

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة ماستر

ميدان : الحقوق و العلوم السياسية
الفرع: حقوق
تخصص : قانون أعمال
الرقم :

إعداد الطالبة:
قانة إكرام
يوم : 2019/06/15

مسؤولية الناقل البحري

لجنة المناقشة :

رئيسا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م .	- حنان براهمي
مقررا و مشرفا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م .	- محدة فتحي
ممتحننا	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ.م .	- حاحة عبد العالي



الشكر والتقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

لله الفضل من قبل ومن بعد، فالحمد لله الذي منحني القدرة على انجاز هذا العمل المتواضع، وبعد:

اتوجه بجزيل الشكر وفائق التقدير والاحترام واسمى معاني العرفان الى الاستاذ الفاضل الدكتور: محدة فتحي

على مساعداته لي في انجاز هذا العمل وعلى جميل جهوده ونصائحه الصائبة،
واسأل الله ان يجزيه عني خيرا وان يجعله دخرا لاهل العلم والمعرفة

كما اتقدم بالشكر الى كل اساتذة قسم الحقوق وخاصة اعضاء لجنة المناقشة الذين
تكرموا بقراءة هذا البحث، وزاد كرمهم اكثر عندما تشرفنا بمناقشتهم البناءة لنا.

الاهداء

اهدي ثمرة جهدي المتواضع الى:

- من كان في هدر هذا النرف أمل، مهما تحمل من متاعب لينوء بما حمل.أبي
الغالي (لحسن)

- إلى من في كل جرح من جراح الشعر تدوي لي الجمل (أمي الحبيبة)

- إلى من خلعت من طريقي كل يابسة، وزرعت فيها الخضار، إلى من بها انتهى
خوفي وعشت فرحة الانتصار إليك أختي العزيزة رحمة

-إلى عائلة قانة

- إلى النجمات التي طلعت على حياتي ولم تافل شقيقتاتي وزوجات إخوتي

- إلى من إذا ذكرت اسمهم يئس الفشل إخوتي مراد ونصير وأيوب

-إلى من وضع في كل شبر من خطاي الف حل: استاذي القدير محدة فتحي

- إلى من استبسلت في المقل وقلبي أجاب بحبها لما سئل صديقتي إشراق

- إلى من كان في كل شبر من خطايا معهم الف ميل، أطفالا كنا في الوداع...دموعنا
في العين تأبى أن تسيل وكان البقاء هو البخيل حنان، كوثر.

إلى من بعث في نفس الثقة والأمان إلي البراعم: أسيل، يوسف، اياذ، الين، لجين،
ملاك.

إلى كل من زرع في حب العلم ولاجتهاد والمثابرة، أقدم لكم عن تقصيري اعتذار.

ان كل غار على النجاح مرة، فانا لألف قد اغار.

قانة إكرام

لقد عَرَفَ النقل البحري مند العصور القديمة انتشار واسعاً، لاسيما فيما يخص التجارة، ونقل البضائع ونضراً لأن هذه المجتمعات كانت مطلة على المسطحات المائية، هذا من جهة، ولسرعة النقل البحري من جهة أخرى، أضحت النقل البحري في عصرنا الحديث أداة لا يمكن الاستغناء عنها، نظراً للأهمية البالغة التي يتسم بها، إذ أن الصادرات والواردات في جميع أنحاء العالم تعتمد تماماً على النقل البحري.

وعلى هذا الأساس يحتل النقل البحري مركز الصدارة، ويتربع على عرش وسائل النقل الحديثة (البري والجوي)، في نقل التجارة العالمية، حيث انه يمثل (80%) أو أكثر من حجمها الإجمالي، وسيبقى النقل البحري على وضعه المميز هذا نظراً لقدرة وسيلته (السفينة) على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة، وكذا ما تتميز به من سعة استيعابية تمكنها من استقبال البضائع المختلفة الأنواع والأحجام ونقلها إلى موانئ العالم، يضاف إلى ذلك أن النقل البحري من أرخص وسائل النقل تكلفه في أجور الشحن.

ونظراً للأهمية السابقة، حظي موضوع النقل البحري باهتمام واسع على المستويين الدوليين والداخلي، وهو ما يتجلى بصورة واضحة في التطور الكبير الذي مس المنظومة التشريعية للنقل البحري في أغلب دول العالم وكذا في حجم الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الموضوع، والتي سعت الدول جادة من خلالها إلى تأطير النقل البحري بصورة محكمة وكذا في توفير الحماية اللازمة لأصحاب الحق في البضائع، وهو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال إصدار العديد من النصوص القانونية التي تصون وتحمي النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة، وذلك وفق أسس قانونية دولية.

ولما كان النقل البحري يتم بواسطة عقد يبرم بين الناقل والشاحن مقابل أجر، فإن هذا العقد ينشأ التزامات متقابلة تقع على عاتق طرفيه، وإن أخل بها أحد الطرفين قامت مسؤوليته وبالخصوص مسؤولية الناقل البحري، كما أن الرحلة البحرية تهددها مخاطر عديدة على

غرار الغرق والحريق وغيرها من العراقيل التي قد تصادفها، وهو الأمر الذي يتطلب وضع تشريع يحدد وبصفة محكمة أحكام مسؤولية عقد النقل البحري بما يضمن مصالح الناقل من جهة ويضمن مصالح الشاحن من جهة أخرى.

والثابت كذلك في هذا الأمر، أن عقد النقل البحري ليس كسائر العقود فهو ذو خصوصية متميزة، تجعله ينفرد بأحكام خاصة في مجال ترتيب المسؤولية وتحمل الالتزامات، لأن الموازنة بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين والشاحنين على السواء ليس بالأمر السهل، حيث يتعين على الناقل البحري نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد فيتحمل مسؤوليتها بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ولا ترفع المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ لا يد له فيه.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده قد استلهم العديد من نصوصه في مجال مسؤولية الناقل البحري من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذلك بروتوكول 1968 واتفاقية هامبورغ لسنة 1978، سعيا منه إلى ضبط منازعات النقل البحري وحماية حقوق ومصالح أطراف العقد، حيث حدد إجراءات رفع دعوى مسؤولية النقل البحري، كما عالج مسألة التعويض في حال قيام المسؤولية وكذلك حالات الإعفاء من المسؤولية.

من هذا المنطلق تبرز الإشكالية الرئيسية للموضوع والتي نتساءل من خلالها حول:

- هل وفق المشرع في تأطير مسؤولية الناقل البحري، بما يكفل مصالح الناقل من جهة ويضمن مصالح الشاحن من جهة أخرى؟

أهمية الموضوع:

إن أهمية البحث تكمن في كونه موضوع أصيل وجديد ويساهم في إثراء المكتبة العلمية كدراسة سابقة تفتح المجال لدراسات لاحقة فيما بعد.

وتظهر أهميته في التعرف على بعض الأسباب التي تقوم على ضوئها مسؤولية الناقل البحري، فيعد الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ أن تسلمها إلى المرسل ممثلة القانون.

كما أن أهمية النقل البحري تكمن في التجارة الخارجية والمساهمة في رفع الاقتصاد المحلي والدولي.

أهداف الموضوع:

يتمثل الهدف من هذه الدراسة في التمكن من انجاز مذكرة وفق منهجية علمية تتماشى مع التعليمات التي تلقيتها خلال دراستي، وذلك للحصول على شهادة الماستر وتثمين قدراتي لانجاز هذه الدراسة العلمية بالطريقة الصحيحة.

وكذلك تهدف هذه الدراسة إلى التعريف بعقد النقل البحري وتحديد مسؤولية الناقل البحري التي تعتبر من المواضيع الحديثة المتجددة خاصة في التشريع الجزئري.

أسباب اختيار الموضوع:

- رغبتني في معالجة موضوع مسؤولية النقل البحري
- الفضول العلمي الملح في تحديد المسؤولية عن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخر، وكذا بعض الأخطاء التي قد يرتكبها الناقل رغم سعيه لتسليم البضاعة على أحسن حال بموجب عقد النقل.

- قلة الدراسات في هذا الموضوع
- نشر ثقافة مسؤولية الناقل البحري

صعوبات البحث:

تتمثل أهم الصعوبات التي اعترضني وأنا بصدد إعداد المذكرة، في ندرة المراجع والأبحاث والدراسات المتخصصة التي تعالج الموضوع.

المنهج المتبع:

اعتمدنا في بحثنا على المنهج التحليلي لدراسة بعض النصوص القانونية، سواء المتعلقة بالاتفاقيات أو المعاهدات أو القوانين الخاصة والداخلية.

وللإجابة على الإشكالية تمت صياغة خطة الدراسة البحثية كما يلي:

مقدمة

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري

البحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري

المبحث الثاني: آثار دعوى مسؤولية النقل البحري

الفصل الأول
الإطار المفاهيمي لمسؤولية
الناقل البحري

ان الاهمية من تحديد معالم اى موضوع محل بحث لربطه بالقواعد التي تحكمه من بين مختلف مجموعة الأنظمة القانونية المختلف، وبالنسبة لعقد النقل البحري لا بد من تعريفه وتحديد خصائصه الجوهرية محاولة منا لتمييزه عن مختلف العقود وبالتالي تحديد القواعد التي تسري عليه، حيث ان عقد النقل البحري يتسم بالصفة الدولية كان من اللازم والمهم تحديد مدى تطبيق اى من القواعد الوطنية او القواعد الدولية في كل حالة تعرض على القاضي على حدة. مما لاشك فيه أن مسؤولية الناقل البحري هي أهم ما يثور عملاً أمام المحاكم بالنسبة لموضوعات النقل البحري كافة، فهي مسؤولية عقدية، مصدرها عقد النقل البحري فتبدأ المسؤولية من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل و التزام الناقل بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق النتيجة و هي نقل البضاعة، و تسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد، ولذا سنبحث في المبحث الأول على تعريف و أركان مسؤولية الناقل البحري و المبحث الثاني على الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري .

المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري

عقد النقل البحري هو اتفاق بين طرفين و لقيام المسؤولية للناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، ولبيان ذلك من الواجب ايجاد واعطاء تعريف لمسؤولية الناقل البحري ثم بيان اركان هذه المسؤولية وحصرها .

المطلب الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري

يتم تنظيم عقد النقل البحري بموجب عقد مبرم بين أطرافه وعلى أساسه سيكون لزاماً علينا أن نتطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري وأطرافه، ولمعرفة ذلك لا بد من الرجوع إلى المصادر القانونية التي تنظم هذا العقد والتعرف على مفهومه.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه

أولاً: تعريف عقد النقل البحري

هو عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على أجر محدد¹. والأصل أن تقتصر آثار العقد على طرفين وهما الشاحن والناقل إلا أنه في الغالب يقوم الشاحن بإرسال البضاعة إلى طرف آخر ثالث وهو المرسل إليه الذي يستفيد من العقد على الرغم من عدم كونه طرفاً فيه، حيث يجوز له مطالبة الناقل بالبضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول.

أو هو عقد يقصد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة سفر أو بعضها².

فعلى صعيد الاتفاقيات الدولية يمكن القول أنه من خلال اتفاقية بروكسل ينطبق عقد النقل البحري فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند لنقل البضائع بحراً كذلك تنطبق على سند شحن أو أي وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورج لعام 1976 نجد أن مصطلح عقد النقل البحري الوارد فيها يراد به أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجره بنقل البضائع بحراً من ميناء إلى آخر وبالتالي فإن العقد يشتمل على نقل بحري³.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري" النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص115.

² احمد فخري علي، إشكاليات عقد النقل البحري، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية وهو جزء من متطلبات نيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، 2017، ص7.

³ احمد فخري علي، مرجع السابق، ص 6.

ثانياً: خصائص عقد النقل البحري

إن عقد النقل البحري يمتاز بخصائص عدة وهي كالتالي:

1- عقد النقل البحري عقد رضائي: ينعقد بمجرد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين وهذا يعني ألا يتوقف انعقاد العقد على اتخاذ إجراء معين كإصدار سند شحن، أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري تمهيدا لنقلها.

2 - عقد النقل البحري من عقود الإذعان: على أساس أن الناقل البحري هو الوحيد الذي يهيمن على مضمونه الاتفاقي وعلى الشاحن أن يقبل ويرضخ لما يحدده الناقل لما يتضمنه العقد من شروط وبنود، ويتمثل مركز الإذعان في الغالب في المركز الاقتصادي الواقعي القوي لطرف الذي يملي شروطه على الطرف الآخر ومما لاشك فيه هو الناقل بالنسبة للشاحن.

3- عقد النقل البحري من عقود المعاوضة: إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من النقود هو أجرة النقل والتي تعتبر من عناصر تعريف عقد النقل البحري للبضائع.

4- عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين: وهما في عقد النقل الناقل والشاحن حيث يتمثل التزام الناقل الجوهري في انجاز عملية النقل، بينما يتمثل التزام الشاحن الرئيسي في أداء أجرة النقل وكذلك تمكين الناقل من انجاز عملية النقل.

5- عقد النقل البحري من قبيل العقود التجارية بالنسبة للطرفين: وإن كان بعض الفقهاء لا يعبه تجارياً بالنسبة للشاحن إلا في حال إذا كان هو تاجراً أيضاً، والعلة في اعتباره عقد تجارياً كون أن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملاً تجارياً، ولكن مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار شرط أساس وهو أن يكون الشخص حاملاً للصفة التجارية سواء أكان طبيعياً أم معنوياً¹.

¹ احمد فخري علي، المرجع السابق، ص 8.

6 - عقد النقل البحري من قبيل العقود الفورية: وهي التي لا يكون فيها الزمن عنصرا جوهريا فيكون تنفيذه فوريا ولو تراضى التنفيذ إلى اجل أو آجال متتابعة وهو ما ينطبق على عقد النقل البحري للبضائع فيعد عقدا فوريا وليس زمنيا¹.

الفرع الثاني: التعريف القانوني لمسؤولية الناقل البحري

عرفه المشرع الجزائري في القانون البحري بنصه على: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"².

الملاحظ أن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري كان تعريفا جامعا بحيث نص على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ و ميناء الشحن بحرين سواء تابعين لدولة واحدة أو دولتين مختلفتين وهو ما لم تنص عليه مختلف التعريفات الفقهية. غير أن هذا التعريف لم يرد فيه تحديد المقصود من البضائع عكس التعاريف التي أوردت في كل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ.

وقد حذا المشرع العراقي حذو المشرع المصري وذلك بحسب ما ورد في قانون النقل رقم (08) لسنة 1983 إذ عرف عقد النقل البحري بأنه " اتفاق يلزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة أو ما شاكلها بحرا من مكان إلى آخر لقاء أجره"

أما المشرع المصري فقد عرفها في قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 بأنه " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة".

مما تقدم يتبين لنا أن تعريف كل من التشريع العراقي والمصري أكثر شمولاً لأنهما جاء لغرض تنظيم التجارة البحرية وليس الاقتصار على عمليات النقل البحري فحسب.

¹ احمد فخري علي، المرجع السابق، ص8.

² الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري (ج ر 29 مؤرخة في 10 ابريل 1977) المعدل والمتمم بالقانون رقم 98_05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998.

المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري

لقيام المسؤولية للناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي ذاتها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام وبذلك يمكننا حصر أركان المسؤولية في ركن الخطأ في مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول) وركن الضرر (الفرع الثاني) والعلاقة السببية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: ركن الخطأ

لا تختلف المسؤولية التي يسأل عنها الناقل البحري، عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة فتتركز أساساً على الخطأ، فهنا نبحت عن الأخطاء والأشخاص الذين تصدر عنهم.

أولاً : أخطاء النقل البحري

1 : الأخطاء التي يسأل عنها الناقل البحري

قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضرراً بسبب خطأ يرتكبه الناقل طبقاً لما تقتضي به القواعد العامة في مسؤولية المرء عن أخطائه الشخصية إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين أو قد يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصياً أو من تابعيه¹.

فمن الممكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه ضرراً بسبب خطأ الناقل شخصياً إلا أن هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، من أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة²، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر وأن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة أو أن يكون الريان الذي وكلت إليه مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الريان يطلب منه الانحراف، أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل³.

¹ لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة 1، 2001 ص 53

² شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 133.

³ نفس المرجع السابق ص 54

2 : خطأ التابعين

غالبا ما يكون الضرر في رص البضاعة أو إهمال الملاحين في العناية بها فلا يعد الناقل مسؤولا عنها، كما أن معاهدة بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق متابعي الناقل ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل ..."¹

ويقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري " على السفينة والمياه " وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذ التزامات الناقل التعاقدية .

3 : خطأ الغير

نستطيع القول أن خطأ الغير هنا لا ينسب للناقل أو لتابعيه، ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقرتها ك-ل على حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل و حالة وجود أي سبب آخر يكون الناقل أو من ينوبه غير مسؤولا عنه

فجاء في المادة 803 من ق.ب.ج الفقرة ك على فعل الحادث لا ينسب للناقل فلا يبقى هنا سواء خطأ الغير وتطبيقا لذلك فإن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان الضرر تصادم راجع لخطأ ربان سفينة أخرى، ففي هذه الحالة يجب على المتضرر على مالك السفينة وتعتبر أيضا من فعل الغير الفتن والثورات وأعمال القرصنة وبالتالي هي أفعال تكون سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية²، كما نصت المادة 803 من ق.ب.ج في فقرتها ل على أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه وحتى يكون هذا السبب نافيا للمسؤولية أن يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصا أو بسبب مندوبيه أنهم لم يساهموا في الخسارة أو الضرر .

وجاء أيضا في اتفاقية بروكسل في المادة الرابعة عن حالات تنسب إلى خطأ الغير كحوادث البحر - قوة قاهرة - القضاء والقدر - الحرب - أعمال الأعداء .

¹ المادة 803، القانون البحري الجزائري.

² خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016 ص15.

ثانيا : إثبات الخطأ

تقتضي القاعدة الفقهية المعروفة أن "البينة على من ادعى"، وإن كان الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت له هو الدائن فيقع عليه عبئ إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، غير أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية تسير عبئ الإثبات في نطاق المسؤولية العقدية، حيث لا يطلب من الدائن سوى إثبات مصدر الالتزام و هو العقد و إثبات الضرر الذي أصابه بسبب عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب و عندها يفترض خطأ المدين. وأن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية فتتسا من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن (الشاحن أو المرسل إليه) غير إثبات عقد النقل وسند الشحن الذي بيده يفيد ذلك و عدم تنفيذ الناقل التزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه¹.

و جاء في القانون المدني أن إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك و تنص المادة 124 من القانون المدني² "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض" فهنا يجب إثبات الخطأ لتقدير التعويض عن الضرر الناتج .

كما أن يذهب بعض من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، و يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعا لإختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة فحيث يكون تحقيق نتيجة فان عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن، و هي نتيجة التزم بها الناقل بتحقيقها يعني ثبوت الضرر و يعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة .

¹ لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 56.

² المادة 124 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 ديسمبر 1975 يتضمن القانون المدني.

الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي وقوع الضرر لمسائلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسأل عنه أخطائهم، و إنما يجب أن يقترن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو المرسل إليه و يعرف الضرر انه "ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له" و يجب في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا و متوقعا طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية¹

الأضرار التي يتعرض لها الشاحن متنوعة والتي قد يسأل عنها الناقل إلا إذا اثبت عدم مسؤوليته و الأضرار هي:

1: هلاك البضاعة

إن الناقل البحري يكون مسؤولا مسؤولية محدودة عن أي هلاك يصيب البضاعة، الذي تعهد بنقلها وإيصالها سليمة إذ يستوجب الأمر لمعرفة معنى الهلاك وأنواعه.

تعريف الهلاك:

لا الاتفاقيات الدولية ولا التقنيات الداخلية البحرية قد وضعت تعريفا للهلاك ولهذا يكون الرجوع إلى آراء الفقه ضروري للتوضيح المعني بذلك².

شكل الضرر الواضح هو ما يصيب البضاعة من هلاك وينص صدر المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك"³.

فتعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها فالتزام الناقل البحري هو تسليم المرسل إليه البضاعة بحالتها وكميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة (كلية أو جزئيا) كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها⁽⁴⁾.

¹ هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، د.س.ن، ص 53.

² عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2008، ص96

³ لطيف جبر كومانتي، القانون البحري "السفينة - أشخاص الملاحة - النقل - البيع - التأمين"، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان 2003، ص123.

⁴ عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، جامعة الجزائر، ص12.

أنواع الهلاك:

قد يكون هلاك البضاعة هلاك كلي أو جزئي، فيفقد الناقل كمية البضاعة كاملة أو جزء منها.

(أ) الهلاك الكلي:

نكون أمام هلاك كلي إذ لم يكن الناقل، في مكان الوصول، جديراً بأن يسلم صاحب الحق أي جزء من البضاعة التي تكفل بها فالهلاك الكلي يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة، حيث لم يبقى منها شيء كأن تسرق أو تسقط في مياه البحر¹.
ومن الهلاك الكلي أيضاً ضياع البضاعة، أو لم يتم العثور عليها ولم تقدم للمتسلم في الميعاد المحدد.

وإذا كان التأخير في تسليم البضائع لا يعد في الأصل هلاكاً، فإنه إذا كان التأخير في التسليم غير بسيط، بحيث لا يتقبله العقل، فإنه يعد قرينة على الهلاك الكلي، وهذا ما تقتضي به المادة 03/05 من اتفاقية هامبورج ونص المادة 228 من قانون التجارة البحرية المستوى من هذه الأخيرة، والذين قرروا بأنه إذا تراخى التسليم لمدة ستين يوماً عن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه، فإن البضائع تكون في حكم الهالكة.

فإن إثبات الهلاك الكلي يقتضي من صاحب الحق على البضاعة أن يثبت تكفل الناقل بالبضاعة، وهو إثبات²، يمكن القيام به بكل الطرق ولا يتطلب منه أبداً إثبات أنه لم يتسلم البضاعة لأنه لا يمكن على العموم فرض إثبات واقعة سلبية من الصعب كثيراً الإدلاء بها.

¹ لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

² عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 14.

(ب) الهلاك الجزئي:

نكون أمام هلاك جزئي للبضاعة إذا وصل جزء منها فقط، بحيث أصاب كمية البضاعة نقصان في عددها أو وزنها أو حجمها، ومقاسها، كما لو سلمت خمسة صناديق من بضاعة معبئة بثمانية صناديق أو أكثر¹، ولا يعتبر من قبيلة الهلاك الجزئي عجز الطريق، بل العكس من ذلك فهو حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، على أن تحديد النسبة المئوية للعجز الذي لا يسأل عنه الناقل يكون استنادا إلى العادات التجارية في ميناء الوصول كما نصت عليه المادة F-1/27 من التفنين البحري الفرنسي، وإن لم توجد فالسلطة التقديرية تكون للقاضي².

ويكون اكتشاف صاحب الحق الهلاك الجزئي بمقارنة كمية البضاعة الواردة بسند الشحن، من حيث عددها أو وزنها، أو حجمها أو مقاسها بتلك التي سلمت له فعلا أو أودعت المخزن.

2 : تلف البضاعة

قد يكون الضرر الذي يسأل عنه الناقل متمثلا في تلف البضائع، أي أن البضائع تسلم أو تصل إلى مكان التفريغ ولكنها تالفة أي ليست بالحال التي شحنت فيه، كما لو كانت البضائع من الزجاج وتكسرت أجزاء منها، أو كأن تكون أقمشة وأصابها بلل مياه البحر بحيث تصبح غير صالحة للغرض الذي تم التعاقد في الشراء لتحقيقه³.

ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة وقد نصت على ذلك المادة 756 من ق ب على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة .

وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها"⁴.

¹ لطيف جبر كومانى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

² لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 85.

³ لطيف جبر كومانى، القانون البحري، نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

⁴ المادة 756 من القانون البحري.

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.

غير أنها تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد الناقل بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ هو بشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها، غير أنه يجوز للغير التمسك بوثيقة الشحن هذه تجاه وهذا ما نصت عليه المادة 757 من ق.ب.ج.

أنواع التلف :

قد تتلف البضاعة على شكل تلف كلي أو جزئي:

(أ) التلف الكلي:

تكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديرا بأن يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معينة، ومثال ذلك أن تكون كل الأجهزة محطمة¹.

(ب) التلف الجزئي:

تكون أمام تلف جزئي إذا تمكن الناقل من تسليم كل البضاعة التي تعهد بنقلها لصاحبها، لكن بعضها سليم وبعضها الآخر معيب، أي أن جزءا من البضاعة فقط هو الذي يكون في حالة سيئة وليس الكل. مثال: أن يعهد الناقل بنقل ثلاثين طن من الفواكه فتصل 10 أطنان منها فاسدة والباقي سليمة².

¹ عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص16.

² عبد الرحمن ملزي، المرجع سابق، ص85.

3: التأخر في التسليم

إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه، وإنما عليه أيضا أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه.

