.

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 29/06/1992 الرامية لرفض الطعن حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية فيما يتعين قبوله شكلا حيث استند الطاعنون إلى أربعة أوجه للنقض لتدعيم طعنهم.
الوجه الأول: مأخوذ من مخالفة المادة 144 من قانون الإجراءات المدنية بدعوى أن القرار خال من الإشارة إلى الطبيعة الاجتماعية ومقر شركة (انقرسول رند) كما أنه لم يتم سماع ملاحظات الأطراف أثناء المرافعات، كما أن هناك فراغ مخصص للإشارة فيه إلى المواد المطبقة إلا أنه بقي أبيض.
عن الوجه الأول:

لكن وحيث: أن هذا الدفع غير مؤسس لأن طبيعة ومقر الشركة (ار) ليس محل خلاف بين الطرفين فضلا عن كونه ليس من الإجراءات الجوهرية التي يترتب على إغفالها البطلان، وبالنسبة للفراغ المخصص لذكر المواد القانونية فيمراجعة القرار المنتقد اتضح بأنه عبارة عن خطأ مطبعي لا غير لذلك الوجه غير مؤسس.

الوجه الثاني: مأخوذ من مخالفة القانون في المادة 144 من قانون التأمينات بدعوى مخالفة المادة المذكورة إذ لا يتقاضى المؤمن ولا يحل محل المؤمن له إلا في حالة تسديده المبلغ الإجمالي للأضرار وفي دعوى الحال فإن شركة تأمينات النقل لم تسدد قيمة التعويض عند رفعها الدعوى.

لكن وحيث بمراجعة القرار المنتقد تبين بأن قضاة المجلس قد أجابوا على دفع الطاعنين بشأن صفة المطعون ضدها شركة تأمينات النقل في الخصام بأن هذه الأخيرة قدمت عقد الحلول مما يفيد لتسديدها المبلغ المطالب به، وعليه فإنهم طبقوا القانون تطبيقا سليما لأن قانون التأمينات لما اشترط تسديد المبلغ المقرر للمؤمن له لم يقرن ذلك بتاريخ رفع الدعوى أو يعده وعليه فالوجه غير مؤسس.

الوجه الثالث: مأخوذ من قصور الأسباب وانعدام القاعدة القانونية بدعوى أن القرار المنتقد أشير فيه إلى عدم تقديم دفع من طرف (نادي أوك بي وكب) مما يجعل القرار غيائيا شأنه، إلا أن من خلال مقاله المؤرخ في 05/05/1985 في صفحته الثانية قد أثار أوجه دفاعية وطلب إخراجه من الخصام فضلا عن كونه ليس مؤمنا بمفهوم المادة 619 من القانون المدني، لا يوجد بالملف ما يفيد بأنه المؤمن، كما طلب الناقل إخراجه من الخصام لكونه الأضرار وقعت بفعل القوة القاهرة أثناء عاصفة بحرية حسب تقرير الخبرة فكان على القضاء التحقيق من هذا الأمر.

عن الوجه الثالث :

لكن حيث بمراجعة القرار المنتقد تبين بأن قضاة المجلس قد أشاروا فعلا إلى عدم تقديم عقد النقل (نادي أوك وكب) بصفته مؤمن الشركة الناقلة مما يجعل القرار غيائيا بشأنه وعليه فإن المقال للمدعي به من طرف الطاعن لم تثبت تقديمه وذلك من خلال قراءة القرار فضلا عن عدم إرفاقه بعريضة الطعن، وبالنسبة لعدم مسؤولية الناقلة لكون الأضرار وقعت نتيجة القوة القاهرة المتمثلة في العاصفة البحرية لهبوب رياح قوية وفقا لنص المادة 803 من القانون البحري ، فقد أجاب قضاة المجلس بأنه لا يوجد ما يثبتها وبذلك فقد قرروا في حدود سلطتهم التقديرية من خلال ما توفر لديهم من وثائق وعليه فالوجه غي مؤسس .

الوجه الرابع : مأخوذ من انعدام الأسباب

بدعوى أن الطاعنين قد أثاروا دفاعا بعدم صفة شركة انقرسول في التقاضي ، لكون وثيقة الشحن باسم شركة (صوناكوم) وعليه فالتسليم يكون للشخص المعين بوثيقة الشحن وفقا لنص المادة 784 من القانون البحري كما لم يتم تحويل وثيقة الشحن باسم شركة انقرسول التي تعمل لفائدة (صوناكوم) وفقا لنص المادة 759 من القانون المذكور .

عن الوجه الرابع :

لكن وحيث أن هذا الوجه غير مؤسس إذ بمراجعة وثيقة الشحن المحررة في 1981/12/13 يبين بأن المرسل إليه هو شركة انقرسول رند لذلك الوجه مخالف للحقيقة .
وبناء على عدم تأسيس الأوجه المثارة تعين رفض الطعن

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا : قبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا .
وبإبقاء المصاريف القضائية للطاعنين .

بدا صدر القرار وقع التصريح في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الخامس والعشرين من شهر أكتوبر سنة اثنين وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمترتبة من السادة:

الرئيس
المستشارة المقررة
المستشار
المستشار
بوعروج حسان
مستيري فاطمة
مراد الهواري
فريق عيسى

بحضور: باليظ إسماعيل المحامي العام وبمساعدة: نويرات ماجد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 1994/09/27، ملف رقم 114929

قضية : (ش.ج.ت.ن.ك.ج) ضد : (ش.ك.ال.ل.)
عقد النقل البحري - التعويض عن الخسائر - تحفظات -
العبرة بالتسليم وليس بالتفريغ

(المادتان 739،790 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه " يبدأ النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه "

و من المقرر قانونا أيضا أنه: " إذا حصلت خسائر للبضاعة المنقولة، فإن على المرسل إليه تبليغ الناقل أيضا كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليمها... وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال الثلاثة أيام من تاريخ استلامها وإلا اعتبرت متسلمة حسب وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. "

ومن المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل على القبول من طرفه.

ولما ثبت من قضية الحال-أن قضاة الاستئناف أخطوا بين التسليم والتفريغ حيثما اعتبروا أن وصول الباطرة إلى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني.
ومتى كان كذلك استوجب النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه.

بناء على المواد 231، 233، 238، 239، 244، 257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.
بعد الإطلاع على جميع أوراق ملف الدعوى، وعلى عريضة الطعن المودعة يوم 1993/02/04 وعلى مذكرة الجواب التي قدمها محامي المطعون ضدها.

بعد الاستماع إلى السيد بوعروج حسان الرئيس المقرر في تلاوة تقريره المكتوب، وإلى السيد باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 7 فيرفري 1993 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 22 جوان 1992 القاضي برفض دعواها.
وحيث أن تدعيما لطعنها أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ بوكاري عريضة تتضمن وجهين.

حيث أن الطعن أستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

الوجه الأول : مأخوذ من خرق المواد 610، 773، 780، 790 من القانون البحري بدعوى أن مجلس الجزائر لم يأخذ بعين الإعتبار إثبات العكس المتمثل بتقرير الخبرة الحضورى واتخذ كمنقطة إنطلاق للمعاينات تاريخ التفريغ وليس تاريخ تسليم البضائع.

الوجه الثاني : مأخوذ من خرق المادتين 739 و802 من القانون البحري بدعوى أن القرار المنتقد جعل بكطف مسؤولية الناقل بتأريخ تفريغ البضائع ببي أنعمليات التفريغ والحراسة هي من إحتكار المؤسسة المينائية إلا أن القانون البحري يجعل الناقل مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضائع منذ لغاية تسليمها للمرسل إليه.

عن الوجهين لتكاملهما:

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الإستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة عن طريق البحر على أساس أن تلك الخسائر كانت ناتجة عن عمليات التفريغ التي قامت بهما مؤسسة مينائية من جهة. ولكون التحفظات لم تقدم للناقل في الوقت المناسب من جهة أخرى.

