

جامعة أحمد دراية أدرار



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون الأعمال

تحت إشراف الدكتور:

أزوا عبد القادر

من إعداد الطالبين

براويق نوال

عامر سمير

لجنة المناقشة

رئيسا	أستاذ بجامعة أدرار	الأستاذ الدكتور: أقصاوي عبد القادر
مشرفا ومقررا	أستاذ بجامعة أدرار	الأستاذ الدكتور: أزوا عبد القادر
عضوا مناقشا	أستاذ بجامعة أدرار	الأستاذ الدكتور: بن طيبي مبارك

السنة الجامعية: 2022/2021



شهادة الترخيص بالإيداع

انا الأستاذ(ة): أزور عبد القادر
المشرف مذكرة الماستر الموسومة بـ: مسؤولية الناقل المجهري للبضائع في التمهيد
الجزائري

من إنجاز الطالب(ة): عامر مسعود

و الطالب(ة): سيراجة فؤاد

كلية: العلوم والعلوم البيئية

القسم: قسم الحقوق

التخصص: قانون الأعمال

تاريخ تقييم / مناقشة: 2022/05/27

أشهد ان الطلبة قد قاموا بالتعديلات والتصحيحات المطلوبة من طرف لجنة التقييم / المناقشة، وان المطابقة بين
النسخة الورقية والإلكترونية استوفت جميع شروطها.
ويامكانهم إيداع النسخ الورقية (02) والإلكترونية (PDF).

- امضاء المشرف:

A. Azor

ادرار في: 08/05/2022

مساعد رئيس القسم:



شكر و عرفان

الحمد لله الذي تتم بنعمته الصالحات، حمدا تدوم به النعمة
وتترف به النعمة ويستجاب به الدعاء، ويزيد الله من فضله ما يشاء

أن أعاننا على إتمام هذا العمل المتواضع
أتقدم بجزيل الشكر وأسمى عبارات العرفان و الإمتنان والتقدير

إلى الأستاذ الدكتور المشرف ﴿أزوا عبد القادر﴾
لإشرافه على المذكرة، وعلى ملاحظته القيمة، وتوجيهاته السديدة،
وكان له الفضل في إخراج هذه الدراسة إلى حيز الوجود كاملة، فجزاه
الله عنا خير الجزاء وجعل عمله شفعا له و أكثر له العطاء.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساعدني وقدم لي يد العون في
إنجاز هذه المذكرة فجزيل الشكر لهم جميعا.

كما أتقدم بالشكر الكبير إلى عمال و أساتذة و دكاترة

﴿كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة أحمد دراية أدرار﴾

وكذلك إلى كل زملائي إختصاص ﴿قانون الأعمال﴾

والحمد لله
الذي تتم بنعمته
الصالحات.

إهداء

إلى روح أُمي العزيزة رحمة الله عليها

إلى أبي المبجل ذا الروح الطيبة أطال الله عمره وأمدّه

بالصحة والعافية

وإلى زوجتي وشريكتي في الحياة و ابنتي الغاليتين

﴿صوفيا و سارة﴾

قائمة المختصرات

الإختصار	التسمية
ج.ج.ج.ج	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية
ط:	الطبعة
ج:	الجزء
مج:	المجلد
ع:	العدد
(د.ط)	دون طبعة
(د.د.ن)	دون دار نشر
(د.ب.ن)	دون بلد النشر
(د.س.ن)	دون سنة النشر

مقدمة

مقدمة:

يعتبر النقل البحري للبضائع من أبرز أنواع الأنشطة البشرية إنتشاراً، لاسيما أن البحار والمحيطات تمثل حوالي 71% من مجموع السطح الكلي للكرة الأرضية، و أن النقل البحري تتم من خلاله 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية، بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار وهو ما يمثل 5% من حجم الاقتصاد العالمي. وتلعب الموانئ العالمية و الأساطيل التجارية البحرية دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض اسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي¹.

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يتفق فيه الناقل و الشاحن على نقل بضائع عن طريق البحر، و يعتبر هذا العقد من العقود الرضائية التي تتم بالإتفاق بين الشاحن و الناقل، كما أنه من العقود الفورية فبمجرد إبرام العقد تنشأ العلاقة بين طرفيه و هو ليس من العقود الزمنية كعقود إيجار السفينة، كما أنه محل إهتمام على المستوى الدولي فعقد النقل البحري للبضائع يكون فيه الناقل في مركز أقوى من الشاحن، لذلك تدخل المشرع على المستوى الوطني و على المستوى الدولي لمحاولة تنظيم هذا العقد و الحد من شروط الإعفاء لمسؤولية الناقلين خاصة و أنه من عقود الإذعان.

و لقد تم إصدار أول قانون في الولايات المتحدة الأمريكية بإسم "قانون هارتر" سنة 1893 م²، الذي عمل على الحد من شروط الإعفاء من المسؤولية التي كان يضعها الناقلون في عقد النقل البحري للبضائع، كما إنعقد مؤتمر في لاهاي سنة 1921 لوضع قواعد قانونية ملزمة بين الناقل و الشاحن، و إنتهى المؤتمر بعدم إلزامية هذه القواعد بالرغم من أنها تشكل نموذجاً لسند شحن نموذجي للبضائع، و بالتالي إزداد الإهتمام الدولي لوضع معاهدة دولية تحدد مسؤولية الناقلين في حالة هلاك، تلف، تأخر وصول البضائع، فتم توقيع معاهدة بروكسل 1924³، و التي ظلت تحكم النقل البحري إلى غاية تعديلها سنة 1968 عن طريق رفع الحد الأقصى للتعويض، على أن تتضمن هذه المعاهدة سفن النقل

¹ منقول بتصرف عن مقال للسيد عبد العليم-خصائص و أهمية النقل البحري- منشور في موقع يومية الوطن على الرابط <https://alwatan.com/details/93520> تاريخ الإطلاع 2022/05/03 على الساعة 14:35د.

² و هو قانون فيدرالي صدر في 1893/02/19 بالولايات المتحدة الأمريكية سمي بالهارتر أكت HARTER ACT نسبة لمقترحه على مجلس الشيوخ، كانت نتيجة نضال كبير من الشاحنين ضد شروط الإعفاء من المسؤولية بإعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك كانت من دول الشاحنين.

³ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924 و تعرف بإسم قواعد لاهاي دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931 بعد 8 سنوات من التوقيع عليها و عدلت بموجب بروتوكول سنة 1968 و عدلت مرة أخرى سنة 1979، إنضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 71/64 المؤرخ في 1964/03/02 جريدة رسمية رقم 28 لسنة 1964.

بالحاويات و ظلت مطبقة إلى غاية 1978¹، كما تم وضع معاهدة دولية أخرى تعرف بإتفاقية قواعد هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة أو بما يعرف بإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر سنة 1978 هذه الإتفاقية أقامت توازن بين الناقلين و الشاحنين فجعلت مسؤولية الناقل مفترضة و تقبل إثبات العكس إذا أثبت الناقل، إلا أن الإرادة الدولية إتجهت نحو إحداث إتفاقية جديدة، حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللجنة البحرية الدولية فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 2008 تفويض خاص لجميع دول العالم للتوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع المعروفة بقواعد روتردام نسبة إلى مدينة روتردام بهولندا².

أما في الجزائر لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددًا و إنما يمكن إستنباطه إعتقادا على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري الجزائري³، إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، و يمكن في حالة عدم ذكر إسم الناقل أن يعتبر مجهر السفينة هو الناقل، و المجهر هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكها أو بصفة أخرى يخوله ذات الحق و هو لا يخرج عن كونه مستأجر حسب المادة 572

¹ منقول بتصرف - بسعيد مراد- عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية- رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012، ص 3 و 4.

² بتصرف موقع الأمم المتحدة على الرابط:

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules تاريخ الإطلاع 2022/05/18 على الساعة 19سأ10د، كما جاء في الموقع السالف الذكر بخصوص إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر ما يلي: "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً (نيويورك، 2008) "قواعد روتردام"، ترسي الاتفاقية التي اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول/ديسمبر 2008، نظاما قانونيا موحدًا وحدينا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص، إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، 25 آب/أغسطس 1924)" (قواعد لاهاي)، والبروتوكولات الملحقة بها ("قواعد لاهاي-فيسي")، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 31 آذار/مارس 1978) ("قواعد هامبورغ")، وتقدم بديلا لهذه الاتفاقيات.

وتوفر قواعد روتردام إطارا قانونيا يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاما عالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى" نهاية الإقتباس.

³ الأمر رقم: 76-80، المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج.، ع: 29، المؤرخة في: 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

من القانون البحري الجزائري، و قد تم تعديل المادة 571 من القانون البحري الجزائري من خلال القانون 105/98¹، والتي تم اعادة صياغتها على النحو التالي: "النقل البحري ملكيه عامه يمكن ان تكون موضوع إمتياز" و تضيف المادة 571 في فقرتها الاولى والثانية على انه يستغل خدمات النقل البحري اشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية او اشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري، يمنح الامتياز على اساس دفتر الشروط وفقا للشروط و الكيفيات المحددة عن طريق التنظيم وبذلك ظلت الجزائر محتفظة بالملكية العامة للنقل البحري مع فتح مجال الاستغلال بنظام التعاقد عن طريق منح امتياز لأشخاص محددين وفقا لشروط يحكمها تنظيم خاص و المجلسد في المرسوم التنفيذي 257/08، عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية يخضع لحرية الاثبات في المادة التجارية والكتابة شرط لإثبات العقد وليس لصحته فقد يتم ابرام هذا العقد بين الناقل والشاحن، وفي حالة عدم ابرامه يتم اثباته عن طريق اصدار الناقل لسند الشحن البحري يمثل البضاعة المشحونة ويحدد العلاقة بينهما والالتزامات ويتضمن بيانات جوهرية: اسم الشاحن اسم الناقل، السفينة التي يتم على متنها الشحن، اوصاف البضاعة المشحونة وكل ما يتعلق بنوع وزن البضاعة وقيمتها واجرة النقل، وقد لا يفحص الناقل البضائع بميناء الشحن الى انه يضع بعض التحفظات على سند الشحن كأن يحدد تحفظ بأنه لم يفحص البضاعة او وزنها الا ان هذه التحفظات تؤثر على وثيقه سند الشحن البحري بإعتباره سند ملكية البضاعة المشحونة، لذلك يحرص الشاحن على الحصول على سند شحن بحري يتضمن بيانات كاملة على البضاعة، في مقابل ذلك يحصل الناقل على خطابات او على خطاب الضمان من جانب الشاحن على ان يتعهد هذا الاخير بعدم مطالبة الشاحن في ميناء الوصول بعدم مطابقة البضاعة المسلمة وان سند الشحن قد يكون اسميا او لأمر شخص معين او في شكل لحامله ففي كل الحالات هو دليل على ابرام عقد النقل البحري للبضائع وله حججه اثبات بين الشاحن والناقل وحججه في الاثبات في مواجهه الغير وبذلك يتحمل الناقل الالتزامات المقررة قانونا بدءا من عمليه اعداد السفينة وتجهيزها للملاحة البحرية وهو التزام بتحقيق نتيجة وشحن البضاعة وورصها وتفريغها وهي عمليه فنيه دقيقه تحتاج خبرة متخصصة سواء عند الشحن والتفريق، تختص بها شركات متخصصة لأنها عمليه معقدة تثبت ان البضاعة تم ترتيبها

¹ قانون 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يعدل و يتم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري- جريدة رسمية العدد 47 الصادرة بتاريخ 27/07/1998.