ويعتبر إحدى صور الضرر الذي يتعرض له الشاحن يتمثل بالتأخير في تسليم البضائع ولا يبنني على التأخير الضرر التجاري المتوقع وهو ثمن البضائع في مكان الوصول لو وصلت بتلك الكمية بحالة سليمة، إنما قد يتعداه إلى نتائج اقتصادية خطيرة تتمثل في خلق الأزمات خاصة إذا تعلق الأمر ببضائع ذات علاقة كبيرة بحياة المواطنين، ويتحدد التأخير إذا لم تسلم البضائع في الوقت المحدد في العقد¹.

ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحرا وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه .

لقد نصت المادة 02/05 من معاهدة هامبورج على أنه: "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة"².

يمكن تحديد المقصود بالتأخير بأنه مجاوزة الميعاد المتفق عليه أو المعقول. وعليه فإن التأخير في التسليم يختلف حسب حالاته.

حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة، إذا لم يتم الناقل بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها في حدود الوقت المتفق عليه ويشترط في الميعاد المتفق عليه، طبقا لاتفاقية

¹ لطيف جبر كوماني، القانون البحري، المرجع السابق، ص 124.

² المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورج عام 1978، المسماة بقواعد هامبورج.

هامبورج، أن يكون صريحاً، أما الاتفاق الضمني فلا يعتد به للقول بوجود ميعاد متفق عليه، بل يدخل ضمن الميعاد المعقول، والذي كما سنرى يبقى خاضعاً للسلطة التقديرية للقاضي¹.

أما بخصوص قانون التجارة البحرية والتقنين البحري الجزائري فلا يشترط في الاتفاق أن يكون صريحاً، بل يكفي الاتفاق الضمني إذا النص جاء عاماً، فما يكون على صاحب الحق في البضاعة إلا إثبات وجود مثل هذا الاتفاق.

حالة التأخير عن الميعاد المعقول:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الحالة إذا لم يسلم الناقل البضائع، طبقاً لاتفاقية هامبورج والتقنين البحري الجزائري في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة، أو طبقاً لقانون التجارة البحرية، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة.

فالمعيار المعتمد عليه من أجل تحديد معقولية ميعاد التسليم هو معيار موضوع وليس ذاتياً، أي أن يكون ثمة انحرافاً عن السلوك المألوف للناقل العادي أو اليقظ إذا وجد في ظروف مماثلة، وإعمال هذا المعيار توصلنا إلى تحديد الميعاد الذي كان واجبا فيه على الناقل تسليم² البضاعة، يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا.

إثبات التأخير في التسليم:

تكون طريقة إثبات التأخير تختلف فيما إذا كان هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة أم لا، فهو لا يشكل أي صعوبة في الفرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون وصول تسليم، يكون بذاته الخطأ العقدي، ومن ثم لا يحتاج المدى بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر

مفروضة³.

¹ عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص23.

² عبد الغني عقون، المرجع نفسه، ص24.

³ الدكتور لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع سابق، ص94.

فتسليم الناقل البضاعة في وقت لاحق لذلك الوقت المتفق عليه بينه وبين الشاحن يقيم مسؤولية الناقل المحدودة.

أما في الحالة التي لا يكون فيها ثمة ميعاد متفق عليه بين الناقل والشاحن لتسليم البضاعة، فإنه يكون على المرسل إليه من أجل إثبات تأخر الناقل في تسليمه، إن يثبت أن التسليم لم يتم في الميعاد الذي يجب أن يسلمه فيه الناقل اليقظ (في إتفاقيات هامبورج والتفنين البحري الجزائري) أو العادي في (في قانون التجارة البحرية)¹.

وبذلك يقع على المرسل إليه إثبات مثل هذا الميعاد والذي يكون صعباً لأنه مرتبط بشروط النقل وظروفه والى ليس من السهل بإمكان على صاحب البضاعة أن يحيط بها علماً. وبذلك يكون للناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه المدعي بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة.

إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه وإنما عليه أيضاً أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه.

ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحراً وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه².

الفرع الثالث: العلاقة السببية

تمثل علاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد يوجد ركن الضرر مع عدم وجود ركن الخطأ، كما لو ترتب الضرر عن فعل أحدثه الشخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية، وعندما يكون الخطأ مفترضا يبرز ركن السببية بوضوح، لأن الخطأ الذي افترض

¹ عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص 25.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة و النقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ص 94.

يحتتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال أن يكون هناك سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في نفس الوقت إثباتا لرابطة السببية¹.

وتتعدم الرابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون التزام المدين بتحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، فإذا انعدمت الرابطة السببية انتفت المسؤولية لانعدام ركن من أركانها.

أما في المجال البحري تظهر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر خاصة إذا كان الضرر راجع للتأخير في التسليم فيكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية، وذلك عن طريق إيراد الدليل عن السبب الذي أدى إلى حصول الضرر وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد حيث يكون السبب هنا ركنا في الخطأ و ليس السببية.

والمثال الذي يساق في هذا المجال لو أن الناقل تأخر في تسليم البضاعة عن الوقت المثبت في سند الشحن، أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل ولكن بإمكانه أن يثبت بأن حق الدائن (المرسل إليه) من ضرر لا يعود إلى خطاه وإنما الى سبب آخر فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر، وتتعدم السببية أيضا اذا كان السبب الأجنبي هو السبب في الضرر².

كم أن يرى البعض أن ركن السببية هو ركن مفترض مثله مثل الخطأ لهذا يمكن للمدين التخلص منه عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي أدى الى حصول الضرر .

بينما يرى البعض الآخر أن ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته، ولو كان غير مطالب إثبات خطأ المدين بشكل قاطع، فإن الرأي الراجح يقترب من افتراض ركن السببية فإن كانت مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة فيعتبر الناقل مسؤولا بمجرد إلحاق

¹ حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة نيل شهادة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014، ص 14.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، (السفينة أشخاص الملاحة الناقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 89، ص.

الضرر بصاحب الحق في البضاعة، ولا حاجة لإثبات الخطأ الذي ارتكبه من طرف الشاحن أو المرسل إليه فإن العلاقة السببية تكون مفترضة أي أن الطرف المتضرر لا يكلف بإثباتها¹.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

يرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل، ويسال عقديا إذا اخل بالالتزامات التي يفرضها العقد فمسؤوليته إذن عقدية تسري عليها أحكام المسؤولية التعاقدية التي ينظم أحكامها القانون المدني، وقد يسال تقصيريا تجاه الأشخاص الذين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به رابطة عقدية.

وافترضت المعاهدة مسؤولية الناقل بمجرد ان يقيم المرسل له الدليل على الضرر، وذلك حتى الناقل الدليل على سبب محدد يبرئه من تلك المسؤولية وذلك طبقا لاحكام المعاهدة وبهذا التقديم سنعالج في هذا المبحث طبيعة المسؤولية العقدية لمسؤولية الناقل البحري ثم طبيعة المسؤولية التقصيرية .

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية العقدية لمسؤولية الناقل البحري

سنتناول في هذا المطلب طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي

أولاً: مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري:

إن التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة لأنه يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة عن هلاك البضاعة والنقصان أو التأخير في تسليمها حيث تناولت المادة 802⁽²⁾ من القانون البحري حيث نصت على أنه: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفة بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه."، فحددت المسؤولية في المادة 5 بعبارة تفيدان هذا الحق يقتصر على الناقل، أضاف ثلاث مواد نقل في كل واحدة منها فقرة

¹ لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 97.

² المادة 802، من القانون البحري.

من فقرات المادة 43 مكرر من بروتوكول بروكسل تمدد نظام المسؤولية لناقل في حالة مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية كما مددت هذا الحق لتابعيه ووكلائه.

نصت المادة 813 من التقنين البحري على أنه: "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية"

أما المادة 814 وسعت نطاق التحديد ليشمل تابعي الناقل ووكلائه فنصت على أنه: "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد إلى هذا الفصل".

بينما تضمنت المادة 815 ما جاء في الفقرة الثالثة من المادة 4 مكرر من قواعد فيزيبي " لا يمكن أن يتعد مجموع مبالغ التعويضات التي تكون على عاتق الناقل ومندوبيه، الحدود المنصوص عليها في المادة 805".

حيث أن مقال المناولة المينائية له الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة لا باعتباره مندوبا للناقل وإنما بصفته الشخصية أن يتمسك بأحكام المسؤولية المحدودة في موجب المادة 916 التي جاء نصها: "إذا أحدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقال المناولة بإمكانه أن تحدد مسؤولية وفقا للشروط..."¹.

أما مقال التشوين فقد حرم من هذا الحق بموجب المادة 925 التي نصت على أنه: " لا يمكن أن تتجاوز مسؤولية المقال التعاقدية قيمة الضرر الذي ألحق فعلا بطالب الخدمات ولا يمكن في جميع الحالات أن تعزي إليه هذه المسؤولية إذا أبقيت البضائع لمدة تتعد الأجال المسموحة، إلا في حالة وجود نصوص مخالفة"².

¹ ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009، ص38.

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان، ص 293.

إن أحكام مسؤولية الناقل البحري تتميز بتأثرها بالاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية بروكسل لعام 1924 التي أنظمت إليها دول كثيرة فكان هدفها هو إقامة التوازن بين مصالح لناقلين والشاحنين أو من أجل ضمان احترامها لا بد أن تكون قواعدها آمنة.

ثانيا: طبيعة المسؤولية في القانون المدني :

لم يتحدث المشرع الجزائري عن مسؤولية الناقل البحري بصورة خاصة، لكن ذكر المسؤولية الناشئة عن الأشياء، حيث نصت المادة 138 من ق.م.ج" كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء". ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

حيث نظم المشرع الجزائري عن مسؤولية الضرر الناتجة من خلال المادة 140 من ق.م.ج: "من كان حائزا بأي وجه كان لعقار أو جزء منه، أو منقولات، حدث فيها حريق لا يكون مسؤولا نحو الغير عن الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا أثبت أن الحريق بنسب إلى خطاه أو خطأ كل من هو مسؤول عنه". ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه في ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية فكان هذا حسب نص المادة 140 مكرر من ق.م.ج¹.

ويتم التعويض عن الضرر من خلال الدولة إذا لم يكن المسؤول يد في الضرر الناتج حسب ما جاء في نص المادة 140 مكرر 1 من ق.م.ج: "إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يد فيه تتكفل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر"².

¹ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993، ص28.

² ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 132.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

لم يعرف عقد النقل البحري مسؤولية على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل، ومن البديهي أن التشريع في أي بلد مهما كانت الفلسفة التي يقوم بها، حينما يقرر نظام قانونيا معينا البحري في الاتفاقيات الدولية .

أولا: المسؤولية في اتفاقية بروكسل :

أبرمت اتفاقية بروكسل في الخامس والعشرين من شهر أوت سنة 1924، فكانت أول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته تجاه الشاحن.

جاء المادة الأولى فقرة "ب" من الاتفاقية على أن "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرًا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وكامل سند الشحن"¹.

كما نصت المادة (e/1) على أن: "يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغها منها" ويعنى هذا أن النظام التحديد له سريان زمني محدد، فله بداية ونهاية، وان الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير المحدودة في آن واحد، وهذا ما يتعارض وهدف التوحيد الدولي، ومع ذلك فان تعديل الاتفاقية لسنة 1968 لم يغير شيئاً في هذا الجانب، إلى أن جاءت اتفاقية هامبورغ لتضع نظاماً واحداً نصت عليه في مادتها الرابعة².

ثم أضافت المادة السابعة تحت عنوان "سريان الاتفاقية على الدعاوي الغير عقدية والمادة الثامنة بعنوان "سقوط الحق في تحديد المسؤولية".

¹ الفقرة ب من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1124، معاهدة بروكسل. انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم: 64-71 المؤرخ في 1964.

² طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 130.

فجاء في أيضا: " تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بالهلاك أو تلف البضاعة المشمولة بعقد النقل البحري وكذلك عن الأخير في التسليم، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التصيرية أم خلاف ذلك.

إذا أقيمت مثل هذه الدعوى على مستخدم أو وكيل الناقل، فإن هذا المستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنه كان ينصرف في نطاق وظيفته - يتمتع بالحق في الاحتجاج بالدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل على الوجه المبينة في هذه الاتفاقية¹.

وعلى خلاف ما جاء في المادة الثامنة فإن مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل أو من أي أشخاص مشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة، لا تتعدى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ونصت المادة الثامنة على أن: " لا يجوز للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السادسة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه الناقل بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار مع علمه باحتمال وقوع هذا الهلاك أو التلف أو التأخير².