حيث أن تسببهم هذا جاء مخالفا من جهة أحكام المادة 739 من القانون البحري لكون تلك المادة تشير إلى أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ليس بتفريغها بالميناء ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790

من نفس القانون التي تنص على أن التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضاعة وليس في وقت تفريغها ونتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤول عن جميع الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه

بإستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 من القانون مع الملاحظة أنه لا يمكن الخلط بين وصول الباطرة إلى الميناء

وتفريخ لبضائع وتسليمها للمرسل إليه علما بأن التسليم بالمعنى القانون يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله لبضائع للمرسل إليه أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير .
ويما أن القرار المنتقد لم يراع الشروط المطلوبة في عقد النقل البحري المبنية أعلاه وأخطأ بين تسليم البضائع وتفريغها فإنه خرق أحكام المادتين 739 و 790 من القانون البحري الأمر الذي يؤدي إلى نقضه.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا : بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر في مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 22 جوان 1992 وباحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل من جديد وفقا للقانون.

وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.
بذا صدر القرار ووقع التصريح في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السابع والعشرين من شهر سبتمبر سنة ألف وتسعمائة وأربعة وتسعين من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية المترتبة من السادة :

الرئيس المقرر

بوعروج حسان

المستشارة

مستيري فاطمة

المستشار

فريقع عيسى

المستشار

مراد الهواري

وبحضور السيد باليط إسماعيل المحامي العام بمساعدة السيد عنصر عبد الرحمان كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 11/22/1994 ملف رقم 119766

قضية: (ش.ج.ت.ن): (شركة س.ه)
عقد إيجار سفينة - نقل بضائع - خسائر لاحقة بالبضائع -
تحديد نوع عقد الإيجار.

(المادتان: 650، 695 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه " يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس المستأجر للقيام بأنه يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجره السفينة".

ومن المقرر قانونا أيضا أنه " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجره الحمولة".

ولما ثبت - في قضية الحال - أن قضاة الموضوع أعفوا المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع وأن القرار لم يعط أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد الإيجار إذا كان على أساس الرحلة أو لمدة معينة حتى يمكنوا المحكمة العليا من فرض رقابتها.
ومتى كان كذلك استوجب الرفض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار الجزائر العاصمة.
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ 22 جوان 1993 وعلى مذكرة جواب المطعون ضدها.

وبعد الإستماع إلى السيد بوعروج حسان الرئيس المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيدة بارة أم الخير عقيلة المحامية العامة في تقييم طلباتها المكتوبة.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 22 جوان 1993 في القرار الصادر عن مجلس قضاء عنابة في 30 جانفي 1990 القاضي برفض دعواها.

وحيث أن تدعيما لطعنها، أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ مصطفى بن بوعلي عريضة تتضمن وجها واحدا.

حيث أن الشركة المطعون ضده شركة (س هـ) أودعت مذكرة جواب بواسطة الأستاذ بوشناق فريد مفادها أن الطعن غي مؤسس.

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

عن الوجه الوحيد: المأخوذ من خرق المادتين 651 و 653 من القانون البحري بدعوى أن القرار المنتقد أخطأ عندما اعتبر أن الشركة (س هـ) لم تكن الناقلة وأن مسؤولية الخسائر اللاحقة بالبضائع تكون على عاتق مستأجر السفينة الشركة الوطنية للملاحة (كنان)، في حين أن مسؤولية مؤجر السفينة تبقى قائمة حتى في حالة استعمالها من قبل المستأجر.

حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف قضوا بالمصادقة على الحكم الأول الصادر عن محكمة عنابة في 7 سبتمبر 1988 القاضي برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر

اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن سفينة (ر)، على أساس أن تلك السفينة أجرتها الشركة المطعون ضدها (س هـ) للمستأجرة، الشركة الوطنية للنقل البحري (كنان) - وبالتالي فإن المؤجر لم يكن مسؤولا عن الأضرار.

حيث أن قضائهم هذا قرر وجود عقد إيجار سفينة بين المؤجر - شركة (س هـ) والمستأجر - الشركة الجزائرية للنقل البحري - وأعفى المؤجر من كل مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع، من دون أن يبين نوع عقد الإيجار

ويوضح إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة وفقا لأحكام المادة 695 وما يليها من نفس القانون وفي هذه الحالة فالمسؤولية ترجع مبدئيا للمستأجر، أو إذا كانت السفينة مستأجرة بهيكلها وفقا لأحكام المواد 23 و 23 وما يليها من نفس القانون

وفي هذه الحالة فتكون المسؤولية على عاتق مستأجر السفينة وحده.

وبما أن القرار المنتقد لم يعط أي توضيح فيما يخص القانون المطبق ونوع عقد إيجار السفينة فإنه لم يسمح لن محكمة العليا بإجراء مراقبتها، الأمر الذي يؤدي إلى نقضه.

عن الوجه المثار تلقائيا :

والمأخوذ من المقصود في الأسباب وتناقضها، بدعوى أن القرار المطعون فيه بعد عرض الوقائع والإجراءات ودفع الأطراف اكتفى بالحيثية الوحيدة التالية لتأييد الحكم الأول: "حيث أنه بالإطلاع على الوثائق المقدمة للمناقشة وخاصة وثيقة الشحن المقدمة من المستأنف عليها، ثبت للمجلس بأن الناقل الحقيقي للبضاعة حسب عقد الشحن هي المستأنفة وبالتالي فإنها تكون مسؤولة عن جميع الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة وبالتالي فإن طلبها يكون غير مؤسس" هكذا.

حيث أنه ينبغي التذكير أن طرفي النزاع الحالي هما الشركة الجزائرية لتأمينات النقل- المدعية المستأنفة الطاعنة من جهة- وشركة (س هـ)- المدعى عليها المستأنف عليها المطعون ضدها من جهة أخرى.

حيث أن قضاة الاستئناف عندما قرروا كما سبق ذكره أعلاه أن المستأنفة هي الناقل البحري الحقيقي للبضائع مع أنها شركة تأمين حلت محل المرسل إليه بموجب عقد الطول وجعلوا على عاتقها مسؤولية الخسائر مع أنها لم تقم بعملية النقل، فإنهم اخطوا بين دور شركة التأمين وشركة أخرى سواء كانت مؤجرة أو مستأجرة للسفينة.

وعليه فإن قرارهم يشوبه القصور وكذا التناقض في الأسباب، الأمر الذي يؤدي إلى نقضه.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا: بقبول الطعن شكلا وموضوعا.

نقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء غنابة في 30 جانفي 1990 وإحالة القضية والأطراف أمام نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

و بإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثاني والعشرين من شهر نوفمبر سنة ألف وتسعمائة وأربعة وتسعين من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

الرئيس المقرر

المستشارة

المستشار

المستشار

حسان بوعروج

مستيري فاطمة

فريق عيسى

مراد الهواري

وبحضور السيدة بارة أم الخير عقيلة المحامية العامة وبمساعدة السيد عنصر عبد الحميد كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 11/04/1995 ملف رقم 119292
قضية: (الشركة الجزائرية للتأمينات (كات) ومن معها) .
ضد : (الشركة لوزينجا بلوفيديا بيوغسلافيا)

مسؤولية الناقل

الكلمات الأساسية :

عقد نقل بحري - نقص الحمولة عند التفريغ - دعوى طلب التعويض - حكم رفض الطلب - استئناف -
تأييد الحكم - طعن لعدم وجود تقرير خبرة لإثبات الخسارة - نقض وإبطال القرار .

المبدأ القانوني :

عندما يكون الضرر ناتج عن نقض البضاعة يكفي إثبات طلب التعويض بشهادة عدم التفريغ
عكس طلب التعويض عن الخسارة التي تتطلب إثبات ذلك بتقرير الخبرة .

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960، الأبيار، الجزائر العاصمة .
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257 وما يليها من ق. ا. د

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة يوم 07 جوان 1993 .
بعد الإستماع إلى السيد مراد الهواري المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد بليط إسماعيل
المحامي العام في تقديم طلباته الكتابية .