² المرسوم التنفيذي 57/08 المؤرخ في 13/02/2008 يحدد شروط منح إمتياز خدمات النقل البحري و كفاءاته، جريدة رسمية عدد 09 سنة 2008 المؤرخة في 24/02/2008.

في الاماكن المخصصة لها مع مراعاة طبيعة كل بضاعة وكل تقصير يقع على عاتق الناقل، لان عمليه الرص تعمل على حفظ توازن السفينة في الملاحة البحرية وبالتالي المحافظة على سلامة السفينة واستقرارها طيلة الرحلة البحرية بالإضافة الى الاستغلال التجاري الامثل للسفينة، بحيث يتم رص البضاعة بطريقه تسمح باستيعاب اكبر قدر من البضاعة التي يتم شحنها بالإضافة الى ذلك الشحن الى ميناء الوصول والالتزام بخطوط السير المحددة وعدم الرسو في الموانئ خلاف الموانئ المتفق عليها الا في حالات الخطر والمحافظة على البضاعة ووصولها سالمة الى وجهتها، والمشرع راعى في ذلك تدخل السبب الاجنبي والمخاطر البحرية، واهم التزام يقع على عاتق الناقل هو تسليم البضاعة، ويقصد به وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه تسليما فعليا ما عدا وجود اتفاق قبل التفريغ أي قبل إفراغها عن ظهر السفينة ما يعرف بالتسليم تحت الرفع، و قيمة هذا الإلتزام تكمن في أنه إلتزام يرتب آثار قانونية متعددة أهمها قيام مسؤولية الناقل في حالة عدم التسليم في الميعاد المحدد، هلاك البضاعة، سريان التقادم أو إنقطاعه و دعاوى التعويض الناشئة عنه و قد أصدرت المحكمة العليا عدة إجتهادات كلها تنصب حول القيمة القانونية للإلتزام بالتسليم.

وقد إعتمدت الجزائر على التقنين الفرنسي إلى غاية صدور قانون ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، وقد ظهرت بوادر الاهتمام بالجانب البحري في القانون الجزائري أكثر وأكثر منذ سنة 1998 حيث عدلت أحكام القانون البحري بموجب قانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر و كان لآخر تعديل له بموجب القانون 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010.¹

أولا: أهمية الدراسة

تتمثل أهمية الدراسة الحالية فيما يمكن أن تسفر عنه من نتائج إيجابية تفيد في التعرف على النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على أهم وأبرز الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

كما تعود أهمية هذا الموضوع على المستوى العملي من خلال إبراز طبيعة عقد النقل البحري وسند الشحن البحري و وظيفته وإجراءاته و إلتزامات أطرافه، ومدى عناية المشرع الجزائري بهذا النوع من النقل، وتخصيص مكان له في تقنينه، فضلا على إبراز الأحكام الخاصة بطبيعة ونطاق مسؤولية الناقل

¹ قانون 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010 يعدل و يتم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري - جريدة رسمية العدد 46 الصادرة بتاريخ 2010/08/18.

البحري للبضائع، وأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، والجهة القضائية المختصة للفصل فيها، وطرق الطعن فيها، فضلا على إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وتقادمها، من خلال الإشكاليات المطروحة والمثارة أمام الجهات القضائية في العديد من المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري وسند الشحن.

ثانيا: دوافع إختيار الموضوع

لم يكن إختيارنا للموضوع وليد الصدفة بل كان مبنيا على دوافع ذاتية وأخرى موضوعية جعلتنا نفكر بمضمونه مجدية على النحو التالي:

أ/ الدوافع ذاتية

- حب الاستطلاع والرغبة في التعرف على الأحكام القانونية (الإتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري) و أهم الإجهادات القضائية التي تبنتها المحكمة العليا.
- قناعتنا بأهمية هذا الموضوع ومدى حساسيته في صفوف الدارسين خاصة بما يتعلق بموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
- ميولنا الشديد للقانون المدني والإجراءات الإدارية والمدنية بصفة عامة والقانون البحري بصفة خاصة ورغبتنا في البحث في فحواهم بإعتبارهم من المواضيع التي لا تزال تحتاج إلى المزيد من البحث والتعديل، ومحاولة جمع شتات الموضوع حتى يسهل للقارئ الرجوع إليه ومساهمة منا في إثراء البحث العلمي ولو بإضافة لبنة بسيطة لطرح القانون البحري بوجه خاص.
- كون الموضوع سيصبح إضافة جديدة ومساهمة بناءة في إثراء المكتبة، خاصة مع النقص الملاحظ في معالجة هذا الموضوع بصفة خاصة، وأنه يعد من أبرز المواضيع وأهمها في التشريع الدولي و الوطني.

ب/ الدوافع الموضوعية

- كون الموضوع يناقش عقد النقل البحري ودعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع ومدى الإهتمام التشريعي ورغبته في مسايرة التطورات التي يشهدها النقل البحري عن طريق تعديلات القانون البحري الجزائري التي تمت بموجب القانون رقم: 98-05 و القانون 04/10.

ثالثا: إشكالية الدراسة

- من أجل معالجة موضوع المذكرة يمكن طرح الإشكالية الرئيسية التالية:
- ما هي الأحكام الموضوعية و الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء التشريع الجزائري؟

ويندرج ضمن هذا الإشكال جملة من التساؤلات يمكن حصرها فيما يلي:

- فيم يتمثل التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، وسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري؟
- أين تكمن طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وفيما تتمثل أهم وأبرز الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع؟
- من هم أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وماهي الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى؟ وكيف يتم الطعن في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟
- فيما تتمثل إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وما هو تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

رابعاً: المنهج المتبع

من خلال موضوع مذكرتنا المتمثل في: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري فقد إقتضت منا الإجابة على هذه الإشكاليات التي آثرتها طبيعة موضوع الدراسة الإعتماد على منهجية وظفنا من خلالها مناهج مختلفة و تتمثل في:

أ/ **المنهج التاريخي**: فقد فرضه التطور المتواصل لقواعد و أحكام عقد النقل البحري للبضائع و مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و التشريع الدولي.

ب/ **المنهج المقارن**: من خلال مقارنة إجتهدات المحكمة العليا مع النصوص القانونية من جهة و من جهة أخرى المقارنة بين مختلف الإتفاقيات و بين القانون البحري الجزائري.

ج/ **المنهج التحليلي**: تم الإعتماد على هذا المنهج في تحليلنا للنصوص القانونية و الإجتهدات القضائية للمحكمة العليا من أجل تبيين مضمون المذكرة بالمعلومات والأدلة والبراهين القانونية.

خامساً: أهداف الدراسة

إن الأهداف عبارة عن إنعكاس للتساؤلات في جميع الدراسات ونعلم أن لكل بحث علمي أهداف علمية وعملية مسطرة يسعى إلى تحقيقها من خلال النتائج المتوصل إليها في نهاية الدراسة، ولهذا الموضوع عدة أهداف نذكر منها:

- التعرف على التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في الإتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري.

- دراسة طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأبرز الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري.
- التعرف على دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، إجراءات رفعها والجهة القضائية المختصة للفصل فيها وطرق وإجراءات الطعن فيها، بالإضافة إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
- التعرف على عقد النقل البحري و إلتزامات أطرافه كونه يعد من أهم المسائل التي عاجلها القانون البحري و الإتفاقيات الدولية من حيث الآثار القانونية المترتبة في ذمة طرفية، خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح أمام القضاء.
- التعرف على طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث أساس المسؤولية و خصائصها و النطاق المادي لها بالإضافة إلى مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص و الزمان.
- دراسة الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث حالات الإعفاء الإتفاقي أو القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع و كذا التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث تحديد التعويض عن الهلاك، التلف أو التأخير.
- تسليط الضوء على محل دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والجهة القضائية المختصة للفصل فيها وطرق الطعن فيها حسب أحكام القانون البحري و قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.
- دراسة إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع من جهة، و تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع من جهة أخرى.

سادسا: صعوبات الدراسة

من الصعوبات التي واجهتنا أثناء دراستنا لهذا الموضوع تكمن في أن هذا الأخير يحتاج إلى التعمق في كل جزء منه وإعطائه قدره الكافي لبلوغ الهدف، كما سجلنا قلة المراجع و الكتب التي تعنى بهذا الموضوع، إستوجب علينا الإستعانة بالكتب والمذكرات الإلكترونية، صعوبة الحصول على قرارات المحكمة العليا الخاصة بالموضوع فموقع المحكمة العليا على الأنترنت يتوفر فقط على قرارات المحكمة العليا منذ سنة 2005 فقط.