بالرغم من أحكام الفقرة 2 من المادة السابعة، فلا يحق المستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة السادسة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نجم عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكبه بقصد أحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار مع علمه باحتمال وقوع هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".

فمن النصوص المذكورة، نلاحظ أن اتفاقية هامبورج جاءت أكثر وضوحا في تنظيم المسؤولية وأقرب إلى ما يجري في واقع الحياة العملية.

ولقد جاء آخر اتفاقية هامبورج إجماع تبناه مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنقل البضائع بحرا والذي مفاده " من المفهوم عموما أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 241.

² ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 97.

الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدي ذلك كقاعدة عامة أن يقع على الناقل عبئ الإثبات إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة في بعض الحالات".

يتضح من خلال نص هذا الإجماع أنه مقسم إلى مقطعين، تضمن المقطع الأول منه الإشارة إلى أن أساس مسؤولية الناقل البحر يقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض والمقطع الثاني منه أشار إلى وجود حالات أين يعدل فيها أساس المسؤولية¹.

ثانياً: المسؤولية في معاهدة هامبورج :

أبرمت اتفاقية هامبورج في 31 مارس 1978 وأهم ما استحدثته هذه القواعد هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، جاء في المرفق الثاني من الاتفاقية: بأنه من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجبها تقوم على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة ولكنها خرجت عنها في حالات أخرى فميزت الاتفاقية بين الأضرار وتبعاً لهذا التمييز، يختلف أساس المسؤولية، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير تقوم مسؤوليتها على أساس الخطأ المفترض²، فخطأ الناقل كقاعدة عامة، مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحدث.

فنصت المادة الخامسة من الاتفاقية على أن يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسببها الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل"³.

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

¹ عبد الغني عقون، المرجع سابق، ص 34

² طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 130.

³ خوفاش نوهة كواش وحيد، مرجع سابق، ص 26.

وتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام المادة 5 بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، ولكنها لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري¹.

وحددت مسؤولية الناقل، يجب تفقد كل مستلزمات السفينة قبل انطلاقها في الرحلة فجاء في مادتها الثالثة في فقرتها الأولى أنه: "على الناقل قبل قيام الرحلة وفي بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة وأن يهيئ السفينة ويجهزها ويمونها، وأن يجعل غرف التبريد والبرادات وكافة أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعان هذه البضائع وحفظها ثم تفسر المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية معنى المادة الأولى فتقول "لا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطها إيجار السفن، إنما صدرت سندات الشحن 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 بالخسارة البحرية العمومية"².

إذ أن لم تتفق الآراء حول الأساس الذي تقيم عليه اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهذا بسبب التعقيدات والتناقضات التي تضمنتها، إذ من جهة تفرض على الناقل البحري في مادتها الثالثة القيام بعدة التزامات إذ أهملها انعقدت مسؤوليته، ومن جهة أخرى تمنع الناقل البحري في مادتها الرابعة قائمة طويلة من حالات الإعفاء من المسؤولية، بحيث يمكنه أن لم يوف بالتزاماته أن يقيم الدليل على وجود حالة من حالات الإعفاء لرفع المسؤولية عنه³.

¹ لطيف جبر كومانتي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 106.

² ملزي عبد الرحمان، مرجع سابق، 72.

³ عبد الغني عقون، مرجع سابق، 53.

المطلب الثاني: طبيعة المسؤولية التقصيرية لمسؤولية الناقل البحري

المسؤولية التقصيرية بشكل عام هي الحالة التي تنشأ خارج دائرة العقد ويكون مصدر الالتزام بها هو القانون، فإذا سلك الشخص سلوكًا سبب ضررًا للغير يلتزم بالتعويض لذلك فهي تقوم على الإخلال بالالتزام قانوني واحد لا يتغير هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير.

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية التقصيرية

يقصد بالمسؤولية عند إطلاق هذا المصطلح تحمل الشخص لنتائج وعواقب التقصير الصادر عنه أو عن يتولى رقابته أو الإشراف عليه أما في القانون المدني فتعني المؤاخذة عن الأخطاء التي تضر بالغير وذلك بإلزام المخطئ بأداء التعويض للطرف المتضرر وفقا للطريقة والحجم الذين يحددهما القانون وقد استعمل هذا المصطلح لأول مرة في بداية القرن 18، أما قبل ذلك فكان هناك مصطلح العمل غير المشروع والضمان¹.

نكون بصدد مسؤولية تقصيرية عند وقوع الفعل الشخصي الذي يحدث ضررا للغير، ويتصف هذا الفعل بصفة الخطأ بينما يكون الضرر ماديا أو معنويا يلحق بالإنسان أو بأمواله، ولا بد من قيام الصلة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم مسؤولية المتسبب به فيترتب، عليه التعويض.

ويبقى الفعل الضار جرما مدنيا أو شبه جرم إذا لم يتوفر نص جزائي مجرم له، إلا أنه في الحالتين يترتب على من تسبب به موجب التعويض على المتضرر، فيمارس هذا الأخير دعواه، إما مباشرة أمام القضاء المدني وإما بضمها إلى دعوة الحق العام أمام الشق الجزائي على ما يترتب على ذلك من نتائج، إلا أنه في الحالتين تحكم نفس المبادئ موجب التعويض، واعتبر المشع الجزائري اعتبار كل من عديم التمييز الذي أحدث ضررا للغير وضحيته لتقرير تعويض عادل في حال لم يستطع المتضرر الحصول على التعويض ممن أنيط به أمر المحافظة عليه مما يضيف الطابع الإنساني والاجتماعي على هذا الالتزام بالتعويض².

¹ الموقع: Canalblog. Com. Ouldbennaji اطلع عليه بتاريخ 23، 11، 2018، على الساعة 14:28 مساء.

² موقع: <http://www.djelfa.info/vb/showthread> اطلع عليه بتاريخ 2018/12/25 على الساعة 11.45 صباحا

عرفت المادة 121 ق ع الجرم المدني بأنه عمل مضر بمصلحة الغير عن قصد ودون حق وشبه الجرم عمل ينال من مصلحة الغير دون حق، ولكن عن غير قصد.

الملاحظ أن النص باشرطه أن يكون الضرر قد حصل للغير دون حق، يكون ضمنا قد لحظ إمكانية حصول ضررا للغير كنتيجة لممارسة من صدر عنه الحق دون تجاوز، مما يعني أن هناك أضرار تلحق بالغير¹.

بصورة طبيعية فإنه أثناء ممارسة حق مشروع لا يُلزم من صدرت عنه المسؤولية التقصيرية بالتعويض على المتضرر منها؛ لأنها من سياق الأمور العادية في حياة المجتمع، كمن يحفر بئرا في أرضه فتساب مياه جاره لهذا البئر، فلم يكن صاحب البئر يبغى الإضرار بجاره، وكذلك وضع التاجر الذي يزاحم آخرين بصورة مشروعة بأن يخفض أسعاره مما يلحق الضرر بهم دون أن يكون قد أراد ذلك، بل مارس حرية التجارة والمزاحمة وهو حق له، وكذلك وضع الملاكم الذي يحدث ضررا للملاكم الآخر دون تجاوز أصول اللعب. في كل هذه الأحوال فيها تلك الناجمة عن محاذر الجوار في حال لم تتعد الحد المعقول والمتسامح به يكون ضررا مشروعاً لأنه مرافق لنشاط المشروع.

والغاية من إقامة المسؤولية التقصيرية المدنية التعويض على المتضرر من الأضرار التي لحقت به شرط حصول هذه الأضرار بسبب تصرف خاطئ صادر عن أحد الناس ومرتبطة سببياً به، ولكن لم يكن من مانع قانوني لقيام هذه المسؤولية.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

تعتبر المسؤولية التقصيرية صورة من صور المسؤولية المدنية و يكون الخطأ في المسؤولية عن فعل الغير و عن فعل شيء فالخطأ هو شرط قيام المسؤولية و هو أساسها ف الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة و هذه هي القاعدة العامة للمسؤولية عن العمل².

فالضرر اللاحق للشاحن أو المرسل إليه يرجع بالدرجة الأولى الى خطأ الناقل نفسه لان المكلف بالنقل لا يتدخل شخصياً في تنفيذ العقد إلا انه يمكن تصور بعض الأخطاء التي تنشأ

¹ موقع: <http://www.djelfa.info/vb/showthread> اطلع عليه بتاريخ 2018/12/25 على الساعة 11.55 صباحاً

² خوفاش نوهة و كواش وحيد، المرجع سابق، ص 14.

بفعل تهاون أو تقصير من الناقل سواء أثناء تنفيذ بنود العقد، أو التقصير في بذل عناية، ومن الخطاء المعروفة، ان تكون العنابر غير مزودة بالوسائل الضرورية لأمان وحفظ البضاعة من التلف، أو الانحراف عن المسار دون سابق إخطار، ففي هذه الحالة يعتبر الناقل ضرر بالشاحن مسؤولاً في حالة إلحاق الشاحن أو المرسل إليه ¹.

وتقوم المسؤولية التقصيرية للناقل البحري أيضا على خطأ قد أحدث ضررا غير مشروع للشاحن وهذا الضرر لا يستوجب التعويض، وقد حصل نقاش حول مفهوم هذا الضرر وقد جاء في النص الفرنسي في المادتين 121-122 أنه الضرر غير المحقق فالضرر غير المشروع وغير المحقق هو الذي لا سند في القانون فيكون نتيجة تعدي على حقوق الغير ².

في حين يسأل الناقل لا بصفته متعاقدا بل بصفته الشخص المخطأ ويكون هذا الخطأ بعيدا تماما عن عقد النقل أو أي عقد آخر عموما ويمكن تصور الحالة هذه، عندما ينتهي عقد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ثم يحصل وأن يرتكب الناقل خطأ يلحق أضرارا بالبضاعة ومثال ذلك تلف البضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، كما يمكن أن يحتتمل خطأ الناقل وصفين في آن واحد أي ان يكون خطأ تعاقديا وفي الوقت ذاته تقصيريا ³.

¹ بسعيد مراد، المرجع سابق، ص 240.

² خوفاش نوهة و كواش وحيد، المرجع نفسه، ص 20.

³ ملزي عبد الرحمان، المرجع سابق، ص 23.

خلاصة الفصل

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

وتظهر الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي حيث نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري والقانون المدني، أما في القانون الدولي فنصت اتفاقية بروكسل سنة 1924 ومعاهدة هامبورج 1978 .

الفصل الثاني

الاطار القانوني لمسؤولية

الناقل البحري

يعد النقل البحري عاملا مؤثرا في التنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية، فمسؤولية الناقل البحري متمثلة في نقل البضائع، فحدوث الضرر يؤدي إلى الخسائر وإثارة منازعات بين الشاحنين والناقلين وبين شركات التامين.

ويعتبر الحق في اللجوء الى الجهة المختصة للفصل في النزاع حق لا يختلف عليه احد اذا نصت معظم الاتفاقيات الدولية على امكانية الافراد الاستعانة بالقضاء، لاستقاء دون انتزاعه بطريقة قانونية.

ففي مسؤولية الناقل البحري، فتتضمن كل من القواعد الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسل لعام 1924، ومعاهدة هامبورغ لعام 1978، كذا القواعد الوطنية المتمثلة في القانون البحري الجزائري، احكاما اجرائية تتعلق باجراءات السير الدعوى وصولا الى النطق بالحكم

لذا سندرس في هذا الفصل دعوى مسؤولية الناقل البحري.(المبحث الأول) وثارها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري.

لكي يتسنى للمضرور ممارسة حقه في الحصول على التعويض من جراء الضرر اللاحق به بسبب الخسائر والأضرار التي أصابت بضاعته، يلجأ إلى استعمال حقه في المطالبة القضائية التي تكون بواسطة دعوى ترفع حسب الشروط والأوضاع المقررة قانوناً لهذا سنخصص المطلب الأول في إجراءات رفع الدعوى والمطلب الثاني في طرق الطعن.

المطلب الأول: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

اهتم المشرع البحري بموضوع دعاوى المسؤولية التي الترفع على الناقل بمناسبة تنفيذ عقد النقل، فنص على إجراءات معينة يجب على رافع الدعوى اتخاذها خلال مواعيد محددة حتى لا ترفض دعواه، وقصد المشرع من النص على هذه الإجراءات، وضع حد للمنازعات الناشئة من عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلت لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة.

فسنقسم المطلب إلى فرعين الفرع الأول الإجراءات العامة لرفع الدعوى والفرع الثاني إجراءات رفع الدعوى في النقل البحري.