حيث أن بموجب عريضة وضعها بكتابة الضبط لدى المحكمة العليا يوم : 1993/6/7 - الشركة الجزائرية لتأمينات النقل
والمؤسسة الوطنية للتمويل بالخشب ومشتقاتها اللتان أنبتا للدفاع عن مصالحهما الأستاذ بو كاري ، طعننا بالنقض ضد
القرار الصادر عن مجلس الشلف في : 1988/11/20 والذي أيد الحكم الصادر عن المحكمتن ذلك الحكم الذي رفض طلب
الطاعنتين المتمثلة في الحكم على الشركة الناقل (لوزينجا) بأدائها مبلغ 5576,48 دج مقابل الخسائر .
وحيث أن عناصر القضية الحالية تتمثل فيم مايلي :

نقلت الشركة (لوزنجيكا) عدة حمولات من الخشب لحساب المؤسسة الوطنية للتمويل بالخشب وذلك على مكنن السفينة
(أورلاك) التي وصلت إلى ميناء تنسفي 1986/01/20 احتجت المرسل إليها عن نقض 12 حمولة من الخشب أي
96,057 م³، وسلمت الشركة (كنان) شهادة عدم تفريغ 12 حمولة من الخشب وهذه الشهادة مؤرخة في : 1986/02/16 .
وبعدما اتصلت عن عقد حلول مؤرخ في 1987 /01/7 ، ورفعت الشركة (كات) والمرسل إليها دعوى ضد الناقل في
1987/01/19 بالحكم المشار إليه آنفا ، رفضت المحكمة الطلبات وبعد استئناف أصدرت المجلس القرار المطعون فيه
حاليا . المبين أعلاه .

وحيث أن الطاعنتين أثارتا (4) أوجه

وحيث أن المطعون ضدها (شركة لوزينجا) لم تجب استدعائها قانونا .

حيث أن النيابة العامة لأتمست نقض القرار المطعون فيه .

وعليه في الشكل : حيث أن الطعن مقبول كونه جاء في الأجل وحسب الإجراءات المنصوص عليها قانونا .

في الموضوع :

الوجه الأول : مأخوذ من النقض في التسبب وانعدام التسبب كونه المجلس أسس قراره عن عدم وجود تقدير خبرة
لإثبات الخسائر وهذا التسبب غير مبرر كون الخسائر ثابتة بشهادة عدم التفريغ .

الوجه الثاني : مأخوذ من إنعدام الأساس القانوني كون لم يذكر المجلس ماهي المواد القانونية التي يؤسس عليها قراره خرقا
لمقتضيات المادة 144 فقرة 5 (ق ا م)

عن الوجهين مأخوذين معا نظرا لارتباطهما

حيث أن بالرجوع إلى القرار المعاد، يتبين أن قضاة الموضوع رفضوا طلبات الطاعنتين بدعوى أنهما لم يقدمتا
إثبات الخسائر وهذا واجب أن تتبته خبرة وهذه الخبرة واجب أن تجري يوم وصول الباخرة وحيث أنه لم يوجد بالملف
أي خبرة لتثبيت الخسارة وعدم وجود الخبرة لا يمكن للمدعيتان تقدير طلب تعويض .

لكن، حيث أن الضرر الحالي يتمثل في نقص البضاعة وإثبات هذا النقص كافي بشهادة عدم التفريغ والخبرة وليست ضرورية لإثبات الضرر وتقديره كون النقص معروف وسعر المتر المكعب (م³) للخشب معروف وعندما حكموا القضاة كما جاء في قرارهم لم يسببوه بما فيه الكفاية .
وحيث ومن جهة أخرى ، لم يذكر المجلس ما هي المقتضيات التي جعلته يصرح بأن الخسائر تثبت حتما بخبرة وأن الخبرة تجري حتما يوم وصول الباخرة - بينما في الحقيقة لا يوجد بالقانون ما يفرض إجراء خبرة وقت وصول الباخرة أو في أي وقت كان وعليه- امتنعوا القضاة أن يؤسسوا قرارهم قانونا .
وحيث أن القرار الغير مسبب بما فيه الكفاية، فالوجه مؤسس قانونا يستحق النقض بدون حاجة للتطرق للأوجه الأخرى للطعن.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا : بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبالتالي بنقض وإبطال القرار عن مجلس الشلف في 1988/11/20 و إحالة القضية والأطراف أمام نفس المجلس مشكلا من تشكيلة أخرى وعلى المطعون ضدها جملة المصاريف .

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الحادي عشر من شهر أفريل سنة خمسة وتسعون تسعمائة ألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

الرئيس	بوعروج حسان
المستشار المقرر	مراد الهواري
المستشارة	مستيري فاطمة
المستشار	فريقع عيسى

وبحضور السيد بليط إسماعيل المحامي العام وبمساعدة السيد ماجد نويوات كاتب الضبط الرئيسي .

قرار بتاريخ 1996/02/27 ملف رقم 138267

قضية : (ش.ج.ت.ن) ضد: (س.د.)

الصفة - عقد الحلول - التعويض.

(المادتان: 459 من قانون الإجراءات المدنية)

(144 من قانون التأمينات)

من المقرر- أن المؤمن- يحل محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير كما أن رافع الدعوى أمام القضاء يجب أن تكون له الصفة وأهلية التقاضي ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقا للقانون.

ولما تبين- في قضية الحال- أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل لم تقدم عقد الحلول الذي يعطي لها الصفة في رفع الدعوى الرامية إلى الحصول على التعويضات عن الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة. ولما رفض قضاة الموضوع الدعوى شكلا لانعدام الصفة يكونون قد طبقوا القانون تطبيقا سليما. ومتى كان كذلك استوجب الرفض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة. بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.

بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى رفض الطعن.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 21 ديسمبر 1994 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 18 أبريل 1994 القاضي بعدم قبول دعواها لإنعدام الصفة. وحيث أن تدعيما لطعنهما، أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ ساطور محمد عريضة تتضمن وجهين.

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

عن الوجه الأول: المأخوذ من تجاوز السلطة، بدعوى أن القاضي مقيد بالمناقشة ولا يمكنه البت حول طلب أو دفع غير مقدم من قبل الأطراف، إلا أن القرار المنتقد أيد الحكم الأول الذي أثار تلقائيا دفعا لم يعرض عليه.

لكن حيث أن قضاة الاستئناف- خلافا لمزاعم المؤسسة الطاعنة - لم يتجاوزوا سلطتهم عندما قضوا بأن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل منعدمة صفة التقاضي لكونها لم تقدم عقد الحلول يتضمن الختم الرسمي للجهة التي منحته لها وأن مجرد مطبوعة دليل دفع قيمة تعويضات الخسائر اللاحقة بالبضائع.

حيث أن قضاة الموضوع أسسوا حكمهم على إنعدام الصفة لدى الشركة الطاعنة وعلى أحكام المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية التي تسمح لهم بإثارة ذلك الدفع تلقائيا.

وعليه فإن الوجه الأول غير سديد.

عن الوجه الثاني: المأخوذ من خرق المادة 144 من القانون المؤرخ في 9 أوت 1980 والمتعلق بالتأمينات، بدعوى أن الطاعنة بصفقتها مؤمنة تستفيد بقوة القانون من الحلول المنصوص عليه في المادة 144 ولا تحتاج إلى عقد يسلم لها من المؤمن له.

لكن حيث أنه لا يمكن للشركة الجزائرية لتأمينات النقل أن تحل محل المؤمن له المرسل إليه- شركة سيدار- وترفع دعوى ضد الناقل البحري مؤسسة (س.د)، رامية إلى الحصول على تعويضات الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة، إلا لا بعد تقديم عقد حلول يثبت أن المؤمن قد دفع تعويضا للمؤمن له.

حيث أن عقد الحلول المشار إليه أعلاه هو السند القانوني الذي يعطي صفة التقاضي لشركة التأمين، وفقا لأحكام المادتين 144 من قانون التأمينات و 459 من قانون الإجراءات المدنية ويسمح لها أن تحل محل المرسل إليه وترفع دعواها ضد الناقل البحري.

وبما أن الشركة الطاعنة لم تقدم العقد عند رفع دعواها، فإن القرار المطعون فيه قضى- وعن حق - برفض الدعوى شكلا لانعدام الصفة.