سابعا: التصريح بالخطة

تم تقسيم البحث إلى فصلين، الفصل الأول جاء تحت عنوان النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من خلال دراسة التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة

أخرى دراسة طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وأخيرا الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفصل الثاني إندرج تحت عنوان الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من خلال دراسة دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع من خلال التطرق لإجراءات و تقادم هذه الأخيرة. وفيما يخص خاتمة الموضوع تضمنت جملة من النتائج و التوصيات المتوصل إليها من خلال دراسة الموضوع.

الفصل الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري

للبضائع

تمهيد

المبحث الأول

التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

المبحث الثاني

طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثالث

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد:

إن تطور قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعد نتاجا لذلك الصراع المحتدم والمستمر بين مصالح كل من الشاحنين والناقلين، وبما أن العقد يعد شريعة المتعاقدين من جهة، و للإرادة سلطانا واسعا في رسم شروط التعاقد من جهة أخرى، فلقد ظلت الغلبة للناقلين البحرين، ذلك أن الناقل هو الأقوى مركزا من الشاحن، من حيث أنه الأقدر على إملاء شروطه وفرض البنود التي يرغب إفراغها في العقد.

من هذا المنطلق ولدراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وجب علينا أولا التعرف على التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة أخرى التطرق إلى طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وصولا إلى الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، كالتالي:

المبحث الأول: التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثالث: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

يطرح عقد النقل البحري للبضائع عند تكوينه نفس المشاكل التي يواجهها أي عقد آخر لكننا نواجه سلسلة كاملة من المشكلات المحددة التي ترجع إلى الأهمية في هذه المسألة للكتابة التي تثبت العقد أي سند الشحن، وهذا ما يدفعنا لدراسة تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه من جهة، ومن جهة أخرى دراسة التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية، وصولاً إلى وظيفة سند الشحن البحري وحجتيه.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه.

المطلب الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية.

المطلب الثالث: وظيفة سند الشحن البحري وحجتيه.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه

كما سبق الإشارة فإن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يتعهد بموجبه الشخص الشاحن بدفع أجرة معينة لشخص آخر الناقل الذي يتعهد بدوره بنقل سلعة معينة من ميناء إلى آخر، ويقوم العقد على العديد من الخصائص فهو يعد عقد تجاري، ومن عقود الإذعان، وملزم للجانبين، بالإضافة إلى أنه عقد رضائي، ومن هذا المنطلق تخصص هذا المطلب لدراسة تعريف عقد النقل البحري من جهة، وإبراز خصائصه من جهة أخرى، كالتالي:

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الفقه والتشريع الجزائري.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الفقه والتشريع الجزائري

يعرف عقد النقل البحري بأنه: "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري"⁽¹⁾.

¹ المادة 6/1 من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري

الدولي، منشورات الأمم المتحدة، فيينا 2009، ص 5

متاحة على الموقع الرسمي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي:

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

تاريخ الولوج: 2022/01/02، الساعة: 10:22

وعقد النقل البحري يسري فقط على عقود النقل التي تكون مثبتة بسند شحن، أو بأية وثيقة أخرى مماثلة تكون سند نقل للبضائع بحرا وذلك من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بالناقل وحامل المستند⁽¹⁾.

كما يعرف أيضا بأنه: "تعهد من قبل الناقل على أن ينقل بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر في حين يتعهد الطرف الثاني في العقد الذي هو الشاحن على أن يدفع مكافئة للناقل تسمى مكافئة النقل⁽²⁾، شريطة أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"⁽³⁾.

ومن جهة أخرى يعرف عقد النقل البحري بأنه: "إلتزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل إلتزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"⁽⁴⁾.

من خلال التعاريف السابق يمكن أن نستنتج بأن عقد النقل البحري هو العقد الذي يبرم بين طرفين أحدهما ناقل والآخر الشاحن شريطة أن يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجرة أو مكافئة يتعهد بها الشاحن.

¹ المادة 1/ب من اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن والبروتوكول الملحق، بروكسل في الخامس والعشرين من شهر آب 1924، والبروتوكول الرامي إلى تعديل الاتفاقية المذكورة الموقع في بروكسل بتاريخ 68/2/23، والمعدل بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1978، وسنة 1979.
متاحة على الموقع الرسمي للاتفاقيات بألمانية:

<http://77.42.251.205/DownloadAgreementPage.aspx?Target=All&type=2&ID=3402&language=ar>

تاريخ الولوج: 2022/01/02، الساعة: 10:29

² المادة 738 من الأمر رقم: 76-80، المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج.، ع: 29، المؤرخة في: 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بموجب:

- قانون رقم: 98-05، المؤرخ في: 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 والمتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج.، ع: 47، المؤرخة في: 27 يونيو 1998

- قانون رقم: 10-04، المؤرخ في: 15 غشت 2010، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج.، ع: 46، المؤرخة في: 18 غشت 2010

³ المادة 739 من الأمر رقم: 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴ كحيل حياة، بوعوبنة سليمة، مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، الجزائر، مج: 5، ع: 2، جوان 2020، ص 532

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري بالعديد من الخصائص أهمها أنه عقد رضائي (أولا)، وعقد ملزم للجانبين (ثانيا)، ومن عقود الإذعان (ثالثا)، بالإضافة إلى أنه عقد تجاري (رابع)

أولا: عقد النقل البحري عقد رضائي

يعد عقد النقل البحري عقدا رضائيا يشترط لإنعقاده تطابق إرادة طرفي العقد (الناقل والشاحن) دون حاجة لإجراء شكلي، أي أنه ينعقد قبل صدور سند الشحن⁽¹⁾ الذي يعد وسيلة لإثباته. ومنه فإن الرضاء ضروري لقيام العقد، فإذا شحنت بضائع في السفينة بغير علم الربان جاز له أن يقوم بإنزالها من السفينة أو أن يأخذ عنها أجره مضاعفة، وله أن يلقبها أثناء السفر في البحر إذا كانت بطبيعتها مما يمكن أن يسبب ضررا للسفينة أو لسائر الحمولة⁽²⁾.

ثانيا: عقد النقل البحري عقد ملزم للجانبين

يعد عقد النقل البحري عقدا ملزما للجانبين نتيجة لما ينشئه من التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين، فالناقل يلتزم بشحن البضائع وتفريغها وكذا ما قد يعهد إليه من أعمال متصلة بهما، في حين يلتزم المتعاقد معه أو الشاحن بدفع أجره النقل المتفق عليها، وبمعنى آخر يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة، أي أنه عقد معاوضة حيث يحصل كل من المتعاقدين على مقابل لما يقدمه خدمة النقل مقابل أجره⁽³⁾.

¹- يعتبر سند الشحن ذلك السند الذي يسلمه الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، وموقع من الناقل أو الربان على تسلمه البضاعة المنقولة عن طريق البحر، وبذلك يمكن إعتباره سندا للإستلام والحيازة، وسيتم التفصيل فيه ضمن المطلب الثاني من هذا المبحث.

أنظر في ذلك: دحماني مجّد الصغير، **مدى خضوع سند الشحن البحري للقانون الصرفي**، مجلة القانون العقاري والبيئة، مج: 10، ع: 01، جانفي 2022، ص 93

²- فماز لمياء، عقد النقل البحري، محاضرات موجهة لطلبة الأولى ماستر، السنة الجامعية: 2022/2021، متاحة على الموقع الرسمي لجامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر:

https://elearn.univ-tlemcen.dz/pluginfile.php/142555/mod_resource/content/1/...pdf

تاريخ الولوج: 2022/01/02، الساعة 14:22، ص 5

³- بسعيد مراد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية**، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2019/2018، ص 20

ثالثا: عقد النقل البحري من عقود الإذعان

يعد عقد النقل البحري من عقود الإذعان⁽¹⁾ نتيجة لتفاوت المراكز الإقتصادية بين طرفيه حيث يخضع الشاحن للشروط التي يفرضها الناقل دون أن يتمكن من مناقشتها، فتكون عبارة عن شروط نموذجية في سند الشحن، معدة مسبقا⁽²⁾، أي أن يقتصر فيها القبول على مجرد التسليم بشروط مقررة توضع من قبل الناقل والتي لا يقبل فيها أي نوع من المناقشة والشروط⁽³⁾.
ومنه فإن عقد النقل البحري للبضائع يعد من عقود الإذعان نتيجة إنفراد الناقل بتحديد مضمونه الإتفاقي بشروطه دون نقاش ولا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط وما يضمنه العقد من بنود.

رابعا: عقد النقل البحري عقد تجاري

بالرجوع إلى الأمر رقم: 59-75 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم فإنه نص صراحة على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع: كل مقاوله لإستغلال النقل أو الإنتقال"⁽⁴⁾، ونص أيضا على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله: التعامل بالسفينة بين كل الأشخاص، الشركات التجارية، وكالات ومكاتب الأعمال مهما كان هدفها، العمليات المتعلقة بالمحلات التجارية، كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"⁽⁵⁾.

يستشف من فحوى المادتين أعلاه بأن عقد النقل البحري يعد عقدا تجاريا دائما بالنسبة إلى الناقل إذ يترتب عليه أعمال النظام القانوني للأعمال التجارية والتي يميزها عن غيرها من الأعمال التجارية.

¹ يخضع تفسير عقد الإذعان للقواعد الواردة في القانون المدني، فقد يكون القبول مجرد إذعان لما يملبه الموجب، فالقابل للعقد لم يصدر قبوله بعد مناقشة ومفاوضة بل هو في موقفه من الموجب لا يملك إلا أن يأخذ أو يدع، ولا كان في حاجة إلى شيء لا غنى عنه فهو مضطر إلى القبول فرضاؤه موجود ولكنه مفروض عليه، ومن ثم سميت هذه العقود بعقود الإذعان.