الفرع الأول: الإجراءات العامة لرفع الدعوى.

إن الدعوى بالنسبة للمدعي تعني حق عرض إدعاء قانوني على القضاء، وتعني بالنسبة للمدعي عليه حق مناقشة مدعي تأسيس إدعاءات المدعي، وترتب على المحكمة التزاماً بإصدار حكم في موضوع الإدعاء بقبوله ورفضه والإدعاء هو تأكيد شخص لحقه أو

مركزه القانوني في مواجهة شخص آخر بناءً على واقعة قانونية معينة وبذلك تختلف الدعوى القضائية عن المراكز القانونية المختلفة⁽¹⁾

وحسب المادة 13 من إجراءات مدنية أنه "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يشير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعي أو في المدعي عليه.

كما يثير تلقائياً انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون"⁽²⁾

فمن خلال نص المادة للدعوى القضائية شرطان لضمان صحتها وهما الصفة والمصلحة.

وعند رفع الدعوى أمام القضاء يجب إتباع الإجراءات التالية وذلك حسب نصوص مواد من قانون إجراءات مدنية وإدارية.

تتضمن المادة 14 من ق.إ.م.إ. "ترفع الدعوى أمام المحكمة بعريضة مكتوبة موقعة ومؤرخة، تودع بأمانة الضبط من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه، بعدد من النسخ يساوي عدد الأطراف"⁽³⁾

إن افتتاح الدعوى يكون بعريضة مكتوبة أي في لغة القانون تسمى العريضة الافتتاحية على أن تكون موقعة ومؤرخة من صاحبها والذي هو بطبيعة الحال المدعي ويتعين أن تكون

1 - الدكتور بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغداد للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الجزائر، 2009، ص32.

2 - المادة 13 من قانون إجراءات مدنية وإدارية، 2008.

3 - المادة 14 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

العريضة المودعة والمحررة بعدد الأطراف أي بعدد المدعي عليهم في الدعوى أو المدخلين في الخصام⁽¹⁾.

ويجب أن تتكون العريضة الافتتاحية من البيانات المنصوص عليها في المادة 15 من ق.إ.م.إ.:

1. الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى.
 2. اسم ولقب المدعي وموطنه.
 3. اسم ولقب وموطن المدع عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم، فأخر موطن له.
 4. الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشخص المعنوي، ومقره الاجتماعي وصفة ممثلة القانوني والاتفاق.
 5. عرفا موجزا للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى.
 6. الإشارة عند الاقتضاء، إلى المستندات والوثائق المؤيدة للدعوى.
- كما أنه يجب احترام تلك الشروط وتخلف أي شرط حتما يؤدي إلى عدم قبول الدعوى شكلا.

وبعد أن يتم تحرير عريضة افتتاح الدعوى مستوفية لكافة عناصرها وبياناتها لا بد من إيداعها لدى أمانة ضبط المحكمة ثم يتبعها دفع الرسوم القضائية المقررة واللازمة لتسجيلها من خلال نص المادة 17 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ. "لا تقيد العريضة إلا بعد دفع الرسوم المحددة قانونا على خلاف ذلك"⁽²⁾.

¹ - الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، جامعة باجي مختار، قسم الكفاء المهنية للمحامات، الجزء الأول، 2016/2015، ص05

² - المادة 17 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

وبمجرد تسديد الرسم وإيداع المبلغ المقرر يقوم أمين الضبط بتسجيل العريضة حالاً في البيانات المعلوماتية والسجل الخاص بذلك يقوم بتأشير على العريضة بختم المحكمة المختصة وبيان تاريخ إيداع العريضة ورقم القضية على النسخة الأصلية والنسخ المتبقية التي ستبلغ إلى الخصوم مع احترام آجال 20 يوم للتبليغ وذلك طبقاً للمادة 16 من ق.إ.م.إ.⁽¹⁾.

وجاءت المادة 17 من نفس القانون في فقرتها التالية:

" يجب إشهار عريضة الدعوى لدى المحافظة العقارية إذا تعلق بعقار أو حق عيني عقري مشهر طبقاً للقانون، وتقديمها في أول جلسة يناهى فيها على القضية، تحت طائلة عدم قبولها شكلاً ما لم يثبت إيداعها للإشهار".

ويقصد بذلك إذا كان النزاع يتعلق بملكية عقار أو حق عيني مشهر وفقاً للقانون فإنه يجب إشهار عريضة افتتاح الدعوى لدى المحافظة العقارية.

الفرع الثاني: الاجراءات الخاصة لرفع الدعوى في القانون البحري

اولاً: الاخطار

إنه من المنطقي أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض، بإخطار الناقل البحري بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر ثم يتخذ قراراً فيه⁽²⁾، ويعتبر الإخطار إجراء سابق لرفع الدعوى، ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظات، أو إجراء الإخطار ليس له علاقة بقبول أو عدم قبول الدعوى، إنما لإثبات وجود أو عدم وجود خسائر وأضرار أثناء التسليم⁽³⁾.

¹ - الوجيز في شرح قانون إجراءات مدنية إدارية، مرجع سابق، ص 5

² - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري السفينة، ج 1، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر 1993، ص 337

³ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق ص 185

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

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة تبليغ عنها خلال ثلاثة أيام عما اعتبارًا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبنية أعلاه⁽¹⁾.

كما أنه، لم يعرف القانون البحري ولا المعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل 1924 أو معاهدة هامبورج 1978) معنى الإخطار.

فعره الفقيه الفرنسي "روديير" على أن الإخطار هو: تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق⁽²⁾.

فمن المادة 790 من القانون البحري المذكورة سابقا يمكن أن نستنتج الحالات التي يتم فيها إجراء الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاملة للبضائع، فيمكن أن تكون الخسائر قرينة أو عليه، وإذا كان التبليغ يمكن أن يتم في حالة الخسائر الجزئية لا مكان استلام البضاعة في الجزء السليم منها.

¹ - امر رقم 52-53 مؤرخ في 60 أكتوبر 1752، يتضمن القانون البحري، ج ر ع 67، الصادرة بتاريخ 1755/30/13 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 75-37، المؤرخ في 1775/32/65 بتاريخ الصادرة، 05 ر ع ج، 67/32/1775.

² - المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان

فإنه لا يمكن إجراء هذا التبليغ في حالة الخسائر الكلية لعدم إمكانية استلام البضاعة. وحددت أيضا المادة 790 فقرة 1 من ت.ب.ج والمادة الثالثة الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل، الأشخاص المعنية بالإخطار وهم المرسم إليه أو ممثلة القانوني من جهة، وبما أن الإخطار إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو ممثلة، فإن يوجه بالضرورة إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ حيث تنتقل البضاعة من حوزة الناقل إلى حوزة الناقل المرسل إليه⁽¹⁾. وعلى هذا النحو، لقد فرقت المادة 790 من ت.ب.ج بين الخسائر والأضرار الظاهرة وغير الظاهرة، فإذا كانت الخسائر والأضرار ظاهرة، كما لو كان عدد الطرود ناقصا وكانت الأكياس ممزقة، وجب على المرسل إليه أن يوجه إلى الناقل أو ممثله تحفظا كتابيا في ميناء التحميل وذلك قبل أو وقت تسليم البضاعة، وينضج من ذلك أن حكم معاهدة هامبورج أشد من حكم القانون البحري إذا لا يمنح المرسل إليه إلا يوما واحدا لتوجيه الأخطار⁽²⁾. (المادة 19 الفقرة الأولى من معاهدة هامبورج).

إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيجب أن تبلغ هذه التحفظات إلى الناقل خلال ثلاث أيام عمل من استلام البضائع، أذان معاهدة هامبورج فنصت على أنه في حالة العيب الغير ظاهر للبضاعة يتعين على المرسل إليه توجيه الأخطار إلى الناقل خلال 15 يوما التالية لتسليم البضاعة، فتاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه هو التاريخ الذي يبدأ منه احتساب أجل الإجراءات المدنية للضرر وليس تاريخ التفريغ أو تاريخ وصول السفينة للميناء⁽³⁾.

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 34

2 - عبد الغني عقون، مرجع سابق، ص 08.

3 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 348

ثانيا: تقادم الدعوى

يعرف التقادم بأنه وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون، فهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات، حيث أن الالتزام قد ينقضي بالوفاء أو بما يعادل الوفاء، وقد ينقضي دون الوفاء به أصلاً¹.

تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية، أحكاماً خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في مادة النقل البحري. فاتفاقية بروكسل 1924 وبموجب بروتوكول 1968 المعدل للمعاهدة الذي نص على إلغاء البند الرابع من الفقرة 6 من المادة 3 المتعلقة بالتقادم اقر 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 المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى وبالتحديد الذي جاءت به اتفاقية بروكسل، القانون الفرنسي هو كذلك في المادة 32 فقرة 1 حدد التقادم بسنة واحدة. أما اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فقد نصت بتقادم جميع الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحراً بمضي سنتين، حسب المادة 20 من المعاهدة².

تنص المادة 743 من القانون البحري أنه "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد جيد أنه يمكن تمديد

1 - ايمان فتحى حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري (في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009، ص 17.

2 - تنص المادة 20 من معاهدة هامبورغ على انه: " تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ اجراءات التقاضي او التحكيم خلال مدة سنتين".

هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي نرتب عليه رفع الدعوى⁽¹⁾.

وجاء المشرع في المادة 744 على أنه "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى"⁽²⁾.

فمن خلال المادتين يتبين أن المشرع أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة، وهذا ما يجسد 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 دعواه.

ويعني أنه ما تقدم اعتبار مدة التقادم التي حددها القانون ملزمة لطرفي العقد ليس لهما أن يتفق على تعديلها، إطالة أو تقصيرا، إذ هي من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها لمشئئة الأفراد.³

المطلب الثاني: طرق الطعن العادية والغير عادية في دعوى مسؤولية الناقل البحري.

يعتبر الطعن وسيلة يسمح المشرع من خلالها بمراجعة الأحكام القضائية وإعادة النظر فيها من حيث الوقائع أو الموضوع وينقسم الطعن إلى نوعين طرق الطرق العادية (الفرع الأول) وطرق الطعن الغير عادية.

1 - المادة 743 من الأمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري معدل ومتمم، مرجع سابق.

2 - المادة 744 من الأمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري معدل ومتمم، مرجع سابق.

3- حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة العربي بن

لمهيدي، ام البواقي، 2014، 3013، ص57

الفرع الأول: طرق الطعن العادية

سميت بذلك لأن هذا النوع من الطعن يوقف تنفيذ الحكم خلال آجل وأثناء ممارسته كما أن النوع من الطعن غير مشروط بشرط خاص. وتتكون هذه الطرق في المعارضة والاستئناف⁽¹⁾.

أولاً: المعارضة

وهي إحدى طرق الطعن العادية يمارسها الخصم المتغيب، تسمح بمراجعة الحكم أو القرار الغيابي والنظر في القضية من جديد من حيث الوقائع والقانون أمام نفس الجهة التي أصدرت الحكم أو القرار الغيابي الصادرين أما عن محكمة أو مجلس قضائي باستثناء قرارات المحكمة العليا التي لا تقبل المعارضة فيها. وذلك حسب ما جاء في المادة 327 " بمجرد القيام بالمعارضة يعتبر الحكم الغيابي كأن لم يكن"⁽²⁾. وبالتالي يجوز للخصم المتغيب طرح ما شاء من مناقشات ولا يتقيد القاضي بالحكم الغيابي الذي أصدره ويمكن له أن يصدر حكماً مناقضاً للحكم السابق.

وتقدم المعارضة بموجب عريضة موقعة ومؤرخة تحدد فيها الجهة القضائية وهوية الخصوم وعناوينهم، وموجز لطلبات الخصم المعارض ومصحوبة بنسخة من الحكم الغيابي المعارض فيه وكذا محضر التبليغ، إن وجد تقدم إلى نفس الجهة القضائية المصدرة للحكم المطعون فيه حسب نص المادة 330 ق.إ.م " يجب أن تكون العريضة المقدمة أمام الجهة القضائية مرفقة، تحت طائلة عدم القبول شكلاً بنسخة من الحكم المطعون فيه"⁽³⁾.

¹ - الوجيز في شرح قانون اجراءات مدنية ادارية ، مرجع سابق، ص43.

² - مادة 327 من، قانون اجراءات مدنية ادارية.

³ - مادة 330 من قانون اجراءات مدنية ادارية.