وعليه فإن الوجه الثاني غير مبرر، الأمر الذي يؤدي إلى رفض الطعن لعدم تأسيسه.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن شكلا و برفضه موضوعا

و بإبقاء المصاريف على الشركة الطاعنة.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السابع والعشرين من شهر فيفري سنة ستّة وتسعين وتسعمائة ألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

الرئيس المقرر

حسان بوعروج

المستشار

محمّد محرز

المستشار

بيوت نذير

بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام بمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 1996/07/09، ملف رقم 143090

قضية : (ش.ج.ت.ن) ضد : (شركة ج.ف.أ)
سقوط حق المرسل إليه - حساب الأجل ابتداء من تاريخ التسليم النهائي
إثبات بجميع الوسائل .

(المادتان: 790، 743 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل، قبل وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع."

ومن المقرر قانونا أيضا أنه "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد."

ومن ثم فإن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الأجل المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المادة 743 من القانون البحري، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل اللاحقة بالبضاعة بمرور سنة تبدأ من تاريخ التسليم وعليه فإن القرار المنتقد لم يطبق أحكام المواد المبينة أعلاه تطبيقا سليما .
ومتى كان كذلك استوجب النقض .

إن المحكمة العليا .

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد : 231، 233، 239، 257، 244 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.
بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض وعلى مذكرة الرد.
بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد .

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريقة النقض بتاريخ 16 أبريل 1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 31 جانفي 1994 القاضي برفض دعاها :

حيث أن تدعيما لطعنها أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ مسعود محمد عريضة تتضمن وجهين .
حيث أن الأستاذة منصور فرانسيس فريدة أودعت مذكرة جوابية في حق شركة (ج.ف.أ) مفادها أن الطعن غير مؤسس .

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

الوجه الأول : مأخوذ من القصور والتناقض في الأسباب، بدعوى أن مجلس الجزائر لم يناقش الوسائل والوثائق المقدمة من قبل الشركة الطاعنة واكتفى بإعطاء الإسهاد لطلبات الناقل، بالإضافة إلى أن القرار المطعون فيه يتضمن تناقضات، إذ أنه يصرح من جهة أن شركة التأمين لم تقدم تاريخ المعاينة أو الخبرة أو التحفظات، ومن جهة أخرى أن التحفظات كانت في 19 نوفمبر 1989 وشهادة عدم الإنزال مؤرخة في 22 أبريل 1990

الوجه الثاني : مأخوذ من خرق الأشكال الجوهرية للإجراءات والخطأ في تطبيق المادتين 739 و802 من القانون البحري بدعوى أن الناقل البحري يبقى مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها للمرسل إليه وأن الشركة الطاعنة قدمت تحفظات وفقا للمادة 790 وكذا شهادة عدم إنزال البضائع مسلمة من قبل وكيل السفينة، إلا أن القرار المنتقد اعتبر أن تاريخ تسليم البضائع هو تاريخ تقريرها .

عن الوجهين معا لارتباطهما :

حيث أنه يتعين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات الناقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة (د ب) على التسبب التالي : " أن شركة التأمين لم تقدم أي تاريخ فيما يخص المعاينة والتحفظات، بل اكتفت بسرد مواد قانونية، بينما الحكم المستأنف يذكر أن التحفظات كانت في 19 نوفمبر 1989 وشهادة عدم الإنزال مؤرخة في 22 أبريل 1990 وأن الباخرة وصلت في 30 أكتوبر 1989 إلى ميناء الجزائر ونظرا لعدم وجود تاريخ التفريغ، فإن تاريخ الوصول يعتبر تاريخ التفريغ وبالتالي تكون التحفظات خارج الأجل حوالي 20 يوما وهذا فعلا يعتبر مخالفا لنص المادة 790 من القانون البحري "

حيث أن قضائهم هذا يخالف أحكام المادة 790 من القانون البحري التي تشترط تقديم تحفظات أو القيام بالمعينة الحضورية للخسائر أو الأضرار قبل أو في وقت تسليم البضائع وليس في وقت تفرغها مع الملاحظة أن عملية التسليم بالمعنى القانوني تتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع المنقولة للمرسل إليه أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير . حيث أن القرار المنتقد خرق من جهة ثانية أحكام المادة 790 عندما قرر أن التحفظات غير مقبولة لكونها قدمت عشرين يوما تقريبا بعد عملية التفريغ ووصول الباطرة إلى الميناء، ذلك أن المادة المذكورة لا تنص على سقوط حق المرسل إليه في حالة تقديم التحفظات أو تحرير محضر معاينة وشهادة عدم إنزال بضائع خارج مهلة ثلاثة أيام، بل تسمح للمرسل إليه يثبت بجميع الوسائل الخسائر اللاحقة ببضائعه في مهلة سنة تبتدى من تاريخ التسليم وهذا تطبيقا للمادتين و 743 و 790 من القانون البحري.

و عليه فإن القرار المنتقد الذي لم يطبق أحكام المواد المبينة أعلاه تطبيقا سليما
تحق النقض

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 31 جانفي 1994 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس شكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون . وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها .

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ التاسع من شهر جويلية سنة ستة وتسعين وتسعمائة وألف من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المتركبة من السادة :

حسان بوعروج

الرئيس المقرر

محمد محرز

المستشار

نذير بيوت

المستشار

مستيري فاطمة

المستشارة

شرفي فاطمة

المستشارة

بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 1996/10/22 ، ملف رقم 142585

قضية : (ش.ج.ت.ن) ضد : (شركة أ.د.ت)

حدوث خسائر بالبضائع - تحفظات - تبليغ الناقل - إغفال ذلك يؤدي إلى اعتبار

البضائع مستلمة

(المادة 790 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً أنه " إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس".

ولما ثبت في قضية الحال - ان محضر المعاينة حرر بتاريخ 1990/01/29 بين المرسل إليه والمؤسسة الوطنية للإيداع والنشاطات التابعة للنقل البحري بصفتها وكيلها على السفينة - تثبت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع - لأن هذه الوثيقة الحضورية تشكل الدليل العكسي المنصوص عليه في المادة 790 من القانون البحري وإن عدم تقييم التحفظات في المهلة المحددة قانوناً لا يؤدي إلى رفض الدعوى، إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت لخسائر بجميع الوسائل وفقاً لأحكام المادة 1/790 من القانون البحري، لذا فإن القرار القاضي برفض الدعوى بدون التطرق إلى الوثائق المقدمة يستحق النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة .
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه.

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.

بعد الإستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد إسماعيل في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريقاً بالنقض بتاريخ 5 أفريل 1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 29 جانفي 1993 برفض دعاها.

وحيث أن تدعيماً لطعنها، أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ بوخشيبة عبد الرحمان عريضة تتضمن وجهين. حيث أن الشركة المطعون ضدها لم ترد رغم صحة التبليغ. حيث أن الطعن بالرفض إستوفى أو ضاعه القانوني فهو مقبول شكلاً.

عن الوجه الأول : المأخوذ من خرق أحكام المادة 790 من القانون البحري، بدعوى أن هذا النص يتكلم عن قرينة بسيطة لحسن تسليم البضائع ويمكن مكافحتها بدليل عكسي وإن الوثائق المقدمة تثبت أن عملية التفريغ إنتهت في 27 جانفي 1990 وأن التحفظات قدمت يوم 29 جانفي 1990 أي قبل إنتهاء الأجل القانوني المنصوص عليه في المادة 790.

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الإستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة (أ.د)، وعلى أساس أن إنتهاء تفريغ البضائع تم يوم 20 جانفي 1990 وأن رسالة التحفظات بعثت يوم 29 جانفي 1990 أي بعد تسعة أيام خرقاً لأحكام المادة 790 من القانون البحري.

لكن حيث أنه إذا كان صحيحاً أنه يتعين على المرسل إليه أن يقدم تحفظات خاصة بالخسائر اللاحقة بالبضائع في مهلة ثلاث أيام من تاريخ تسليمها، إل أن عدم تقييم هذه التحفظات في المهلة المبينة أعلاه لا يؤدي إلى رفض الدعوى، إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل، وفقاً لأحكام المادة 790 الفقرة الأولى.