أنظر في ذلك: عبد الرزاق السنهوري، **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عامل الإثبات، آثار الالتزام**، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1967، ص 1454

² فماز لمياء، المرجع السابق، ص 6

³ خديجة نبات، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام**، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، جامعة بومرداس، 2018/2017، ص: 52

⁴ المادة 6/2 من الأمر رقم: 59-75، المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، **يتضمن القانون التجاري**، ج.ر.ج.ج، ع: 101، المؤرخة في: 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم

⁵ المادة 3 من الأمر رقم: 59-75، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم

المطلب الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

سنتطرق في هذا المطلب لدراسة التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية من

جهة، ومن جهة أخرى دراسة تنظيمه القانوني في التشريع الجزائري، كالتالي:

الفرع الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية

الفرع الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري

الفرع الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية

إن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تقم بتعريف وثيقة النقل البحري، رغم أن الهدف من إبرامها هو توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحرية، وإنما أشارت من خلال الفقرة الثانية من المادة الأولى منها على أن عقد النقل من لا ينطبق إلا على العقود التي يتم إثباتها بسند الشحن أو بأي وثيقة لها نفس قيمة هذا السند.

أما بخصوص قواعد هامبورج لسنة 1978 وعلى خلاف اتفاقية بروكسل أوردت تعريفا لوثيقة النقل البحري من خلال الفقرة السابعة من المادة الأولى، والتي تبين من خلالها أن وثيقة النقل البحري هي عبارة عن وثيقة يتم من خلالها إثبات إبرام عقد النقل، وأن الناقل بالفعل قد تسلم البضاعة، أو أنه قد قام بشحنها فعلا على متن سفينة معينة ويكون مؤشر عليه بكلمة مشحون، وفي المقابل يتعهد الناقل بموجب نص مدون على الوثيقة بأن يسلم البضاعة لمن يكون حاملا الوثيقة النقل البحري.

أما بخصوص اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر لسنة 2008 فلم تتعرض لوثيقة النقل البحري الورقية وإنما احتوت أحكامها على سجلات النقل الإلكترونية⁽¹⁾.

الفرع الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري

لمعالجة التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري وجب علينا تعريفه (أولا)، ثم مضمونه وبياناته (ثانيا)، وأهم وأبرز الخصائص التي يقوم عليها (ثالثا)، وصولا إلى صلاحيات والتزامات أطرافه (رابعا)، وأخيرا تاريخ إصداره (خامسا).

¹ **نقلا عن:** عمار فيصل، **وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية**، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون

الخاص، تخصص قانون بحري ونقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018/2017،

أولاً: تعريف سند الشحن البحري

وهو وثيقة إثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها⁽¹⁾، إذ بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بھوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها⁽²⁾، وإذا سلم الناقل إلى الشاحن خلال استلام البضائع، وثائق تعطيه الحق بھذه البضائع، يستطيع أن يطالب بوثيقة الشحن مقابل استلام البضاعة⁽³⁾، كما يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة ومشحونة، وكذلك اسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل⁽⁴⁾.

ثانياً: مضمون وبيانات سند الشحن البحري

من جملة ما يجب أن يشتمل عليه سند الشحن البحري من بيانات ما يلي:

- ✓ العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحاً وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحريمها.
- ✓ عدد الطرود و كميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.
- ✓ الحالة والتكليف الظاهرين للبضاعة⁽⁵⁾.
- ✓ تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن، حيث يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بھذه النواحي، وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محرراً من مسؤوليته والتزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن⁽⁶⁾.

¹ المادة 749 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

² المادة 748 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

³ المادة 750 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁴ المادة 751 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁵ المادة 752 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁶ المادة 753 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

ثالثاً: خصائص سند الشحن البحري

يتمتع سند الشحن البحري بجملة من الخصائص أهمها:

- ✓ تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن⁽¹⁾.
- ✓ يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية، أو لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن الأمر، وحاملها، إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن⁽²⁾.
- ✓ يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر وذلك من خلال وثيقة الشحن الاسمية، بالتخلي عن دين، أو وثيقة الشحن الأمر بالتظهير، أو وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حل التصرف بالبضاعة المعينة واستلامها⁽³⁾.
- ✓ إذا اختلفت نسخ وثيقة الشحن، لا يمكن لكل طرف أن يتمسك بالبيانات المدرجة في النسخة التي يحملها إلا إذا كانت هذه البيانات واردة أيضاً في النسخة الموجودة بين يدي الطرف الآخر⁽⁴⁾.
- ✓ 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 شحن مباشرة، ولا يحتج بالإشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين⁽⁵⁾.

¹- المادة 757 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 758 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 759 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- المادة 762 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- المادة 764 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

رابعاً: صلاحيات وإلتزامات أطراف سند الشحن البحري

بالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري يمكن إدراج صلاحيات وإلتزامات أطراف سند الشحن

البحري:

- ✓ إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق⁽¹⁾.
- ✓ يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديّة للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها، وعلامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو محتومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة⁽²⁾.
- ✓ 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 755 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها⁽³⁾.
- ✓ يتمتع الناقل الذي يكون دفع تعويضاً لصاحب البضاعة، نظراً لمسؤوليته التكافلية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة، بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن⁽⁴⁾.
- ✓ يتعين على الناقل الأخير أن يطالب المرسل اليه بحقوق وامتيازات الناقلين السابقين الذين ذكروا بالوثيقة⁽⁵⁾.

خامساً: تاريخ إصدار سند الشحن

يجب أن تكون وثيقة الشحن مؤرخة ويشمل ذلك جميع نسخ سند الشحن، وتكون مطابقة لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على ظهر السفينة، إذ يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ، ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن

¹- المادة 754 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 755 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 756 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- المادة 766 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- المادة 768 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة، ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها⁽¹⁾.

المطلب الثالث: وظيفة سند الشحن البحري وحجيته

يتخصص هذا المطلب بدراسة عنصرين مهمين لسند الشحن البحري ألا وهما وظائفه، وحجيته، وهو ما سوف نوضح من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: وظيفة سند الشحن البحري.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن البحري.

الفرع الأول: وظيفة سند الشحن البحري

تتعدد وظائف سند الشحن البحري بين اعتباره وسيلة لإثبات استلام البضاعة، أو كأداة لتمثيل البضاعة، وإثبات عقد نقل البضائع، وهو ما سوف نوضحه من خلال ما يلي:

أولاً: سند الشحن البحري وسيلة لإثبات إستلام البضاعة

يعد سند الشحن البحري وسيلة لإثبات إستلام البضاعة كون إصداره من قبل الناقل يبين حالة وعدد البضائع التي استلمها من أجل شحنها، وتاريخ ومدة صلاحيتها ووزنها ووجهتها، بالإضافة إلى إسم الجهة الشاحنة ومركزها التجاري أو القانوني وإسم السفينة وخصائصها... وغيرها من البيانات المتعلقة بالشاحن، ولذلك فإن البيانات المدرجة بوثيقة الشحن يتم بها تعيين البضاعة المشحونة وهذه البيانات تتعلق بالبضائع كما ذكرنا سابقاً، شريطة أن يتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضاعة كما تسلمها كمية ونوعاً حيث تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع من تلك الواقعة⁽²⁾.

ثانياً: سند الشحن البحري أداة لتمثيل البضاعة

يعد سند الشحن البحري أداة لتمثيل البضاعة كونه يمثّلها في حد ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة، وبالتالي يسمح له أثناء سيرها في البحر ضمن السفينة بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع ورهن وغيرها، حيث يقوم بتسليم سند الشحن للمشتري أو الدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها، ويشترط لكي يعتبر سند الشحن سند

¹ المادة 760 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² بوقادة عبد الكريم، **القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري**، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، مج: 2، ع: 4، أبريل

ملكية أن يمثل السند البضاعة المنقولة، وأن يكون للحامل الحق بالتصرف بالبضاعة خلال الرحلة البحرية، وأن يكون حامل سند الشحن محولا بأن يطالب الناقل بالبضاعة في ميناء التفريغ "الوصول"⁽¹⁾.

ثالثا: سند الشحن البحري أداة لإثبات عقد نقل البضاعة

يعد سند الشحن البحري أداة لإثبات عقد نقل البضاعة نتيجة لما يحتويه من شروط النقل، حيث أن إثباته يكون محرر بجميع طرق الإثبات وذلك عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية⁽²⁾، غير أن الكتابة في عقد النقل الغرض منها إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن والذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل⁽³⁾.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن البحري

تأخذ حجية سند الشحن البحري منظورين، أولهما حجيته في الإثبات بين طرفيه، وثانيهما حجيته بالنسبة إلى الغير.

أولا: حجية وثيقة الشحن البحري في الإثبات بين طرفيه

بالرجوع إلى المادة 761 من القانون البحري الجزائري و التي تنص على أنه " تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة الحامل من الغير بحسن نية"⁽⁴⁾.

يتبين من خلال نص هذه المادة أن الحجية التي تحملها وثيقة الشحن البحري في الإثبات بين الناقل البحري والشاحن، تعد نسبية و ليست مطلقة، و هذا ما يتيح للأطراف تقويضها وإثبات عكس ما جاء في الوثيقة⁽⁵⁾.

¹- سعيد سعيد، **عقد النقل البحري للبضائع**، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

قسم القانون الخاص، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2018/2019، ص 34

²- وقد أكد المشرع الجزائري من خلال فحوى القانون البحري المعدل والمتمم على أنه تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي

ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع وإستلامها.

أنظر في ذلك: المادة 749 من أمر رقم: 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- سعيد سعيد، المرجع السابق، ص 34

⁴- المادة 761 من أمر رقم: 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- يوسف بشوش، **القوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري في القانون الجزائري**، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، مج: 12، ع: 2، جوان

ولإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، لا بد من التمييز بين حالتين⁽¹⁾:

✓ إذا كان عقد النقل عقدا تجاريا: يجوز في هذه الحالة إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه.

✓ إذا لم يكن عقد النقل تجاريا: لا يجوز في هذه الحالة للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها كالإقرار أو اليمين عملا بنصوص القانون المدني.