وبعد تسجيل العريضة وجدولتها يجب أن يتم التبليغ الرسمي للعريضة إلى كل أطراف الخصومة ويكون الحكم الصادر في المعارضة حضوريا في مواجهة جميع الخصوم وهو غير قابل للمعارضة من جديد مادة 331 إ.م.إ. وحددت المادة 328 أدناه، أجل شهر واحد (1) لرفع المعارضة يسري ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم أو القرار الغيابي، ولا يحتسب اليوم الأول منه (يوم التبليغ) ولا اليوم الأخير (يوم انقضاء الميعاد) وإذا كان اليوم الأخير من الميعاد قد صادف يوم عطلة كلياً أو جزئياً يمدد إلى أول يوم عمل موالي له مادة 405 إ.م.إ. ويعتد بأيام العطل الواقعة داخل الميعاد.

ثانياً: الاستئناف:

الاستئناف هو الحالة الثانية ضمن أوجه الطعن العادي، عرفته المادة 332 أنه " يهدف الاستئناف إلى مراجعة أو إلغاء الحكم الصادر عن المحكمة" فهو طعن عادي يؤدي إما إلى مراجعة الحكم المطعون فيه تعديلاً لمنطوقه أو إلغاء الحكم الصادر عن جهة الدرجة الأولى.

شروط الاستئناف:

• الحكم المستأنف فيه:

يجب أن يكون الحكم المستأنف فيه حكماً ابتدائياً صادر من قاضي الدرجة الأولى وأن يكون هذا الحكم فاصلاً في موضوع النزاع فإن كان فاصلاً في جزء من الموضوع أو أمر باتخاذ إجراء من إجراءات التحقيق أو تدبير مؤقت فإنه لا يقبل الاستئناف إلا مع الحكم الفاصل في الموضوع ما لم ينص القانون على خلاف ذلك مادة 334 ق.إ.م.إ.

• الشخص القائم بالاستئناف:

حق الاستئناف مقرر لجميع الأشخاص الذين كانوا خصوما على مستوى الدرجة الأولى سواء كانوا مدعين أو مدعي عليهم أو متدخلين أصليين أو مدخلين في الخصام شريطة توفر عنصر المصلحة في المستأنف، وذلك تحليلا لما جاء في المادة 335 إ.م.إ.

• الميعاد:

حسب نص المادة 336 ق.إ.م (1) فيحدد أجل الطعن بشهر واحد ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم إلى الشخص ذاته ويمدد هذا الأجل إلى شهرين إذا تم التبليغ في موطنه الحقيقي أو المختار ولم يتسلمه بصفة شخصية.

وإذا كان الحكم الابتدائي غيابي فإنه يجوز استئنافه أيضا ولا يسري أجل الاستئناف إلا بعد انقضاء أجل المعارضة.

الاستئناف الأصلي: وهو الاستئناف الذي يقدمه الطاعن الأول.

الاستئناف المقابل: وهو الاستئناف الذي يقدمه المطعون ضده، بعد تقديم الاستئناف الأصلي وقبل فوات الميعاد المقرر للاستئناف ويكون مستقلا عن الاستئناف الأصلي.

الاستئناف الفرعي: وهو الطعن الذي يقدمه المطعون ضده بعد فوات ميعاد الاستئناف، ويجوز تقديمه في أي مرحلة من مراحل الخصومة ولو كان قد بلغ رسميا بالحكم دون تحفظ وحتى في حالة سقوط حقه في رفع الاستئناف الأصلي مادة 337 إ.م.إ.(2).

ويتم الاستئناف أمام المجلس القضائي بالكتابة أساس غير أنه يمكن للخصوم تقديم ملاحظات شفوية إضافية ويكون تمثيل الخصوم أمام المجلس القضائي وجوبي من طرف

1 - مادة 336 من قانون اجراءات مدنية ادارية.

2 - مادة 337 من قانون اجراءات مدنية ادارية.

محامي، ويرفع الاستئناف بعريضة تودع بأمانة المجلس القضائي الذي صدر الحكم المستأنف فيه في أحد المحاكم الواقعة بدائرة اختصاصه كما يجوز أن يسجل بأمانة ضبط المحكمة التي أصدرت الحكم في سجل خاص مادة 539 إ.م.إ.

كما تقيد عريضة الاستئناف مصحوبة بنسخة من الحكم المستأنف فيه ومحضر التبليغ إن وجد ويجب أن تتضمن البيانات الآتية وذلك تحت طائلة عدم قبولها شكلاً:

1. الجهة القضائية التي أصدرت الحكم المستأنف فيه.
2. اسم ولقب وموطن المستأنف.
3. اسم ولقب وموطن المستأنف عليه وإن لم يكن له موطن آخر محل إقامته.
4. عرض موجز للوقائع والصلبات والأوجه التي أسس عليها الاستئناف.
5. الإشارة إلى طبيعة وتسمية الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي وصفة ممثلة القانوني أو الإتفاقي.
6. ختم وتوقيع المحامي وعنوانه المهني.

الفرع الثاني: طرق الطعن الغير عادية:

" ليس لطرق الطعن غير العادية ولا لأجال ممارسة أثر موقف، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك" (المادة 348 ق.إ.م).

فهي وسائل للطعن لا توقف تنفيذ الحكم المطعون فيه.

مما تتكون طرق الطعن الغير العادية من الطعن بالنقض، اعتراض الغير الخارج عن الخصومة والتماس إعادة النظر.

أولاً: الطعن بالنقض :

لا يشكل الطعن بطريقة النقض امتداد للخصومة الأولى ولا درجة من درجات التقاضي حتى يصح أن يكون للخصوم فيه من الحقوق والمزايا ما كان لهم أمام جهة الموضوع من تقديم طلبات أو أوجه دفاع جديدة لم يسبق عرضها من قبل أمام درجة التقاضي.

وتكون الأحكام والقرارات القابلة للطعن بالنقض:

- الأحكام والقرارات الفاصلة في موضوع النزاع والصادرة في آخر درجة عن المحاكم والمجالس القضائية.

- الأحكام والقرارات الصادرة في آخر درجة، والتي تنهي الخصومة بالفصل في أحد الدفوع الشكلية كدفع بعدم الاختصاص أو بعدم القبول نتيجة التقادم أو أي دفع عارض آخر⁽¹⁾.

- كما يجب أن يقدم الطعن بالنقض في الآجال المقررة له وهي شهرين ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم المطعون فيه إذا تم شخصياً ويمدد هذا الأجل إلى ثلاث أشهر، إذا تم التبليغ الرسمي للحكم في موطنه الحقيقي أو المختار (مادة 354 إ.م.إ)⁽²⁾.

ويبني الطعن بالنقض على أحد الأوجه المنصوص عليها في المادة 358 من قانون إ.م.إ ويجوز للمحكمة العليا أن تثير من تلقاء نفسها وجهاً أو عدة أوجه للنقض.

كما أنه في المواد المتعلقة بحالة الأشخاص وأهليتهم وفي دعوى التزوير. وإذا كان موضوع الدعوى غير قابل للتجزئة، فإن رفع الطعن بالنقض من أحد الخصوم ينتج آثاره بالنسبة إلى الباقي حتى ولو لم يطعنوا بالنقض.

1 - الدكتور بريارة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 60

2 - المادة 354 من قانون اجراءات مدنية ادارية.

وتكون الإجراءات أمام المحكمة العليا كتابيا مع وجوب التمثيل بواسطة محامي معتمد لدى المحكمة العليا وذلك تحت طائلة عدم القبول مادة 557/558/559 ق.إ.م.⁽¹⁾.

ويرفع الطعن بالنقض بتصريح أو بعريضة أمام أمانة ضبط المحكمة العليا ويجوز أيضا أن يرفع الطعن بالنقض بتصريح أو بعريضة أمام، أمانة ضبط المجالس القضائية التي صدر في دائرة اختصاصها الحكم موضوع الطعن، كما يمسك بأمانة ضبط المحكمة العليا وبأمانة ضبط المجالس القضائية سجلا يسمي سجل قيد الطعون بالنقض، تسجل فيه تصريحات وعرائض الطعون بالنقض حسب تاريخ وصولها.

- يتم التصريح بالطعن بالنقض من طرف الطاعن أو محاميه في محضر بعده أمين الضبط الرئيسي لدى المحكمة العليا أو المجلس القضائي أو أمين الضبط. وللطاعن أجل شهرين ابتداء من تاريخ التصريح بالطعن بالنقض، كما أنه يجب على الطاعن أن يبلغ رسميا المطعون ضده خلال أجل شهر واحد من تاريخ إيداع عريضة الطعن.

ثانيا: اعتراض الغير الخارج عن الخصومة:

يهدف اعتراض الغير الخارج عن الخصومة إلى مراجعة أو إلغاء الحكم أو القرار أو الأمر الاستعجال الذي فصل في أصل النزاع، كما يجوز لكل شخص له مصلحة ولم يكن طرفا ولا ممثلا في الحكم أو القرار أو الأمر المطعون فيه، تقديم اعتراض الغير الخارج عن الخصومة. حسب نص المادة 381 ق.إ.م.⁽²⁾.

وتنص المادة 384 ق.إ.م. أنه " يبقى أجل اعتراض الغير الخارج عن الخصومة على الحكم أو القرار أو الأمر قائما لمدة خمس عشر 15 سنة، تسري 3

1 - ا مواد من 557 إلى 559 من قانون اجراءات مدنية ادارية.

2 - قانون الإجراءات المدنية الجزائري

من تاريخ صدوره، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

ثالثاً: التماس إعادة النظر:

يهدف التماس إعادة النظر إلى مراجعة الأمر الإستعجالي أو الحكم أو القرار الفاصل في الموضوع، والحائز لقوة الشيء المقضي به، وذلك للفصل فيه من جديد من حيث الوقائع والقانون.

ويشترط في التماس إعادة النظر:

1. لا يقدم التماس إعادة النظر إلا ضد الأحكام النهائية الحائزة لقوة الشيء المقضي فيه.
2. لا يقدم التماس إعادة النظر إلا ممن كان طرفاً في الحكم أو القرار أو الأمر أو تم استدعاؤه قانوناً.
3. لا يقدم التماس إعادة النظر إلا إذا توفر أحد الوجهين المنصوص عليها في المادة 392 ق.إ.م.إ.

ويكون التماس إعادة النظر بموجب عريضة مكتوبة تقدم إلى الجهة القضائية التي أصدرت الحكم أو القرار أو الأمر الملتمس فيه وفقاً للأشكال المقررة لرفع الدعوى ومصحوبة بنسخة من الحكم محل الطعن ويوصل بثبوت إيداع كفالة بأمانة الضبط الجهة القضائية لا تقل عن الحد الأقصى للغرامة المنصوص عليها في المادة 397 وهي (من 10.000 دج إلى 20.000 دج) أي لا تقل الكفالة عن 20.000 دج⁽¹⁾.

¹ - الوجيز في شرح قانون إ.م.إ، مرجع سابق. ص 47

المبحث الثاني: آثار دعوى مسؤولية النقل البحري:

لكل مسؤولية آثار، ومن آثار مسؤولية الناقل البحري هو التعويض أو اتفاقيات مسؤولية التي سندرسها خلال هذا المبحث لذا قسمنا هذا المبحث الى الأول: التعويض في مسؤولية الناقل البحري والمطلب الثاني: اتفاقيات المسؤولية.

المطلب الأول: التعويض في مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المطلب التعويض في مسؤولية النقل البحري، لأن المسؤولية تعني التزام الشخص بتعويض الضرر الذي يسببه إلى الغير إذ تنقسم المطلب إلى فرعين الفرع الأول يحتوي على التعويض في حالة الهلاك أو التلف والفرع الثاني في حالة التأخير في التسليم.

الفرع الأول: التعويض عن الهلاك أو التلف

تحدد مسؤولية الناقل بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة، تكون في حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة.

فمسؤولية الناقل لا تتجاوز حدود 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، إما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية ب 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع⁽¹⁾.

فالوحدة الحسابية حددها المشرع في المادة 805 من القانون البحري ب 65.5 ميلغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة. كما ان المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب، فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع لسعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له تأثير⁽²⁾ الكبير على

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 296

2 - القانون البحري الجزائري

الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وانه يتم تحويل الوحدة الحسابية الى العملة الوطنية في حالة الدعوة القضائية حسب قيمت الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم.

فلو افترضنا ان وزن البضاعة الهالكة يقدر بـ 500 كلغ مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، والوحدة الحسابية تتشكل من 65.5 ميلغرام من الذهب فيكون تحويل الواحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم، فمثلا 01 ميلغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج.

500 كلغ × 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية.

15000 حسابية مضروب X 65.5 مقسومة على 01 (العملة الوطنية) وبالتالي يكون التعويض مقدر بـ 982500 دج.