حيث أن محضر معاينة حضورية حرر بتاريخ 29 جانفي 1990 بين المرسل إليه والمؤسسة الوطنية للإيداع والنشاطات التابعة للنقل البحري - بصفتها وكيلها عن السفينة - يثبت الخسائر وأضرار اللاحقة بالبضائع.

حيث أن هذه الوثيقة الحضورية تشكل الدليل العكسي المنصوص عليه في المادة 790 وعليه فإن القرار المنتقد رفض الدعوى دون التطرق إلى الوثائق المقدمة منعدم الأساس القانوني ويستحق النقض ودون حاجة لمناقشة الوجه الثاني.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن شكلاً وموضوعاً بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 29/01/1993 وبإحالة القضية على نفس المجلس شكلاً من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقاً للقانون، وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثاني والعشرين من شهر أكتوبر سنة ستة وتسعون وتسعمائة ألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارة والبحرية المترتبة من السادة:

الرئيس المقرر	حسان بوعروج
المستشار	محمد محرز
المستشار	نذير بيوت
المستشارة	مستيري فاطمة
المستشارة	شرفي فاطمة

بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 1997/05/06 ، ملف رقم 151318

قضية : (ش.ح.ت.ن) ضد: (شركة أش)
تعويض عن الخسائر- أجل رفع الدعوى
(المادتان: 743، 744 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه " تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد."
ومن المقرر أيضا أنه " يمكن رفع دعوى الرجوع وفقا للمادة 744 من نفس القانون حتى بعد إنقضاء المهلة المذكورة في المادة السابقة وذلك في أجل ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين المطالب به".

ومن ثم يتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الإستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991 وبذلك جاءت الدعوى داخل الأجل القانونية المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري و لا مجال لتطبيق المادة 744 من القانون البحري.
ومتى كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة .
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار تالآتي نصه:
بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257، وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية
بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.
بعد الإستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد
حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 23 أكتوبر 1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاة وهران في 02 مارس 1994 القاضي برفض دعاها.
وحيث أن تدعيما لطنعها، أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ بن بوعلي مصطفى عريضة تتضمن وجها واحدا .

حيث أن الشركة المطعون ضدها (أش) لم ترد رغم صحة التبليغ.
حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.
الوجه الوحيد : مأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون وينقسم إلى ثلاث فروع:
الفرع الأول: يعيب على القرار المنتقد كونه إعتبر أن دعوى الرجوع لممارسة من قبل الشركة الجزائرية لتأمينات النقل جاءت خارج الأجل المنصوص عليه في المادة 744 من القانون البحري، في حين أنها رفعت ضمن أجل السنة وفقا للمادة 743 من نفس القانون.

حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة (ل) ، على أساس أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحلول مؤرخ في 5 جوان 1991 أي خارج مهلة ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري.

حيث أنه ينبغي التذكير أنه يمكن رفع دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو خسائر لاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة، عملا بأحكام المادة 743 من القانون البحري.

حيث أنه يمكن رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من نفس القانون حتى بعد إنقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 وذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين.

حيث أنه يتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الإستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 8 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991.

وضمن هذه الظروف، إن مقتضيات المادة 743 من القانون البحري هي التي تطبق في قضية الحال، لأن دعوى شركة التأمين رفعت داخل مهلة السنة.

حيث أن أحكام المادة 744 لا تطبق إلا في حالة إنقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 ولا تسمح بقبول دعوى الرجوع إلا إذا رفعت في أجل ثلاث أشهر ابتداء من تاريخ تسديد مبلغ الدين .
وبما أن القرار المنتقد قضى خلال القواعد القانونية المبنية أعلاه، فإنه يستحق النقض .
الفرع الثاني : يعيب على القرار المطعون فيه كونه إعتبر أن المبالغ المحددة في عقد الحلول متناقضة مع المبالغ المثبتة من طرف الخبير بدون أي تفسير .
حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة مجلس وهران اكتفوا بالإشارة إلى أن : "المبلغ المطلوب يختلف تماما بل يساوي تقريبا ضعف المبلغ المذكور في الخبرة وأمام هذه النقائص يتعين القول أن الدعوى غير مؤسسة ."
حيث أن هذا التعليل غير كاف ولا يوضح التناقض المزعوم بين مضمون تقرير الخبرة وطلبات الشركة الجزائرية لتأمينات النقل، مع الملاحظة أنه كان بإمكان قضاة الموضوع، بعد تقرير مسؤولية الناقل البحري في الخسائر اعتمادا على الوثائق المقدمة لهم وعلى السلطة التقديرية المخولة لهم قانونا .
وحيث متى كان ذلك، فإن الفرع الثاني سديد، الأمر الذي يؤدي إلى نقض القرار المنتقد ودون حاجة لمناقشة الفرع الثالث المتبقي .

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء وهران في 2 مارس 1994 وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون .
وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها .
بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السادس من شهر ماي سنة سبعة وتسعين وتسعمائة و ألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة:

حسان بوعروج	الرئيس المقرر
نذير بيوت	المستشار
صالح عبد الرزاق	المستشار
مستيري فاطمة	المستشارة

وبحضور السيد باليط إسماعيل المحامي العام بمساعدة السيد عنصر عبد الرحمان كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 1997/07/22 ، ملف رقم 153230

قضية : (ش.ح.ت.ن) ضد : (شركة ب ج أ)

مسؤولية الناقل - تدخل مؤسسة الميناء - تنتهي بالتسليم القانوني

- التفريغ لا يعني التسليم - نقض .

(المواد: 802 ، 875 ، 780 ، 879 من القانون البحري)

من المقرر قانونا " أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه . "

ومن المقرر قانونا أيضا أنه "تمت خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي ... "

ولما تبين - من قضية الحال - أن قضاة المجلس أخطوا بين التسليم والتفريغ ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية ، متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا ، فإنهم بذلك خرخوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض .

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار ، الجزائر العاصمة .
بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه .

بناء على المواد : 231 ، 233 ، 239 ، 244 ، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية .

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض .

بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد : إسماعيل باليوط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد .

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 04 ديسمبر 1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 26 ديسمبر 1994 القاضي على الناقل - الشركة البحرية (ب ج أ) - بدفع ما قدره مائتان وستة وسبعون ألف ومائتان وسبعة وتسعون (276.297) ديناراً تمثل قيمة الخسائر وكذا ثلاثون ألف (30.000) ديناراً تعويضا .

وحيث تدعيما لطعنها ، أودعت الشركة الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ مامون عيدود عريضة تتضمن وجهين .

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

عن الوجه الأول : المأخوذ من خرق المادة 802 من القانون البحري بدعوى أن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر اللاحقة بالبضائع منذ تكلفه حتى تسليمها للمرسل إليه وأن عمليات التفريغ التي تقوم بها المؤسسة التي لها حق الاحتكار بموجب المادة 875 من القانون البحري وكذلك على أساس أن قرارات المحكمة العليا القضائية بإلزام الناقل بالمسؤولية حتى تسليم البضائع للمرسل إليه طبقا للمادة 802 متناقضة ولم تقيد مجلس الجزائر هكذا .

حيث أن قضائهم هذا جاء خرقا لمقتضيات المواد 780 ، 802 ، 875 من القانون البحري

حيث أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلى بعد تسليم البضائع من أو ممثله عملا بمقتضيات المادة 802 .

حيث أن عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل سواء قام بها الناقل بنفسه وفقا للمادة 780 أو طرف آخر بموجب عقد وفقا لأحكام المادة 875 .

حيث أن عقد النقل ميرم بين الناقل والمرسل إليه ويلتزم الطرف الأول بتسليم البضائع للطرف الثاني حسب الشروط المتفق عليها .

حيث أن تدخل المؤسسة المينائية للقيام بتفريغ البضائع تم على أساس عقد أبرم بين الناقل وعامل الشحن والتفريغ ولا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه لأنه لم يكن طرفا فيه .

وضمن هذه الظروف ، إن الناقل البحري مسؤول عن جميع الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها - بما في ذلك عملية التفريغ - وحتى عملية التسليم ، كما يمكن له أن يرفع دعوى فيما بعد ضد كل من تسبب هذه الأضرار ، وفقا لأحكام المادة 879 من القانون البحري .