ثانيا: حجية سند الشحن البحري بالنسبة إلى الغير

تشكل بيانات سند الشحن البحري بعد إعطائها الشكل الكتابي دليلا كتابيا قاطعا على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، وحجيته تتمثل في إثبات الحقوق والالتزامات الخاصة بين أطراف العقد، وكذا في مواجهة الغير⁽²⁾.

وبالرجوع إلى الفقرة الأولى من المادة 761 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم السالفة الذكر نجد أنها أجازت للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصطلحته أن يتمسك بها في مواجهة طرفي العقد أي الناقل والشاحن، إذ لا يحق لهما إنكار صحة هذه البيانات في مواجهة الغير وإثبات عكسها حيث أن السند في هذا الصدد له حجية مطلقة لصالح الغير، ولا يمكن نقضها بأي دليل ولو كان كتابيا⁽³⁾.

وبالتالي فإن وثيقة الشحن البحري لها حجية قاطعة في الإثبات لصالح الغير بشرط أن يكون حسن النية، فإذا كان الغير يعلم بعدم صحة البيانات الواردة في وثيقة الشحن فإنه يعد سيئ النية، الأمر الذي يترتب عليه أنه يجوز للناقل البحري أو الشاحن إقامة الدليل على خلاف ما ورد في وثيقة الشحن، وبناء عليه يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية، وعلى العكس فإن المرسل إليه يستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن بكافة الطرق⁽⁴⁾.

¹- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 27

²- يقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفا في إبرام عقد النقل البحري وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، كشركة الضمان التي تعوض الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع أثناء نقلها فتحل محل المضرور في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، أو أنه حامل وثيقة الشحن البحري، والذي يجوز له مما التمسك بما ورد في وثيقة الشحن في مواجهة الناقل والشاحن.

أنظر في ذلك: يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 428

³- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 14

⁴- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 15

المبحث الثاني: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تشتمل طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع على الأساس الذي تستند عليه وأهم وابرز الخصائص التي تقوم عليها هذه المسؤولية، في حين أن نطاق هذه المسؤولية يكون من حيث الزمان، والأشخاص، وهم ما سوف نوجزه من خلال ما يلي:

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وجب علينا أولاً توضيح أساس هذه المسؤولية من جهة، ومن جهة أخرى إبراز أهم الخصائص التي تقوم عليها، وهذا على النحو التالي:

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفرع الثاني: خصائص مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حسب نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري فإن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه⁽¹⁾، ويستخلص من نص هذه المادة أن الناقل البحري ملزم بنقل البضائع وذلك بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تحقق النتيجة المقصودة، أي عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فلا يعفى الناقل من هذه المسؤولية⁽²⁾ إلا إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة من إحدى الحالات التالية⁽³⁾:

✓ الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

¹ المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² تقوم المسؤولية القانونية بوجه عام على أساس من أسس ثلاثة الأساس الأول وهو الخطأ الواجب الإثبات وفي هذه الحالة يقع عبء إثبات الخطأ الذي نتج عنه الضرر على عاتق المدعي في مواجهة المدين. و الأساس الثاني الخطأ المفترض وفي هذه الحالة يفترض الخطأ في جانب المدعى عليه (المدين) أي أن الدائن يعفى من إثبات الخطأ. والأساس الثالث المسؤولية المفترضة، وفي هذه الحالة أيضاً يقع عبء الإثبات على عاتق المدعى عليه (المدين)، غير أن مضمون الإثبات مختلف في هذه الحالة حيث لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل يجب عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر الذي لا يد له فيه أو لأحد من تابعيه، كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي.

أنظر في ذلك: محمد فتاحي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي إتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، مج: 14، ع:

4، أبريل 2020، ص 48

³ المادة 803 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

✓ حالة عدم الصلاحية للملاحة للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 من نفس القانون⁽¹⁾.

✓ أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

✓ الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

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

✓ أخطاء الشاحن، ولاسيما التحزيم أو تكيف أو تعليم البضائع.

✓ عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي.

✓ إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

✓ الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

✓ أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبية، وأنهم لم يسهموا في الحسارة أو الضرر.

إستناداً لما سبق فإن إلتزام الناقل بنقل البضائع ينشأ عن عقد النقل البحري، لذلك يعد إلتزام تعاقدية والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بهذا الإلتزام العقدي هي مسؤولية عقدية من جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر، بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وليس أمام الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية.

ومما تجدر الإشارة إليه أن إعتبار إلتزام الناقل بنقل البضاعة بأنه إلتزام بتحقيق نتيجة وليس إلتزاماً ببذل عناية يصب في مصلحة الشاحن، حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعيه بإتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، بل لا بد من إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر⁽²⁾.

¹- تنص المادة 770 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم على أنه: يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي: وضخ السفينة في حالة صالحة للملاحة، أو تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، أو تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها.

²- مُجّد فتاحي، المرجع السابق، ص 49

الفرع الثاني: خصائص مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يمكن إيجاز أهم وأبرز خصائص مسؤولية الناقل البحري للبضائع من خلال ما يلي⁽¹⁾:

- ✓ مسؤولية الناقل البحري هي عبارة عن قواعد آمرة لا يمكن الإتفاق على مخالفتها، وذلك بحكم أنها تتعلق بالنظام العام.
- ✓ مسؤولية الناقل البحري للبضائع مصدرها عقد النقل، فالناقل ملتزم بالتزاما عقديا بتوصيل البضاعة سليمة كما ونوعا وتسليمها للمرسل إليه.
- ✓ مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية، تنشأ نتيجة إخلال الناقل بالتزامه، والمتمثل في إيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.
- ✓ تنشأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمجرد عدم تحقيق النتيجة دون حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من الناقل لأن إلتزامه هو التزم بتحقيق نتيجة.
- ✓ تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على العقد، بإرادة الأطراف المتعاقدين هي التي تحدد مداها، وقد إنصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها في مقدار الضرر المتوقع.
- ✓ الناقل يكون مسؤول إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو الضرر أثناء وجود البضاعة في عهدته إلا إذا أثبت أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادث ونتائجه.

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لبحث نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع وجب علينا تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الزمان من جهة، ومن جهة أخرى توضيح صور النطاق المادي لمسؤوليته، وصولا إلى نطاق مسؤوليته من حيث الأشخاص، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الزمان.

الفرع الثاني: صور النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الزمان

¹- الوالد رشيد، مسؤولية النقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة

معمرى مولود، تيزي وزو، الجزائر، 2022/2021، ص 31

إن القانون البحري الجزائري تأثر بإصلاحات القانون الفرنسي سنة 1966 و تضمينه لعدة أحكام من معاهدة بروكسل حيث إعتد نظام وحدة عقد النقل البحري⁽¹⁾، بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم نجده نص على أن عقد النقل البحري يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه⁽²⁾، وبالتالي فإن المقصود بمسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الزمان المدة بين إستلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ الآخر.

كما نص نفس القانون أيضا كما ذكرنا سابقا بأن الناقل يعد المسؤول الأول والأخير عن أي نوع من الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه⁽³⁾.

وقد جسدت المحكمة العليا أحكام المادتين 739 و 802 من القانون البحري الجزائري في العديد من قراراتها، ومثال ذلك القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1997/07/22 في قضية الشركة الجزائرية للتأمينات ضد (ب ج أ) و الذي نص "من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكليفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، ومن المقرر قانونا أيضا أنه تتم خدمات الشحن و التفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي، ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة المجلس أخلطوا 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 إليه تسليما قانونيا، فإنهم بذلك خرخوا القانون و عرضوا قرارهم للنقض"⁽⁴⁾.

وبما أن عملية نقل البضائع تقوم على عدة مراحل فبطبيعة الحال يتوافر عنصر الزمن بينهم، فنجد أولها مرحلة الشحن ومن ثم التحميل ثم رصها و تستيفها، وتأتي الرحلة البحرية، وصولا إلى تسليمها، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في فحوى القانون البحري بنصه على أن الناقل البحري يقوم بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها...⁽⁵⁾، وفي حالة عدم تحديده يسلك الطريق المعتاد⁽⁶⁾، كما

¹- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 23

²- المادة 739 من الأمر رقم: 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 802 من أمر رقم: 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- **قرار المحكمة العليا، رقم 153230**، الصادر بتاريخ: 1997/07/22، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالملحة القضائية للمحكمة العليا،

عدد خاص، 1998، ص 147.

⁵- المادة 773 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁶- المادة 775 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

أن الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ العقد، وعند وصول الناقل إلى ميناء التفريغ يقوم بفك البضاعة وتفريغها من السفينة⁽¹⁾ وتسليمها أخير إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني⁽²⁾.

والتسليم يكون بناء على وثيقة الشحن أو وثيقة نقل صحيحة طبقا لنص المادة 782 من القانون البحري الجزائري، وهذا التسليم الذي ينهي المسؤولية لا يكون إلا للمرسل إليه وليس إلى مؤسسة الميناء، وقد 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⁽³⁾.

من خلال ما سبق نستنتج أنه تقع على عاتق الناقل البحري مسؤولية نقل البضائع من حيث الزمان من بداية شحنها والتحميل ثم رصها و تستيفها و أثناء الرحلة البحرية إلى غاية تسليمها كل هذه المراحل تجعل الناقل البحري مسؤولا مسؤولية تامة على إحترام عامل الوقت المحدد للقيام بكل مرحلة.

الفرع الثاني: صور النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يأخذ النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع العديد من الصور أهمها هلاك البضاعة، أو تلفها، أو التأخير في وصولها.

أولا: هلاك البضاعة

إن المقصود بهلاك البضاعة هنا هو فسادها أو إختفائها أو تلاشيها مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، وتأخذ صورتين أولهما **هالك كلي** يتحقق عند عدم وصول البضاعة بأكملها الجهة الوصول بسبب ضياعها أو إلقائها في البحر من أجل انقاد بقية الشحنة أو السفينة أو بيعها أثناء الطريق لتمويل السفينة، وثانيهما **هالك جزئي** وسببه ضياع بعض الطرود مثال أو سرقتها.