نضرا لغياب الاساس الذي اتخاذه في تحويل الفرنك الذهبي الى العملة الوطنية، ولعدم امكانية اتخاذ الفرنك الفرنسي اساسا للتحويل، انتهت دراسة صندوق النقد الدولي لعام 1974 الى اقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب هي "حقوق السحب الخاصة" (dts)، والزام دول الاعضاء فيه - بما فيه الجزائر - ان تحديد اسعار عملاتها في البنوك المركزية على اساسها.¹

والقيمة التي اختيرت لوحدته التحديد في معاهدة بروكسل 1924 كانت 100 جنيه استرالية ذهب عن كل طرد أو وحدة وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 5⁽²⁾. من المعاهدة، كما أن هذه المادة ألغيت بموجب بروتكول 1968 وأصبح لا يلزم الناقل في حالة هلاك

¹ عبد الكريم زيدان، علي يعلاوي، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2012-2013

² - المادة 04 من اتفاقية بروكسل، مرجع سابق.

البضاعة أو تلفها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة.

ونصت اتفاقية هامبورج لسنة 1978، مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو كلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ب 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة بهلك أو بتلف أيهما أكبر.

وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه يقصد بالوحدة الحسابية، حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وهذا طبقاً للمادة السادسة بند أ⁽¹⁾.

وأصدرت المادة 26 من اتفاقية هامبورج المقصود بالوحدات الحسابية " الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي. تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، أما بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة⁽²⁾.

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 297.

2 - المادة 26 من إتفاقية هامبورج، مرجع سابق.

الفرع الثاني: تحديد التعويض في حالة التأخير:

عند تأخر الناقل عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المطلوب، فإن الناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون تجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فإن المشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض في تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى، وإنما اعتمد على أجره النقل⁽¹⁾.

فإن هذه الحالة مأخوذة كليا من إتفاقية هامبورج، فقد نص البند "ب.. من الفقرة الأولى من المادة السادسة من إتفاقية هامبورج على أنه " تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة الخامسة عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على أن يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع عقد النقل البحري".⁽²⁾ إلا أن المشرع الجزائري وضع قيودا على تعيين الحد الأقصى للتعويض يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع هنا يفترض أن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم جزء من البضائع فحسب.

ففي هذه الحالة لا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجره النقل المستحقة عن جميع البضائع إذا تجاوز مرتين ونصف من الأجره المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجره³

فلو افترضنا أن الأجره المضررة بموجب عقد النقل البحري هي 120.000 دج وتأخر الناقل في تسليم البضائع التي تقابل أجره الناقل نصف الأجره الإجمالية أي 600.000 دج،

1 - كمال مصطفى طه، مرجع سابق، ص 56.

2 - بند "ب" من إتفاقية هامبورج. مرجع سابق.

3 بسعيد مراد، المرجع السابق ص 300

فهي في هذه الحالة يكون مقدار مرتين ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة هو 150.000 دج ما تجاوز إجمالي أجرة النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض 120.000 دج أما إذا افترضنا في المثال السابق أن الناقل تأخر في تسليم ربع البضاعة، فتكون الأجرة المقررة عنها 3000 دج ويكون مقدار مرتين ونصف أجرة النقل 750.000 دج مما يقل عن إجمالي الأجرة النقل تكون الحد الأقصى للتعويض 75.000 دج.

المطلب الثاني: اتفاقيات المسؤولية

لدى الناقل مجموعة من الوسائل يتحرر بواسطتها من المسؤولية رغم توافر أركانها وبالتالي لا يلزم بالتعويض فقط، فقد اعتاد الناقلون على إدراج شروط في سندات الشحن، من شأنها أن تعفي الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا.

فسنحدد في هذا المطلب اتفاقيات المسؤولية من خلال الفرع الأول حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل والفرع الثاني الحالات المستثناة من الاعفاء

الفرع الأول: حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل

قد تناولت هذه الحالات المادة 803 من ت.ب.ج وهي

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته.
- حالة الاخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان او المرشد او المندوبون البحريون الاخرون.
- حالة الحريق الا اذا كان مسببا من فعل او خطأ الناقل.
- حالة اخطار وحوادث البحر والمياه الاخرى الصالحة للملاحة.
- حالة القوة القاهرة.

-حالة الاضطرابات واغلاق المستودعات او المصانع في وجه العمل واعاقته كلياً او جزئياً
مهما كانت الأسباب.

-حالة عيب خفي او طبيعة خاصة او عيب ذاتي للبضائع او نقص البضاعة اثناء السفر

-حالة اخطاء الشاحن ولاسيما في التخريب او تكيف او تعليم البضائع.

-حالة عيب خفي في السفينة لم يضره بالرغم من الاهتمام الكافي،

-حالة انقاد حياة الأشخاص او الأموال في البحر او المحاولة في ذلك،

--واخيراً يعفى الناقل من المسؤولية حسب المادة 803 دائماً اذا قدم الناقل الدليل بان الخطأ او

الضرر لم يمكن بسببه شخصياً او بسبب مندوبه وانهم لم يسهموا في الخسارة او الضرر

أولاً: الأسباب العامة للإعفاء

والسبب العام لدفع المسؤولية يكون باثبات السبب الاجنبي، لانه هو الذي يقطع السببية في

عناصر المسؤولية¹ وتتمثل هذه الاسباب العامة فيما يلي:

1. عدم صلاحية السفينة للملاحة

في هذه النقطة نجد ان المشرع الجزائري اكتفى بان فرض على الناقل بذل الهمة الكافية قبل

السفر او عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، فاذا اثبت انه قام بالتزامه وبذل العناية

الكافية، وان السبب كان عيب خفي لم يتمكن من اكتشافه قبل السفر او سبب خلل طرا على

السفينة بعد ابتداء السفر². زالت عنه المسؤولية

2. الاخطار الملاحية

¹ خلفي امين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة الماجستير

في القانون ، فرع قانون المسؤولية المهنية ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ، 2009، ص 109

² علي حسن يونس، العقود البحري، دار الفكر العربي، مصر 1978 ص 102

الخطا في الملاحة هو الخطا النفي الذي يرتكب في قيادة السفينة وتسييرها، مثلا لو خالف الربان قواعد السير في البحار وترتب على ذلك اصطدام السفينة وتلف البضاعة المشحونة عليها¹.

الاعفاء من هذه الاخطاء الملاحية يبرزه ان الناقل لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة سيرها بما للربان من سلطة واسعة في التصرف.

3. العيوب الخفية

يقصد بها التي العيوب التي لاكتشفها اليقظة المعقولة للناقل²، لكن اثبات الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي لاعفائه من المسؤولية، بل وجب عليه اثبات صحة مايدعيه ويكون ذلك بشهادات تصدرها جهات مختصة مكلفة بفحص ورقابة السفن، وهي "مؤسسات التصنيف العالمية" وتؤكد ان مثل هذا العيب يمكن الا يتفطن اليه حتى المحترفين³

4. خطأ الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها

تنفي المسؤولية من الناقل من الناقل اذا اثبت ان ما اصاب البضاعة من ضرر كان بخطا من الشاحن نفسه، كعيب في تغليفها او حزمها او عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة، وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة علم الشاحن بها⁴.

5. القوة القاهرة

¹ نفس المرجع ص 105

² جبارة نورة، نظام الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، اطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2008 ص 125

³ هاني دويدار المرجع السابق ص 281

⁴ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013 ص 72

يدخل ضمن القوة القاهرة مثل الصواعق، والزلازل، ويشترط في هذه الحوادث الا يكون في استطاعة الناقل البحري للبضائع توقعها او دفعها، كما يقع الناقل البحري بمبدأ اثبات القوة القاهرة.

6. انقاد الارواح والاموال

الانقاد يلزم الريان بحسب الاحوال على تقديم المساعدة سواء الاموال او الاشخاص، وقد يترتب على تادية هذا الواجب تلف بعض البضائع المشحونة، ولذلك يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب تلك البضاعة مادام ان ذلك كان بسبب قيام الريان بواجب انساني، يكون القيام به مفروضا عليه او منسوبا اليه.

ثانيا: الاسباب الخاصة للاعفاء

نص عليها المشرع الجزائري ايضا في حال ماتحقت يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهي كالاتي:

1. المسؤولية النسبية

وهو مانصت عليه المادة 804 من ت.ب.ج والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطا مندوبه، وعدم مسؤوليته عن الاخطاء الاخرين¹.

2. ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن

في حالة ما اذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة، فان المشرع الجزائري قد اعفى الناقل من المسؤولية وهذا ماورد في نص المادة 805 من ت.ب.ج.

3. التصريح الكاذب للشاحن

¹ تنص المادة 804 من ق.ب.ج. على مايلي "في حالة تلاقي اخطاء الناقل او مندوبيه مع سبب اخر مساعد على الخسائر او الاضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولا نسبيا عن خطئه او خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الاخطاء او الاضرار، ويجب على الناقل ان يثبت بانه مسؤول عن بقية الخسائر ولاضرار"

هو ما نصت عليه المادة 810 من ت.ب.ج بقولها " لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة او الضرر المسبب للبضائع او ما يتبعها، اذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها او قيمتها في وثيقة الشحن او وثيقة اخرى مؤيدة للنقل"

4.نقل البضاعة على سطح السفينة

استثناء عن الاصل العام في عدم جواز نقل البضاعة على سطح السفينة، فانه يمكن ان تطرح مسألة عدم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالرغم من نقله لها على سطح السفينة وفي غير الاماكن المخصصة لها، وذلك في حالة ما اذا تم التحميل قد وقع بالاتفاق مع الشاحن، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 774 من ت.ب.ج.¹

5.نقل الحيوانات الحية

لم يذكر القانون البحري هذه الحالة، لكن تستشف من خلال شروط سند الشحن البحري فنجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن ملاكها او ما يلحقها من الضرر، وهذا ماجاء في الشرط 21منه:"ان الناقل وقائد السفينة لايتعرضون لاية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ولايسالون عن الامراض او الحوادث ولا عن مقتل احداها اثناء الرحلة ومهما كانت الاسباب وليسوا ملزمين باعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا اي شيء اخر الا في حدود المعقول².

الفرع الثاني: الحالات المستثناة من الاعفاء

يجوز للناقل او متابعيه التمسك باحكام المسؤولية، شريطة ان يثبت التابع ان الخطا الذي ارتكبه كان بسبب الوظيفة او بمناسبةها

¹ الواحد راشد، مرجع السابق ص74.

² هادف محمد الصالح، "التزامات ومسؤولية الناقل البحري"، نشرة القضاء، العدد65مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل

غير انه في بعض الحالات قد تضرر علامات تبني ان الضرر او الخسائر التي لحقت البضاعة، كان نتيجة عن فعل عمدي للناقل او احد مندبيه¹، سواء تعمد احداث الضرر او جازف بالسفينة وهو على معرفة تامة ان الضرر سوف يحدث، في حين ينتج الضرر نضير اهمال الناقل.

اولا: الفعل العمدي

ان الفعل العمدي يشبه كثيرا الغش، ففيه تتجه ارادة الناقل الى احداث الضرر بحيث يقوم بعمل او يمتنع عن اداء عمل وهو على يقين تام انه سيلحق ضرر بصاحب الحق في البضاعة "شاحن او مرسل اليه" وخير مثال عن ذلك: تدوين تصريحات كاذبة في سند الشحن، سواء تعلقت بقيمتها او بطبيعتها او بكميتها، وينطبق على هذه الحالة مايسمى "بتحديد المسؤولية نظرا لان العمل يدخل ضمن المسؤولية التقصيرية وهذا ماتجه اليه القضاء المصري تحت عنوان سقوط الحق في التمسك بتحديد التعويض"².

اما اتفاقية هامبورغ جعلت الغش او الخطا الجسيم، من ضمن الاسباب التي تمنع الناقل البحري للبضائع من الاستفادة، من تحديد المسؤولية ولقد نصت المادة 1/8 منها على مايلي: "لا يحق للناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها بالمادة السادسة، اذا اثبت ان الهلاك او التلف او التاخر في التسليم نتج عن فعل او تقصير من الناقل ارتكبه يقصد التسبب في هذا الهلاك او التلف او التاخر"³.

¹ تنص المادة 816 من الامر 76-80 على: "تسري احكام المادة التالية اي المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق".

² دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع الحقوق، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، قسم العلوم القانونية و الادارية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة ص76

³ المادة 1/8 من ا. هامبورغ. المرجع السابق

يلزم الشاحن في هذه الحالة اثبات غش او خطأ الناقل، بالتالي امكانية الاستفادة من مبلغ التعويض.