وعليه فإن القرار المنتقد خرق القواعد القانونية المبنية أعلاه عندما أعفى الناقل عن كل مسؤولية في خسائر وقعت قبل تسليم البضائع للمرسل إليه .

وحيث متى كان ذلك ، فإن الوجه الأول مؤسس ويؤدي إلى نقض القرار المنتقد ودون حاجة مناقشة الوجه

الثاني .

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 26 ديسمبر 1994 وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس شكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون .
بإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها .
بدا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثاني والعشرين من شهر جويلية سنة سبعة وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

الرئيس المقرر	حسان بوعروج
المستشار	نذير بيوت
المستشارة	مستيري فاطمة
المستشارة	شريف فاطمة
المستشار	معلم إسماعيل
المستشار	قريني أحمد
المستشار	برارحي خالد
المستشار	سليمان نور الدين
المستشار	صالح عبد الرزاق
المستشار	بن عبيد الواردي

وبحضور السيد باليط إسماعيل المحامي العام بمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 16/12/1997 ، ملف رقم 162697

قضية : (ش.ج.ب.ن. ومن معها) ضد : (ش.ج.ل.ن.ب. ومن معها)
منازعات عقد النقل البحري - تحديد الجهة القضائية المختصة محليا
(المادة 745 من القانون البحري)

من المقرر قانونا " أن ترفع النزاعات التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام".
ومن ثم فإن قضاة الموضوع لما ألزموا الشركتين المدعيتين برفع دعوتهما أمام محكمة مقر إقامة المدعى عليه رغم أن المادة 745 من القانون البحري تمنح للمدعي حق الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ يكونون قد أخطأوا في تطبيق القانون
ومتى كان ذلك استوجب النقص .

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :
بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية .
بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض .
بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد .
حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل والمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية طعننا بطريق النقص بتاريخ 9 جوان 1996 في القرار الصادر عن مجلس قضاء تلمسان في 5 ماي 1993 القاضي بعدم الاختصاص الإقليمي .

وحيث أن تدعيما لطعنهما أودع الطاعنان بواسطة وكيلهما الأستاذ بوكاري عريضة تتضمن وجهين .
حيث أن المطعون ضدتهما الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري ونادي الحماية دو ويست أوف إنجلاند لم يردوا رغم صحة التبليغ .

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .
عن الوجه الأول : المأخوذ من الخطأ في تطبيق المادتين 745 من القانون البحري و 08 من قانون الإجراءات المدنية بدعوى أن القرار المنتقد قام بتقسيم سبب للمادة 745 حينما اعتبر أن قواعد اختصاص القانون العام الفقرة الأولى من الماد الأولية عن تلك عن تلك المنصوص عليها في الفقرة 2 التي تحول الاختصاص إلى المحكمة التي يقع فيها ميناء التفريغ لكنه يجب تفسير الاختصاص المنصوص عليه في الفقرة كاستثناء للقواعد العامة وكاختيار منح للمدعي لرفع دعوى حسب قواعد القانون العام .

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف قضاوا بعدم الاختصاص الإقليمي لمحكمة الغزوات تطبيقا للمادة 08 من قانون الإجراءات المدنية على أساس أن الدعوى ترفع أمام محكمة مقر إقامة المدعى عليه- الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري - التي يوجد مقرها بالجزائر العاصمة وليس أمام محكمة الغزوات أين يوجد ميناء تفريغ البضائع

حيث أنه يجوز حسب المادة 745 المذكورة أعلاه رفع الدعوى إما أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه- وفقا للفقرة الأولى- وإما أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء تفريغ بضائع وفقا للفقرة الثانية .
حيث أن المادة 745 أعطت للمدعي حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية - محكمة إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ - و لا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي من الاستفادة بهذا الحق .
وبما أن القرار المنتقد ألزم الشركتين المدعيتين برفع دعوتهما أمام محكمة مقر إقامة المدعى عليه فإنه خرق أحكام المادة 745 من القانون البحري الأمر الذي يؤدي إلى نقضه ودون حاجة لمناقشة الوجه الثاني :

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء تلمسان في 05 ماي 1993 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون .
وبإبقاء المصاريف على المطعون ضدتهما .
بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السادس عشر من شهر ديسمبر سنة سبعة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية المترتبة من السادة :

حسان بوعروج
صالح عبد الرزاق
مستيري فاطمة
شريقي فاطمة
الرئيس المقرر
رئيس قسم
المستشارة
المستشارة
بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 17/03/1998، ملف رقم 163423

قضية : (ش.ج لتأمين النقل كات) ضد (ش.ج للنقل البحري)
مسؤولية الناقل البحري، تخفيض مبلغ الخسائر - دون تسبيب - نقض.
(المادة 802 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه :
و لما ثبت في قضية الحال- أن قضاة الموضوع لما أشاروا إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن البضاعة طبقا لنص المادة المذكورة أعلاه لثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن، فإنهم لم يخالفوا القانون ولكن بقضائهم بخفض مبلغ الخسائر إلى نصف دون أي تسبيب فإنهم عرضوا قرارهم لانعدام الأساس القانوني والتسبيب السليم. ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار الجزائر العاصمة بعد المداولة أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض .

بعد الإستماع إلى السيدة مستري فاطمة المستشارة الثالثة في تلاوة تقريرها المكتوب، وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته المكتوبة الرامية إلى نقض القرار .

حيث طعنت بالنقض الشركة الجزائرية لتأمينات النقل في القرار الصادر بتاريخ 9/01/1995 عن مجلس قضاء وهران القاضي بخفض مبلغ التعويض عن الأضرار إلى النصف وقدمت عريضة مؤرخة في 24/06/1996 بواسطة الأستاذ مصطفى بن بو علي تعرضت فيها لوقائع الدعوى وإجراءاتها وأثار وجهها وحيدا للنقض .

حيث أرسلت عريضة الطعن إلى المطعون ضدها للشركة الوطنية للنقل البحري وفقا للقانون .
حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 15/12/1997 طالبة نقض القرار

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يتعين قبوله شكلا .
حيث استندت الطاعنة إلى وجه وحيد لتدعيم طعنها .

الوجه المثار : مأخوذ من إنعدام أوقصور أو تناقض التعليل ومخافة والخطأ في تطبيق القانون وفقدان الأساس الشرعي .
مضمونه أن قضاء المجلس أشاروا إلى أن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة

طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه ما دام لم يثبت مسؤولية الغير المنصوص عليها بالمادة 803 من القانون البحري إلا أنه أمر بتقسيم المسؤولية بدون الإشارة إلى أي نص قانوني أو أي تسبيب يسمح بذلك مع العلم بأن الخبرة قد حررت حضوريا مع ممثل السفينة طبقا لنص المادة 790 من القانون المذكور كما أرسلت التحفيزات في الأجل لذلك فإن قضاة المجلس خافوا القانون المذكور كما أرسلت التحفظات في الأجل لذلك فإن قضاة المجلس قد خلفوا القانون في نصوص المواد 739، 780، 802، 780 من القانون البحري لما أمروا بتقسيم المسؤولية الناتجة عن عقد النقل تالذي يشمل الشحن والتفريغ والتسليم طبقا للمواد 773، 780، 802 من القانون المذكور .

حيث بمراجعة المطعون فيه تبين منه أن قضاة المجلس قد أشاروا إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن البضاعة طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري وذلك لثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن والمسؤولية عنه إلا أنهم قرروا خفض مبلغ الخسارة إلى النصف دون أي تسبيب مما يجعل القرار فاقدا للأساس القانوني والتسبيب السليم مما يتبين نقضه .

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار الصادر بتاريخ 09 جانفي 1995 عن مجلس قضاء وهران وإحالة القضية الأطراف على نفس المجلس شكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون .

وبإبقاء المصاريف على المطعون ضدها .