وتتحقق في هذا الفرض مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة الجزئية للبضائع، فالهالك الجزئي ينصب على كمية البضاعة المنقولة، وذلك خلافا للضرر المادي الذي ينصب أساسا على نوعيتها⁽⁴⁾، فالإلتزام المفروض على الناقل هو عملية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه من قبل الشاحن بحالتها الطبيعية،

¹- المادة 786 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 776 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 23

⁴- هاشمي عثمان، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري**، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، الشعبة الحقوق، التخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2018/2019، ص 28

وبنفس المقاييس و المعايير و الكمية المدرجة في سند الشحن البحري، إذ أن الناقل يسأل عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، و يسأل في حال ما نقصت في الوزن أو العدد، والفرق بين الهلاك والنقص الموجود في البضاعة هو أن في هذه الأخيرة لا تقوم مسؤولية الناقل البحري⁽¹⁾.

ثانياً: تلف البضاعة

يختلف تلف البضاعة على هلاكها، فالمقصود هنا بالتلف إصابة البضاعة بنوع من التلف مما ينتج عنه عدم صلاحيتها للإستعمال الذي أعدت له، أو سوء حالتها، أو أن إستخدامها لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف⁽²⁾.

يستشف من هذا التعريف بأن مسؤولية الناقل هنا تلزمه بأن يسلم البضاعة مهما كان نوعها بجميع المواصفات المدرجة في سند الشحن فإذا كانت البضاعة قد وصلت على خلاف لتلك الشروط والقواعد المسندة فإن على المسلم أن يثبت تحفظاته عن البضاعة على وصل التسليم أو على مستند الشحن ذاته، وذلك ببيان ما أصابها من النقص أو التلف بشكل محدد⁽³⁾.

وبالرجوع إلى فحوى القانون البحري الجزائري فنميز عدة حالات تقوم للمسؤولية:

✓ في حالة تسليم الناقل لسند الشحن نظيف وتلفت البضاعة لا يمكنه إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن.

✓ إذا كان التلف الذي أصاب البضائع قد حصل بسبب عيب ذاتي فيها؛ فيحق للناقل إثبات ما يخالف بيانات مسند الشحن حتى بمواجهة الغير.

✓ إذا كان الناقل قد ضمن مسند الشحن العيب الذي عليه البضاعة بموجب تحفظات يديها⁽⁴⁾.

ثالثاً: التأخر في وصول البضاعة

يختلف التأخر اختلافاً تاماً عن باقي الصور الأخرى فالمقصود به هو عدم إلتزام الناقل بواجب تسليم البضاعة في الوقت المحدد في عقد سند الشحن أو في الميعاد الذي يفترض أن يسلمها فيه إذا كان الميعاد غير محدد، وقد نص المشرع الجزائري ضمن القانون البحري على وجوب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حال عدم تحديده فبالطريق العادي⁽⁵⁾.

¹- الوالد رشيد، المرجع السابق، ص 41

²- حلو عبد الرحمان حلو، **التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري**، مجلة المنارة، مج: 22، ع: 2، جانفي 2021، ص 168

³- هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 29

⁴- المادة 756 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- المادة 1/775 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

كما أورد المشرع الجزائري في القانون نفسه إعفاء الناقل من مسؤولية التأخر في حالة حدوث أي ظرف أو تغيير في الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك⁽¹⁾.

كما أن التأخير يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليمها في الميعاد المقرر، الأمر الذي يلحق ضرراً بالشاحن نتيجة مطالبة المرسل إليه بتنفيذ إلتزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع، ويقع عبئ إثبات التأخير على عاتق المرسل إليه، فإذا كان سند الشحن قد تضمن الميعاد المتفق عليه، فإنه لا يثير أي إشكالية، فبمجرد عدم وصول البضاعة في ذلك الميعاد، تقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير⁽²⁾.

الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

يمكن التفرقة بين ثلاث أشخاص من حيث المسؤولية عن النقل البحري للبضائع إذ نجد منهم مسؤولية الناقل الفعلي، و مسؤولية مجهز السفينة، وأخيراً المسؤولية في حالة النقل المتتابع "النقل بوثيقة مباشرة".

أولاً: مسؤولية الناقل الفعلي

إستناداً إلى المادة 786 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم فإن الناقل البحري يتعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر فيصبح هو الناقل الفعلي أو الناقل البديل، ولكن إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذ من طرف الناقل المتعاقد، فإننا نصبح أمام أكثر من ناقل أحدهما فعلي والآخر متعاقد، ويكون أمام المرسل إليه في هذه الحالة بالرجوع إلى "الناقل المتعاقد" ويطالبه بالتعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو بجزء منها.

كما يجوز لهما الرجوع إلى الناقل الفعلي لطلب التعويض عن الأضرار التي وقعت أثناء وجود البضاعة في عهدته، و يجوز لهما أيضاً رفع دعوى التعويض ضد الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بالتضامن بالرغم من إنعدام الرابطة العقدية بين الشاحن والناقل الفعلي، وأساس المطالبة بالتعويض هنا هو الأساس نفسه الذي يتم على أساسه الرجوع على الناقل البحري المقررة في القانون البحري⁽³⁾.

¹ المادة 2/775 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² نقلاً عن: هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 29

³ نقلاً عن: عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق العلوم، مج: 6، ع: 1، جانفي 2021، ص 225

ثانيا: مسؤولية مجهز السفينة

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم نجده نص على أنه: " إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح"⁽¹⁾.

يستخلص من نص هذه المادة بأن مجهز السفينة هو الناقل، وهو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر، ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي التعرف على اسم السفينة وذلك للتعرف على مالکها وهو الناقل البحري. أما في حالة إستئجار السفينة فالمرسل إليه عليه الرجوع إلى وثيقة الشحن حتى يتعرف على الناقل، إستنادا لثلاث فروض⁽²⁾:

في حالة إستئجار السفينة على أساس الرحلة: تكون للمؤجر صفة الناقل لأنه يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، وهذا إستنادا لما نص عليه القانون البحري الجزائري بأن يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد إستئجار السفينة للرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة⁽³⁾.

في حالة إستئجار السفينة بھيكلها: فالمستأجر هو الناقل البحري، ويتمتع بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة مقابل تعهد المؤجر بموجب عقد إستئجار السفينة بھيكلها بأن يضع السفينة بدون تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد.

في حالة إستئجار السفينة لمدة معينة: المستأجر تكون له صفة الناقل وليس المالك أن هذا الأخير بصفته المؤجر يلتزم بأن يضع السفينة في يد وتصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليها.

و قد جسدت المحكمة العليا أحكام المادة 754 من القانون البحري الجزائري في عدة قرارات نذكر على سبيل المثال منها القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية رقم 39957 بتاريخ 1987/07/09 في قضية شركة ش ص ضد (ش.ج.ت.ن) و الذي نص على أنه " من المقرر

قانونا أنه عند عدم ذكر إسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولا عن النقل، و من ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقا للقانون.

و لما كان من الثابت في قضية الحال - أن اسم الناقل لم يذكر في وثيقة الشحن، فإن قضاة الموضوع بقضائهم بعدم مسؤولية مجهز السفينة كانوا مخالفين القانون.

¹- المادة 754 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 33

³- المادة 651 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

و متى كان كذلك، استوجب نقض القرار المطعون فيه¹.

كذلك القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية رقم 271334 بتاريخ 2002/03/05 في قضية (إ ش ك) و من معه ضد الديوان الوطني المهني للحبوب و من معه، و الذي حمل المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع لمجهز السفينة في حالة عدم وضوح إسم الناقل في عقد الشحن و هذا إستنادا للمادة 754 من القانون البحري الجزائري².

كما إعتبرت المحكمة العليا أنه في حالة عدم ذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن، يمكن إثبات صفة الناقل إستنادا لبطاقة معلومات مصادق عليها من طرف قبطان السفينة، و هذا ما ورد في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية رقم 111669 بتاريخ 1993/10/25 في قضية شركة ش ج لتأمين النقل و من معها ضد (نوربال هفتور بألمانيا) و الذي نص على أنه "من المقرر قانونا انه في حالة ما إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن أو ذكر بشكل غير واضح، عد مجهز السفينة- التي تحمل البضاعة على متنها - هو الناقل و لما كان ثابت -في قضية الحال- أن صفة الناقل مؤكدة ببطاقة المعلومات و مصادق على صحتها من طرف قبطان السفينة، فإن القرار الذي قضى بإنعدام الصفة لدى المطعون ضدها، دون الأخذ بعين الإعتبار هذه الوثائق، قد خرق القانون، و يستوجب النقض"³.

ثالثا: المسؤولية في حالة النقل المتتابع "النقل بوثيقة مباشرة"

يخضع هذا النوع من النقل لشروط سند الشحن المباشر، وبالتالي يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول و من ثم الرجوع على الناقلين اللاحقين "بالتضامن".

و بموجب معاهدة هيئة الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط يكون هناك شخص يسمى متعهد النقل هو الذي يتعاقد معه صاحب البضاعة، و متعهد النقل هو الذي يبرم العقود مع ناقلين آخرين أو ينقل البضاعة بوسائله الخاصة، وإذا وصلت البضاعة متضررة فإن العلاقة بين متعهد النقل و مالك البضاعة تحكمها الاتفاقات المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط و بإمكانه أن ينفي مسؤوليته تبعا لكل نظام وإذا عجز عن ذلك ليس له سوى تحديد مسؤوليته حسب كل نظام⁽⁴⁾.

¹ قرار منشور في كتاب القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية - الطبعة السادسة - برقي للنشر، سنة 2021 ص 234.

² قرار منشور في كتاب القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية - الطبعة السادسة - برقي للنشر، سنة 2021 ص 235.

³ قرار منشور في كتاب القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية - الطبعة السادسة - برقي للنشر، سنة 2021 ص 248.

⁴ - نقلا عن: باس زياد كامل السعدي، المرجع السابق، ص 225.