انا البروتوكول المعدل بمعاهدة بروكسل 1979 فقد نص على حرمان الناقل سيء النية، او المهمل من التمسك من تحديد المسؤولية ولم تستعمل لفظ "الغش او الخطأ الجسيم" نظرا لاختلاف مدلولها بين انظمة العام.

ويختلف الخطأ من حيث الدرجة فهناك الخطأ الجسيم واليسير والتافه، كما ان الغش ليس مفترض¹، وبالتالي يقع على عاتق المضرر عبء اثباته، حيث يثبت نية الناقل او احد تابعيه الى الحاق الضرر بالبضاعة، ومثال ذلك سرقة البضائع.

ثانيا: اهمال الناقل

يتحقق في حالة علم الناقل البحري للبضائع ان العمل او الامتناع عن العمل، سوف يؤدي الى الحاق الضرر بالبضاعة ومع ذلك يقوم بالمخاطرة، كما يطلق على الاهمال الخطأ الواعي او عدم الاكتراث ويتجلى عدم الاكتراث فيما يلي:

.انصراف ارادة الناقل الى الامتناع او ارتكاب الفعل، اما في حالة عدم كون الفعل ارادي فيحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية، مثل: الانحراف الاضطراري عن المسار المتفق عليه.
ان يكون الناقل على علم تام بحصول الهلاك او التلف او التأخير مع ذلك يعتمد إلى ارتكاب او الامتناع عن اداء عمل معين².

اما محكمة النقض الفرنسية فقد حصرت الاهمال في العناصر التالية:
ان يكون اراديا، وان يعي الشخص خطورة فعله وان يكون عليه تبعا للظروف المحيطة ان يعني ذلك.

¹ محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري منشأة المعارف طبعة 2، مصر، 2002، ص ص 238، 240.

² محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر 1995، ص 192

اما الاثبات فيخضع لمبدأ الحرية، اذ يجوز اقامة الدليل بكافة الطرق والمعيار الذي يحدد الاهمال هو معيار العادي الحريص على ممتلكاته اذا وجد في نفس الظروف¹.

¹ دمانة محمد , دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع ,مرجع سابق ص79

خلاصة الفصل

يعتبر النقل البحري عاملاً مؤثراً في التنمية الاقتصادية و التجارة الخارجية فعند حدوث الضرر يؤدي إلى إثارة نزاع بين الشاحنين و الناقلين و اللجوء إلى القضاء فإجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإجراءات العامة لرفع الدعوى و الأخطار و تقادم الدعوى فهي إجراءات خاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري.

حيث يمكن للدائن و المدين بمراجعة الأحكام القضائية و إعادة النظر فيها بطرق الطعن العادية و الغير عادية و من أثار دعوى مسؤولية النقل البحري التعويض و حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

خاتمة

خاتمة

ان مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية مدنية لانقوم الا اذا توافرت الاركان الثلاثة، الخطا والضرر، ففي حالة حصول ضرر للبضاعة في الفترة الممتدة بين قيام الناقل بتسلمها من يد الشاحن الى غاية تسليمها الى المرسل اليه او ممثليه القانوني تقوم المسؤولية، وهي ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام تنشأ عن عقد النقل البحري، وتقوم على اساس الخطا المفترض، فالخطا يفترض في جانب الناقل البحري بمجرد تعرض البضاعة للضرر، وذلك راجع الى التزام الذي هو على عاتق الناقل البحري، والمتمثل في اصال البضاعة الى ميناء الوصول.

غير انه يمكن للناقل ان يعفي نفسه من المسؤولية، وذلك برد الضرر الحاصل الى السبب الاجنبي الذي لا بد له فيه، الشيء الذي يمنحه فرصة التهرب من المسؤولية، وبالخصوص اذا نظرنا الى الظروف التي تتم فيها عملية نقل.

ونظرا لقيمة التعويضات الهائلة التي قد تؤدي الى اقبال كاهل الناقل البحري ومن ثم افلاسه، واهمية النقل البحري في المجال الاقتصادي، عمد المشرع جاهدا الى تشجيع الاستثمار في هذا المجال، وذلك بسن قوانين تعطي للناقل البحري وهو الطرف الاقتصادي الاقوى، امتيازات تمكنه الاستفادة من الاعفاء الكلي من المسؤولية، وهي التي جاء ذكرها في المادة 803 من القانون البحري والظاهر ان المشرع قد اكثر من الاعفاءات بالرغم من ان الجزائر تعتبر دولة شاحنة، وقد يرجع ذلك الى تاثر المشرع باحكام اتفاقية بروكسل، كما عمد الى تغليب مصلحة الناقلين وذلك من خلال المادة 812 من القانون البحري، والتي اجازت للناقل تحديد مسؤوليته قبل وقوع الضرر وخارج مرحلة تنفيذ العقد.

وحماية للشاحن والمرسل اليه اللذان يمثلان الحلقة الاضعف في العلاقة العقدية، لجأ المشرع الى وضع قواعد اجرائية والمتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري، هذه الاخيرة التي تضرر لنا امتدادات مسؤولية الناقل البحري، اذ ان عقد النقل البحري يبرم بين طرفين اثنين هما الشاحن والمرسل اليه، لكن عند قيام مسؤولية الناقل البحري، يضرر لنا المرسل اليه بصفته المستفيد من العقد.

خاتمة

وبعد الانتهاء من دراسة هذا الموضوع المتعلق بمسؤولية الناقل البحري نستخلص النتائج والتوصيات التالية:

النتائج:

- ان الناقل البحري يعد مسؤول بمجرد ابرام عقد النقل البحري.
- ان عقد النقل البحري من ضمن العقود الفائقة الالهمية نظرا لارتباطه بالاقتصاد العالمي

التوصيات:

- مراجعة القوانين والقرارات المنظمة للعمل بقطاع الناقل البحري في الجزائر.
- انشاء لجنة وطنية لتطوير التجارة والناقل، يشارك في عضويتها أساتذة وباحثين في هذا المجال.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع:

➤ الاتفاقيات الدولية والقوانين:

أ. الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978، المسماة بقواعد هامبورغ .
2. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1124، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم: 64-71 المؤرخ في 1964.

ب. القوانين

1. قانون إجراءات مدنية إدارية، 2008.
2. الأمر رقم 52-53 المؤرخ في 60 أكتوبر 1752، يتضمن القانون البحري، ج ر ع 67، الصادرة بتاريخ 13/30/1755، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 75-37، المؤرخ في 65/32/1775، بتاريخ الصادرة، 05 ر ع ج، 67/32/1775.
- الأمر رقم 76_ 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري (ج ر 29 مؤرخة في 10 ابريل 1977) المعدل والمتمم

➤ الكتب:

1. إيمان فتحى حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري (في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.
2. بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الجزائر، 2009.

3. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
4. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
5. عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة الناقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د. س. ن.
6. علي حسن يونس، العقود البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1978.
7. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
8. لطيف جبر كوماني، القانون البحري "السفينة - أشخاص الملاحة - النقل - البيوع - التأمين"، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
9. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993.
10. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري "النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
11. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف طبعة2، مصر، 2002.
12. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر 1995.
13. مصطفى كمال طه، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1994.
14. هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، د.س.ن.

15. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري السفينة، ج1، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر 1993.
16. _____، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، جامعة باجي مختار، قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، الجزء الأول، 2015.

➤ الأطروحات والمذكرات

أ. أطروحات الدكتوراه:

1. _____، "المسؤولية المدنية للناقل"، رسالة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان، د. س. ن.
2. بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري"، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، د. س. ن.
3. جبارة نورة، "نظام الناقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة"، أطروحة دكتوراه، في الحقوق، فرع الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008.
4. عبد الرحمن ملزي، "نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري"، أطروحة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008.

ب. مذكرات الماجستير:

1. خلفي أمين، "المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع: التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978"، مذكرة ماجستير، في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.
2. دمانة محمد، "دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري"، مذكرة ماجستير، فرع الحقوق، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، قسم العلوم القانونية والإدارية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، د. س. ن.

3. الواحد رشيد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

ج. مذكرات الماستر:

1. حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014.
2. خوفاش نوهة ، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، 2016.
3. عبد الغني عقون، "التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مذكرة ماستر، في الحقوق، جامعة الجزائر، د. س. ن.
4. عبد الكريم زيدان وعلي يعلاوي، "عقد النقل البحري للبضائع"، مذكرة ماستر، قسم قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، 2013.

د. مذكرات الليسانس:

1. أحمد فخري علي، "إشكاليات عقد النقل البحري"، بحث مقدم إلى مجلس كلية القانون جامعة القادسية وهو جزء من متطلبات نيل درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، 2017.

➤ المجالات:

1. هادف محمد الصالح، "التزامات ومسؤولية الناقل البحري"، نشرة القضاء، العدد 65، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 2010.
3. بالقانون رقم 98_05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998.

4. الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 ديسمبر 1975 يتضمن القانون المدني.

➤ المواقع الالكترونية:

1. <http://www.Ouldbennaji.Canalblog.com>
2. <http://www.djelfa.info/vb/showthread>

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوعات
	شكر وعران
	إهداء
أ-د	مقدمة
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري	
6	المبحث الأول : مفهوم مسؤولية الناقل البحري
6	المطلب الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري
7	الفرع 1:تعريف عقد النقل البحري وخصائصه
9	الفرع2:التعريف القانوني لمسؤولية الناقل البحري
10	المطلب الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري
10	الفرع1:ركن الخطأ
13	الفرع2:ركن الضرر
13	الفرع3: العلاقة السببية
21	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
21	المطلب الأول: طبيعة المسؤولية العقدية للمسؤولية الناقل البحري
21	الفرع1:طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي
24	الفرع2:طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية
28	المطلب الثاني: طبيعة المسؤولية التقديرية للمسؤولية الناقل البحري
28	الفرع1:مفهوم المسؤولية التقديرية
29	الفرع2:المسؤولية التقديرية للناقل البحري
31	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري	
34	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري
34	المطلب الأول: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري
34	الفرع1:الاجرات العامة لرفع دعوى

فهرس المحتويات

37	الفرع2: الاجرات الخاصة لرفع الدعوة في القانون البحري
41	المطلب الثاني: طرق الطعن العادية وغيرالعادية في دعوى مسؤولية الناقل البحري
42	الفرع1: طرق الطعن العادية
45	الفرع2: طرق الطعن الغير العادية
49	المبحث الثاني: آثار دعوى مسؤولية النقل البحري
49	المطلب الأول: التعويض في دعوى لمسؤولية الناقل البحري
49	الفرع1: التعويض عن الهلاك او التلف
52	الفرع2: تحديد التعويض في حالة التأخير
53	المطلب الثاني: اتفاقيات المسؤولية
53	الفرع1: حالات الاعفاء عن مسؤولية المدنية للناقل البحري
57	الفرع2: الحالات المستثناة من الاعفاء
61	خلاصة الفصل
63	الخاتمة
66	قائمة المراجع
72	فهرس المحتويات
	الملخص

ملخص:

عقد النقل البحري هو عقد يتعهد بموجبه الناقل بنقل بضائع بحرا من ميناء إلى آخر مقابل دفع أجر وينشأ عن ذلك مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري وتقوم هذه المسؤولية عن ثلاث اركان: ركن خطأ، ركن الضرر، والعلاقة السببية وتظهر الطبيعة القانونية مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي حيث نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري والقانون المدني. أما في القانون الدولي فنصت اتفاقية بروكسيل سنة 1924 ومعاهدة هامبورغ 1978 وعند حدوث نزاع بين الشاحن والناقل واللجوء إلى القضاء فإجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإجراءات العامة لرفع الدعوى والإخطار وتقدم الدعوى فهي اجراءات خاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري حيث يمكن للدائن والمدين بمراجعة الأحكام القضائية وإعادة النظر فيها بطرق الطعن العادية والغير عادية ومن آثار دعوى مسؤولية الناقل البحري والتعويض وحالات إعفاء الناقل البحري للمسؤولية.

Abstract :

A contract of maritime transport is a contract under which the carrier undertakes to transport goods by sea from one port to another in return for payment of a wage and a contractual liability arising from the contract of maritime carriage. This responsibility is three pillars: fault, damage and causal relationship. In which the Algerian legislator provided for the carrier's responsibility in maritime law and civil law. Under international law, the Brussels Convention of 1924 and the Hamburg Convention of 1978, when a dispute between a shipper and a carrier and a dispute between the shipper and the carrier are brought to justice, the carrier's proceedings are based on general procedures for filing suit, The ordinary and extraordinary recourse methods and the effects of the maritime carrier's liability and compensation case and the maritime carrier's liability exemption.