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السابع عشر من شهر مارس سنة ثمانية وتسعين وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية المترتبة من السادة :

حسان بو عروج
مستير فاطمة
شريف فاطمة
معلم إسماعيل
صالح عبد الرزاق

وبحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي كاتب الضبط .

قرار بتاريخ 16/05/1998، ملف رقم 169663

قضية : (م.م.ج) ضد : (ش.ج.ت)

أضرار لاحقة بالبضاعة في الميناء- لا يعد ذلك تسليما -

استبعاد مسؤولية الميناء- ثبوت مسؤولية الناقل) .

(المادتان 802، 873 من القانون البحري) .

من المقرر قانونا "أنه يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه

بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه .

وكذلك من المقرر قانونا أنه "تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورسها وفكها وتعريفها

وأخذ وإرجاع البضائع من وإلى الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو

المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض ."

ولما- ثبت في قضية الحال- أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية

الأضرار التي لقت البضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليما وفقا للمادة 802 من القانون

البحري وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقا للمادة 873 من القانون البحري لا يعني بأنه مسؤول

عن الخسائر، بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه إلا إذا أثبت الناقل

مسؤولية وكيل التفريغ وهو مالم يثبت القيام به في قضية الحال .

ومتى كان كذلك استوجب النقض .

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة بعد المداولة القانونية

أصدرت القرار الآتي بيانه:

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257، 244، و مابعدا من قانون الإجراءات المدنية .

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض وعلى مذكرة الرد .

بعد الإستماع إلى السيدة مستيري فاطمة المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها المكتوب ، وإلى المحامي العام السيد

إسماعيل باليظ في طلباته المكتوبة الرامية إلى نقض القرار المنتقد .

حيث طعنتم بالنقض مؤسسة الميناء الجزائري في القرار الصادر بتاريخ 1996/3/4 القاضي بتأييد الحكم

المستأنف وقدمت عريضة مؤرخة في 1996/10/12 بواسطة الأستاذ بوكاري تعرضت فيها لوقائع الدعوى، وإجراءاتها

وأثارت وجهها وحيدا للنقض .

حيث أجابت المطعون ضدها شركة تأمينات النقل على عريضة الطعن بمذكرة مؤرخة في 1997/03/5

بواسطة الأستاذ سالم كنور طالبة رفض الطعن .

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 1998/04/21 طالبة نقض القرار :

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يتعين قبوله شكلا .

حيث استندت الطاعنة على وجه وحيد لتدعيم طعنها .

الوجه المثار : مأخوذ من مخالفة القانون في نصوص المواد : 610، 739، 780، 802 القانون البحري .

مضمونه أن قضاة المجلس اعتبروا مسؤولية الناقل تنتهي بفك و رص الحمولة وأسندوا الأضرار إلى مؤسسة

الميناء إلا هذا التسبب مخالفة لنصوص المادة 610 من القانون البحري التي تنص على أن عمليات إستلام البضائع

وتسليمها وإبرام عقود المعالجة تتمن طرف وكيل السفينة الذي ينوب عن ربانها والمادة 780 من نفس القانون تنص على

أن التفريغ يتم تحت مسؤولية الناقل والمادتين 739 ، 802 من القانون البحري تنص على مسؤولية الناقل على

الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة منذ التكفل بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل عليه بالإضافة إلى كون مؤسسة

الميناء سجلت تحفظات منذ بداية التفريغ نظرا للأضرار التي نتجت عن التغليف السيئ ومؤسسة الميناء ليست لها علاقة

مع المرسل إليه .

حيث بمراجعة القرار المطعون فيه تبين منه أن قضاة المجلس أسسوا قرارهم لتحميل مؤسسة الميناء الأضرار

التي لحقت البضاعة المنقولة بأن الناقل تنتهي مسؤوليته بفك الرص طبقا لنص المادة 873 من القانون البحري مما يجعل

مؤسسة الميناء مسؤولة عن البضاعة ابتداء من هذه العملية ووضع البضاعة بين يديها يعد تسليما بمفهوم المادة 802 من

القانون البحري ونظرا لكونها ممثلة لمرسل إليه

حيث أن هذا التأسيس ناقص إذ وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليما طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري

و لتنتهي مسؤولية الناقل بهذه المرحلة بل تمتد إلى التسليم إلى المرسل عليهما ينص عليه القانون بنص المادة المذكورة

وأن قيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقا لنص المادة 873 من القانون المذكور لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر التي لحقت البضاعة إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ و هو ما لم يثبت القيام به في هذه الدعوى لهذا فالوجه مؤسس ويتعين نقض القرار .

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

يقول الطعن شكلا وموضوعا وينقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر بتاريخ 1996/03/04 عن مجلس قضاء الجزائر و بإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون . وإبقاء المصاريف على المطعون ضدهما .
بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة ب تاريخ السادس عشر من شهر جوان سنة ثمانية وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

حسان بوعروج	الرئيس
مستير فاطمة	المستشارة المقررة
شرفي فاطمة	المستشارة
معلم إسماعيل	المستشار
صالح عبد الرزاق	المستشار

بحضور السيد إسماعيل باثيط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط .

قائمة المراجع

قائمة المراجع

باللغة العربية .

1- المراجع العامة :

- 1- عبد الرزاق السنهوري- الوسيط في شرح القانون المدني – الجزء الأول- مصادر الإلتزام، دار النشر للجامعات المصرية 1952
- 2- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المعهد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى،-1982
- 3- عبد الحميد الشواربي- المستشار عز الدين الدناصوري- المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء منشأة المعارف الإسكندرية – الطبعة الخامسة.
- 4- عبد الحميد الشواربي – التحكيم والتصالح في ضوء الفقه والقضاء – منشأة المعارف الإسكندرية مصر- الطبعة الثانية سنة 2000 .
- 5- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون الجزائري-دار الغرب للنشر والتوزيع 2002 .
- 6- بربارة عبد الرحمان- طرق التنفيذ في المسائل المدنية – منشورات بغدادي- الجزائر- طبعة 2002.
- 7- محمد حسنين- طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائرية ديوان المطبوعات الجامعية- طبعة 1996
- 8- مصطفى كمال طه- مبادئ القانون البحري- الدار الجامعية – الطبعة الثالثة 1989 .
- 9- إدوارد عيد- موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ – الجزء 13 بالإثبات – الطبعة الثانية –1993 .

- 10- سليمان مرقس- في الإلتزامات أحكام الإلتزام- دار الكتب القانونية مصر -والمنشورات القانونية - لبنان- الطبعة الثانية 1992 .
- 11- أحمد محرز- القانون لتجاري الجزائري- العقود التجارية- الجزء 4- دار النهضة العربية والنشر- طبعة 1980-1981 .
- 12- أحمد هندي- أصول قانون المرافعات المدنية والتجارية - دار الجامعة الجديدة للنشر- الإسكندرية -2002 .

2- المراجع الخاصة :

- 1- سميحة القيلوبي -موجز القانون البحري - مكتبة القاهرة الحديثة الطبعة الأولى-1969 .
- 2- علي البارودي- القانون البحري-الدار الجامعية الإسكندرية 1988
- 3- عادل علي المقدادي - القانون البحري - مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع سنة 1999 .
- 4- محمد كمال حمدي - مسؤولية الناقل البحري للبضائع- منشأة المعارف الإسكندرية -1995 .
- 5- كمال حمدي - القانون البحري - منشأة المعارف الإسكندرية 1997
- 6- كمال حمدي - إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 منشأة المعارف الإسكندرية 1998
- 7- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري- منشأة المعارف بالإسكندرية 1998
- 8- أحمد محمد حسني - النقل الدولي البحري للبضائع- منشأة المعارف الإسكندرية الطبعة الثانية 1989 .
- 9- أحمد محمود حسني - التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ- منشأة المعارف الإسكندرية -1998 .
- 10- هاني دويدار- موجز القانون البحري- دار الجامعة النشر 1999 .

- 11- عبد الرحمان سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية-
1956 .
- 12- مصطفى كمال طه القانون البحري – الدار الجامعية – الأسكندرية
1993 .
- 13- هشام فرعون- القانون البحري- مطبعة كرم- دمشق-1975
- 14- جلال وفاء محمدين- القانون البحري الجديد- دار الكتاب الحديث-
1994
- 15- علي حسن يونس – العقود البحرية – دار الفكر العربي – دون سنة
النشر.