المبحث الثالث: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتمثل الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في بعض الحالات التي تعفي أو تخفف مسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب إتفاق بينه و بين الشاحن أو بما يعرف بالإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع أو تخفيفها، و حالات الإعفاء من المسؤولية بموجب نص قانوني أو ما يعرف بالإعفاء القانوني لمسؤوليته، وأخيرا التحديد القانوني لهذه المسؤولية، وهو ما سوف نوضحه على النحو التالي:

المطلب الأول: الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع أو تخفيفها.

المطلب الثاني: الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع أو تخفيفها

لتوضيح صورة الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع أو تخفيفها وجب علينا أولا دراسة الشروط الباطلة بطلان مطلق من جهة، والشروط التي يجوز الإتفاق عليها من جهة أخرى على النحو التالي:

الفرع الأول: الشروط الباطلة بطلان مطلق.

الفرع الثاني: الشروط التي يجوز الإتفاق عليها.

الفرع الأول: الشروط الباطلة بطلان مطلق

بالرجوع إلى أحكام الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، نجده نص على أنه: "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:
-إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من نفس القانون.

-تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 من نفس القانون، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 من نفس القانون.

-منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع"⁽¹⁾.

إستنادا للنص المشار إليه أعلاه يعد باطلا بطلانا مطلقا الحالة المشار إليها في المواد أعلاه وهي:

✓ إعفاء الناقل من العناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها⁽¹⁾.

¹- المادة 811 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

- ✓ إعفاء الناقل من وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة مع تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب جميع أقسامها التي توضع فيها البضائع وجعلها بصفة جيدة لاستقبال البضائع ونقلها وحفظها⁽²⁾.
- ✓ إعفاء الناقل من عمليات فك و إنزال البضائع بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول وبالعباية التي تم تحميلها⁽³⁾.
- ✓ إعفاء الناقل من المسؤولية خلال الرحلة البحرية أي منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه⁽⁴⁾.
- ✓ ابعاد او تحديد الناقل من المسؤولية النسبية في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر أو الأضرار للبضائع⁽⁵⁾.
- ✓ شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في المادة 805 باستثناء الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤوليته بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري⁽⁶⁾.
- ✓ الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤولياته والتزاماته، كما لو اشترط أنه يضمن الأخطاء في الملاحة فهو شرط باطل⁽⁷⁾.

الفرع الثاني: الشروط التي يجوز الإتفاق عليها

- خلافًا للشروط الباطلة بطلانًا مطلقًا السابقة الذكر، فقد رخص المشرع ضمن أحكام الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:
- ✓ عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.
 - ✓ في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة⁽¹⁾.

¹- المادة 773 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 770 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 780 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- المادة 804 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁶- المادة 808 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁷- المادة 803 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

يستشف من المادة أعلاه أن المشرع الجزائري أجاز للناقل إشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته عن الحسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة وذلك خلال المدة ممتدة بين استلام الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية البدء في تحميلها على ظهر السفينة.

كما أمكنه من إشتراط الإعفاء خلال الفترة الممتدة بين التفريغ ووضع 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 التفريغ⁽²⁾.

المطلب الثاني: الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

لتحديد الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وجب علينا توضيح الأسباب المتعلقة بالسفينة والعاملين عليها، وحالة القوة القاهرة، وخطأ المتضرر، وخطأ الغير، وأخيرا تنفيذ الإلتزام القانوني.

الفرع الأول: أسباب تتعلق بالسفينة والعاملين عليها.

الفرع الثاني: القوة القاهرة.

الفرع الثالث: خطأ المتضرر.

الفرع الرابع: خطأ الغير.

الفرع الخامس: تنفيذ التزام قانوني.

الفرع الأول: أسباب تتعلق بالسفينة والعاملين عليها

تتشترك هذه الأسباب جميعها في أن مردها السفينة ذاتها أو العاملين عليها أو أخطاء ملاحية يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون وهي ما وردت في نص المادة 803 فقرة (أ) (ب) (ط) من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم على النحو التالي:

أولا: حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة

في المادة 770 من القانون البحري

يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها⁽³⁾، كل هذه الشروط

¹ المادة 812 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 270

³ المادة 770 من أمر رقم: 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

إذا توفرت في الناقل والتزم بما فإنه بطبيعة الحال سوف يعفى من أي مسؤولية عن التلف أو الهلاك الناجم حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة التي توجد بعد ذلك وهذا بإقامة الدليل على أنه قام بواجباته المذكورة على أكمل وجه.

ويرتبط هذا الإعفاء ببذل العناية الكافية قبل الرحلة وعند البدء فيها، إذ يقع عبء الإثبات فيها على عاتق الناقل له أن يثبت ذلك بكافة الطرق كالشهادات التي تصدرها السلطات الإدارية وهيئات التفتيش التي تقدمها له بعد الفحص والتحقيق من صلاحية السفينة للسفر⁽¹⁾.

ثانياً: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل

الخطأ في الملاحة هو ذلك الخطأ الفني في تسيير أو قيادة أو توجيه السفينة، حيث أنه عند مخالفة صاحب السفينة أو الربان كل القواعد والأسس القانونية في عملية السير وحدوث حادث ما كالغرق أو الاصطدام بسفينة أخرى أو بصخر يؤدي إلى تلف البضاعة أو هلاكها فإن الإعفاء من المسؤولية على هذه الأنواع من الأخطاء يبرره عدم تدخل الناقل في ملاحة السفينة وسيرها بما للربان لما له من سلطة واسعة في التصرف في هذه الحالات.

وفيما يخص تقرير مسؤولية الناقل عن الأخطاء التجارية فهو من المكاسب التي أحرزها الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الإعفاء من المسؤولية، أما فيما يخص الأخطاء في إدارة السفينة فهي الأخطاء في الأعمال التي تتعلق بالسفينة ذاتها دون أن تدخل في سيرها وحركتها، ولكنها تؤثر بطريقة غير مباشرة في حمولتها، كعدم إحكام غلق إحدى فتحات السفينة مما ترتب عليه دخول مياه البحر وإتلاف البضاعة، والخطأ والإهمال في ملئ خزان المياه بالسفينة بقصد تحقيق توازنها، فهنا يقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة السفينة⁽²⁾.

ثالثاً: عيب خفي للسفينة لا يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي

تقتضي حالة عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر الناقل للتخلص من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة، أن يثبت أن تلك الأضرار قد حدثت نتيجة وجود عيب خفي في السفينة، فبالرجوع إلى فحوى القانون البحري الجزائري نجده نص على أنه يجب أن يجري التفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب صلاحية شهادة السلامة وذلك للتحقق

¹- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 277

²- محمد فتاحي، المرجع السابق، ص 57

من أن السفينة تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية⁽¹⁾، كما يمكن أن تخضع السفينة لتفتيش إضافي عام أو جزئي حسب الحالة عندما ينتج حادث أو يلاحظ عيب ما يخل بسلامة السفينة أو بفاعلية آلات الإنقاذ أو العدة أو عندما تتعرض لتصليحات أو ترميمات هامة⁽²⁾.

وليعفى الناقل هنا لابد من أنه يثبت أنه بذل العناية اللازمة في فحص السفينة وأنه لم يلاحظ أي عيب فيها مثل العجز في الحجم أو الوزن ونقص البضاعة حجما أو وزنا أثناء الطريق، والناشئ عن البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها ويسمى بعجز الطريق وينطبق عادة على البضائع التي تجف مع الزمن كاللحوم والحبوب أو تتبخر كالسوائل ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة البحرية ومدى التغييرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها، ونفس الأمر ينطبق في حالة عدم كفاية التغليف أو عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات الموضوعية على البضاعة⁽³⁾.

الفرع الثاني: القوة القاهرة

ترتبط القوة القاهرة في أصلها بالقضاء والقدر كالصواعق والزلازل وحوادث الحرب و الإضطرابات الأهلية...، ويشترط في هذه الحوادث أن لا يكون في استطاعة الناقل البحري للبضائع توقعها أو دفعها كما يقع على الناقل البحري عبء إثبات القوة القاهرة، وعليه فشرط القوة القاهرة يظهر من منظورين أساسيين هما:

❖ **الأول:** كونها أمرا خارجا عن سلطة الناقل وتوقعاته، أي أنه لا ينسب شيء في حدوثها للناقل كما يجب أن تكون أمرا غريبا غير متوقعا، وأنه ليس بإمكان الناقل توقعه ووضعه في حسبانته، وعليه لا يمكن إعتبار العوامل الطبيعية قوة قاهرة كونها من الأمور المتوقعة، وهذا المبدأ إعتدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/02/03 في قضية شركة كنان ماد ضد الشركة ذات الأسهم تيكسييرا دوغات انجيري هاري كنستريكوس حيث إعتبرت المحكمة العليا في قرارها

¹ المادة 230 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² المادة 231 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³ محمد جمال، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع**، مقال منشور بتاريخ 2010/02/26، متاحة على موقع لجامعة الخلفة، قسم أرشيف مننديات

الجامعة: <https://www.djelfa.info/vb/showthread.php?t=260977>، تاريخ الولوج: 2022/02/04، الساعة: 13:33

كبدأ أن العوامل الطبيعية هي من الأمور المتوقعة أثناء الرحلة البحرية، لا حق للناقل البحري في التمسك بها لإعفائه من المسؤولية على سلامة البضائع المنقولة⁽¹⁾.

و في قرار آخر صادر عن المحكمة العليا ص 249

❖ **الثاني:** كما يشترط كذلك أن يكون الحادث غير ممكن الدفع، أي يستحيل تجنب آثاره.

والاستحالة هنا أن تقدر بمعيار موضوعي وعلى قاضي الموضوع أن يتحقق من توافر شروط القوة القاهرة المذكورة أعلاه، وهي الشروط التي تخضع لرقابة المحكمة العليا⁽²⁾، وواقع الأمر أنه لا سبيل لحصر الحوادث التي يمكن أن تعد قوة القاهرة، بل ذهب بعض من الفقه إلى اعتبار السرقة من قبيل القوة القاهرة إذا حصلت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض وتجنبها غير ممكن وانتهى كل خطأ من الناقل أو تابعيه⁽³⁾.