3- المقالات :

- 1- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري ، المجلة القضائية للإجتihad
القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا- عدد خاص –2001
من 11 إلى الصفحة 27.
- 2- مستيري فاطمة ، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري
الجزائري- المجلة القضائية للإجتihad القضائي للغرفة التجارية
والبحرية للمحكمة العليا – عدد خاص 2001 من الصفحة 51 إلى
الصفحة 68 .

ARTICLES :

- Fatima BOUKHATMI, connaissance, quelque axes de comparaison entre les deux système international de responsabilité du transporteur maritimes , le phare N° 38 Juin 2002, de la page 4 à la page 6.
- Fatima BOUKHATMI, Le contrat de transport de marchandises par mère en droit Algérien – le phare N°39- Juillet 2002 de la page 4 à la page 6
- Fatima BOUKHATMI, le connaissance est – il un effet de commerce ?, le phare N°40 Aout 2002 page 6 et 7.
- Fatima BOUKHATMI, la lettre de garantie au chargement, le phare N°41 Septembre 2002 de la page 10 à 12.
- Patrick Simon ,qui est le transporteur maritime ? Revue du droit maritime Français , janvier 1995, de la page 26 à la page 29.

النصوص القانونية :

- 1-أمر رقم 66-154 مؤرخ في 8 جوان 1966 يتضمن قانون الإجراءات المدنية معدل و متمم بالقانون رقم 01-05 مؤرخ في 22 ماي 2001.
- 2-أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون البحري.
- 3- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 معدل و متمم بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998 يتضمن القانون البحري ج-ر- رقم 29 سنة 1977 و ج ر رقم 47 سنة 1998 .
- 4-أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم.
- 5- أمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات ج-ر رقم 13.
- 6-القرار الوزاري المؤرخ في 14/06/1995 المتضمن استحداث القسم البحري.

- 7- المرسوم رقم 88-233 المؤرخ في 05 /11/ 1988 المتضمن المصادقة بتحفظ على إتفاقية نيويورك الخاصة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها-ج-ر عدد 48 لسنة 1988 .
- 8-الأمر رقم 98-05-المؤرخ في 21/01/1995 المتضمن المصادقة على اتفاقية واشنطن المتعلقة بتسوية المنازعات المتعلقة بالإستثمارات بين الدول وموانئ الدول الأخرى.
- 9- القانون رقم 07/79 المؤرخ في 21/06/1979 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-01 المؤرخ في 22 أوت 1998 والمتضمن قانون الجمارك القانون .
- 10- مرسوم تشريعي رقم 93-9 مؤرخ في 25/04/1993 – معدل ومتمم للأمر رقم 66-154 المؤرخ في 08/06/1966 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية –ج-ر رقم 27 لسنة 1993.
- 11- المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى إتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.
- 12- المرسوم رقم 64-73 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن.
- 13- المرسوم رقم 70-64 المؤرخ في 02 مارس سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة و الإنقاذ البحريين.
- 14- المرسوم رقم 83 – 510 المؤرخ في 27 أوت 1983 والمتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن في 1/11/1974 وبروتوكول سنة 1978 والمتعلق بالإتفاقية الدولية لسنة 1974 والمتعلقة بالإنقاذ للحياة البشرية في البحر المبرم بلندن في 17 فبراير سنة 1978.

الفهرس

الصفحة

العنوان

01	المقدمة
09	الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	المبحث الأول: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
10	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري
11	الفقرة الأولى: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية التقصيرية
11	الفقرة الثانية: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية العقدية
12	النتيجة عن عقود أخرى
13	الفرع الثاني: خصائص قواعد مسؤولية الناقل البحري
13	الفقرة الأولى: تأثير مسؤولية الناقل البحري بقواعد بروكسل
17	الفقرة الثانية: قواعد مسؤولية الناقل البحري قواعد أمرة
19	الفقرة الثالثة: إقامة التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين
20	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
22	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
23	الفقرة الأولى: أحكام القانون الفرنسي لسنة 1936
23	الفقرة الثانية: أحكام القانون البحري الجزائري
27	الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
27	الفقرة الأولى: الهلاك
28	الفقرة الثانية: التلف
29	الفقرة الثالثة: التأخير
31	الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص
31	الفقرة الأولى الناقل الفعلي
32	الفقرة الثانية مسؤولية مجهزة السفينة
33	الفقرة الثالثة النقل المتتابع أو بوثيقة شحن مباشرة
35	المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
35	المطلب الأول: الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف فيها
36	الفرع الأول: الشروط الباطلة بطلان مطلق
38	الفرع الثاني: الشروط الصحيحة

40	المطلب الثاني: حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية
42	الفرع الأول: أسباب تتعلق بالسفينة والعاملين عليها
42	الفقرة الأولى: حالة عدم صلاحية السفينة الملاحية
	الفقرة الثانية: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد
43	أو المندوبون البحريون عن الناقل
46	الفقرة الثالثة: عيب خفي للسفينة يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي
47	الفرع الثاني: القوة القاهرة عموماً
47	الفقرة الأولى: القوة القاهرة
48	الفقرة الثانية: أخطار وحوادث البحر والمياه الأخرى الصالحة للملاحة
49	الفقرة الثالثة: الحريق
50	الفقرة الرابعة: الإضرابات وإغلاق المستودعات في وجه العمل
50	الفرع الثالث: خطأ الغير
51	الفقرة الأولى: الأفعال المنسبة لحادث لا ينسب للناقل
51	الفقرة الثانية: أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عليه مسؤولاً
51	الفرع الرابع: خطأ المتضرر
52	الفقرة الأولى: خطأ الشاحن
54	الفقرة الثانية: عيب خفي أو ذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر
55	الفرع الخامس: تنفيذ التزام قانوني
56	إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك
57	المطلب الثالث: التحديد القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضاعة
58	الفرع الأول: تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير
59	الفقرة الأولى: التعويض عن الهلاك أو التلف
61	الفقرة الثانية: تحديد التعويض عن التأخير
63	الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري
65	الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
66	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
67	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
67	الفرع الأول: المدعي بمسؤولية الناقل البحري
68	الفقرة الأولى: الشاحن
68	الفقرة الثانية: المرسل إليه
69	الفقرة الثالثة: الغير
72	الفرع الثاني: المدعى عليه بمسؤولية الناقل البحري
72	الفقرة الأولى: الناقل المتعاقد وتابعيه
75	الفقرة الثانية: الناقل الفعلي

75	الفقرة الثالثة: مجهز السفينة
78	المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري
79	الفرع الأول: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى الناقل البحري للبضائع
80	الفقرة الأولى: الجهة القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام
80	الفقرة الثانية: الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاص الشحن أو ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني
81	الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري
83	الفقرة الأولى: القواعد العامة في التحكيم
84	الفقرة الثانية: الأحكام الموضوعية التي يلتزم بها المحكمين
87	المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
87	المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري
88	الفرع الأول: ضرورة التحفظات ومواعيدها
89	الفقرة الأولى: التحفظات ومواعيد إبدائها
91	الفقرة الثانية: آثار انتقاء التحفظات
93	الفرع الثاني: الإثبات وقرينة المسؤولية
93	الفقرة الأولى: محل الإثبات وطرقه
94	الفقرة الثانية: الاتفاق على تعديل قواعد الإثبات
95	الفقرة الثالثة: قرينة المسؤولية في حق الناقل
98	المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري
99	الفرع الأول: أسباب ونطاق التقادم
100	الفقرة الأولى: أسباب التقادم
102	الفقرة الثانية: نطاق التقادم
104	الفرع الثاني: بداية الأجل ووفق وانقطاع التقادم
104	الفقرة الأولى: بداية سريان التقادم
109	الفقرة الثانية: وقف وإنقطاع التقادم
114	الخاتمة
117	الملاحق
171	قائمة المراجع