الفرع الثالث: خطأ المتضرر

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فإن المتضرر الأصلي هو كل من الشاحن أو المرسل إليه أصحاب البضاعة، لذلك يدخل في هذا النطاق كل من أخطاء الشاحن ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع⁽⁴⁾، عيب خفي أو ذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر⁽⁵⁾.

أولاً: أخطاء الشاحن ولاسيما التحزيم أو تكييف أو علامة البضائع

في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية التي تصيب البضاعة من تلف أو فقدان إذا كان ذلك راجعاً لفعل الشاحن ذاته، وهو ما أوردها المشرع الجزائري في المادة 803 فقرة (ح) من القانون البحري الجزائري السابقة الذكر، لاسيما منها التحزيم أو التكييف أو تعليم البضائع، فيعفى الناقل من المسؤولية الناشئة عن عيب التغليف والتحزيم، كأن يكون غير كاف لحفظ البضاعة وحمايتها من ضغط البضائع المجاورة ومن التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الرحلة، أما فيما يخص إعفاء الناقل من خطأ الشاحن في علامة البضاعة، فإنه يجوز للناقل أن يرفض تسجيل تصريجات الشاحن على وثيقة الشحن بالنسبة لعدد

¹- **قرار المحكمة العليا، رقم 694544**، الصادر بتاريخ: 2011/02/23، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا،

ع1، 2012، ص 190

²- ذلك مؤدى اجتهاد المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية عندما قررت في: 1991/06/02 **القرار رقم 735657** منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا 1993، ع: 2، الديوان الوطني للأشغال التربوية، ص 108، أنه يشترط لوجود القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية أن يثبت عدم القدرة على التوقع وعدم القدرة على المقاومة ومن ثم فإن الفضاء بخلاف هذا يعد مخالفاً للقانون.

³- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 277

⁴- المادة 803 / (ح) من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- المادة 803 / (ز) من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

الطرد، القطع، الكمية ووزن البضائع عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحتها، وفي حالة عدم توفر له الوسائل الكافية لديه للتحقق منها⁽¹⁾، كما يجوز له رفض تسجيل علامة التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مدموغة أو غير محتومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة⁽²⁾.

ثانيا: عيب خفي أو ذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر

في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية وذلك لأن السبب لا ينسب إليه بل هو أمر نابع من ذاتية البضاعة وطبيعتها⁽³⁾، ففيما يخص العيب الذاتي أو الخفي للبضاعة فهو أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل، أما نقص البضاعة أثناء السفر فيقصد به نقصها من ناحية حجمها أو وزنها أثناء الطريق، الناشئ عن طبيعة البضاعة أو عيب خاصا، إذ يختلف عجز الطريق باختلاف البضاعة وطول الرحلة البحرية، ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها⁽⁴⁾.

الفرع الرابع: خطأ الغير

لا تنسب أي مسؤولية للناقل في حالة خطأ الغير، حيث نص المشرع على هذه الحالات في القانون البحري الجزائري بنصه على أن الأفعال المسببة للحوادث لا تنسب للناقل⁽⁵⁾، وأن أي سبب آخر آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصا أو بسبب مندوبية، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر⁽⁶⁾.

الفرع الخامس: تنفيذ التزام قانوني

بالرجوع إلى القانون البحري نجده نص على إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، إذ يتعين على كل ربان أن يقدم المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك

¹- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 288

²- المادة 755 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 803/ (ز) من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 229

⁵- المادة 803/ (ك) من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁶- المادة 803/ (ل) من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه للخطر⁽¹⁾، ففي هذه الحالة يعفى الناقل البحري إذا تبين أن تلف البضاعة كان نتيجة قيامه بواجب قانوني، ألا وهو واجب المساعدة أو الإنقاذ.

فلا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا كان نتيجة لقيام السفينة بواجب المساعدة أو حتى المحاولة في ذلك، والانحراف عن الطريق المرسوم للسفينة لأجل المساعدة يعد في ذاته عملاً من أعمال المساعدة، وهذا إستناداً لما جاء في فجوى القانون البحري الجزائري بنصه على أنه لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك⁽²⁾.

المطلب الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وجب علينا دراسة تحديد التعويض عن الهلاك، التلف أو التأخير من جهة، المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري من جهة أخرى، كالتالي:

الفرع الأول: تحديد التعويض عن الهلاك، التلف أو التأخير.

الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري.

الفرع الأول: تحديد التعويض عن الهلاك، التلف أو التأخير.

نص القانون البحري على أنه إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية⁽³⁾، يستشف من النص أن المشرع الجزائري وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإما أنه مسؤول كأصل عام في تصريح الشاحن أو ممثلة 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⁽⁴⁾.

¹- المادة 334 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 2/775 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 805 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 295

أولاً: تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف

في حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة فتحدد مسؤولية الناقل يكون بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة، إذ يعد مسؤول في حدود لا تتجاوز 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد⁽¹⁾ أو وحدة شحن⁽²⁾ أخرى، أما بالنظر إلى وزن البضاعة فتحدد المسؤولية بـ 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة من الوزن الإجمالي للبضائع للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضاعة المتأخرة التي 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⁽³⁾.

والملاحظ أن المشرع 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، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم⁽⁴⁾.

ثانياً: تحديد التعويض في حالة التأخر

وضع المشرع الجزائري وحدة حسابية⁽⁵⁾ للحد الأقصى عن مسؤولية الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع في المادة 805 الفقرة الثالثة من التقنين البحري، حيث تتم عملية تحديد التعويض وعدم

¹- طرد تعني أن البضاعة أو جزءا منها قد حزمت في حزمة واحدة أو أكثر أو تم تجميعها في رباط سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو ما شبه ذلك أو بوضعها في صناديق، بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها وهذه الطرود تحمل أرقاماً وعلامات مميزة ويذكر عددها في سند الشحن وعلى أساس هذا العدد يتم تحديد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية. **نقلا عن:** بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 299

²- وحدة الشحن هي وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل المثبتة في وثيقة الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن دون ربط أو تغليف، والتي لا تميز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها، وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في وثيقة الشحن أساسا لتقدير التعويض، وأما في حال استخدام حاوية أو أية أداة لتجميع البضائع كالبطاني فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. **نقلا عن:** بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 299

³- مدني أحمد، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج: 4، ع: 3، 2019، ص 417

⁴- كيميالية أعراب، **تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري**، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مج: 10، ع: 1، 2019، ص 439

⁵- يقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين (65) ملي غرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة (900) من الألف (1000) في النهاية، ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم. **أنظر:** كيميالية أعراب، المرجع السابق، ص 439

تجاوز الحد الأعلى للمسؤولية من قبل خبراء محلّفين يعهد إليهم تحديد هذه الأضرار وحسابها معتمدين على ما هو محدد طبقاً للقانون⁽¹⁾.

فالمشرع الجزائري اعتمد في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للإخفاض والإرتفاع، وهو ما يكون له التأثير الكبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات إقتصادية عديدة خاصة وأنه تم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم⁽²⁾.

غير أنه نرى في نظرنا أن اعتماد المشرع الجزائري على الذهب في تحديد قيمة التعويض هو إختيار صائب ذلك أن مختلف العملات سواء العملة الوطنية أو العملات الصعبة الأجنبية هي التي تخضع لتقلبات كبيرة نتيجة للأوضاع السياسية و الإقتصادية للدول، و أن الذهب يعتبر الملاذ الآمن للمستثمرين فهو يحافظ على قيمته النسبية أحسن من العملات الورقية أو الرقمية.

الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري

نص المشرع الجزائري في فحوى الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم على أنه: "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 من نفس القانون السابقة الذكر إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح"⁽³⁾.

من خلال المادة أعلاه نلاحظ أن المشرع حمل الناقل المسؤولية الكاملة في حالة الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضاعة والذي يكون نتيجة عن عمل أو إهمال منه مما ألزمه بتعويض جميع الأضرار أو الخسارة اللاحقة بالبضائع وذلك بغير حدود وحسب قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن.

وبما أن التحديد القانوني للمسؤولية حق كفله القانون للناقل فإنه لا يمكن له النزول عنه، فيعد باطلا كل شرط تعاقدى يكون هدفه المباشر أو غير المباشر تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 ما عدا في حالة الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود للمسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه بالمادة 805 من القانون البحري، فلا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل⁽⁴⁾،

¹- شاكر عبد الله إحسان، رنا فارس جبر، **التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع**، مجلة جامعة كريت

للحقوق، مج: 7، ع: 1، 2016، ص: 480

²- كميلية أعراب، المرجع السابق، ص 439

³- المادة 809 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- المادة 808 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

فقد يحدث في حال النقل البحري الدولي للبضائع، أن تكون قوانين الدولة التي ينتمي إليها المضرور الذي يطالب بالتعويض قد وضعت حدوداً لمسؤولية الناقل أقل من المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري و هنا لا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل لمسؤوليته⁽¹⁾.

⁻¹ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 303

الفصل الثاني
الأحكام الإجرائية
لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول
دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني
أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

للحديث والإحاطة بالأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وآثارها يقتضي منا بيان الطريقة التي بموجبها يقتض المضرور حقه و ذلك بالتركيز على الجانب الإجرائي حسب القواعد المكرسة بموجب قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و قواعد القانون البحري الجزائري، من حيث التطرق لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري من المدعي بالمسؤولية والمدعي عليه، والجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا هذا من جهة، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على أهم وأبرز الأحكام المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري من حيث الإثبات وإجراءات التحفظات و آجال تقادم الدعوى، وقف وانقطاع التقادم، مع التركيز بقدر الإمكان على قرارات المحكمة العليا المتعلقة بدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وذلك بالإعتماد على مبحثين نوجزهما على النحو التالي:

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أعطى المشرع الجزائري الكثير من الإهتمام لموضوع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل البحري للبضائع بمناسبة تنفيذ عقد النقل، فنص على إجراءات معينة يجب على رافع الدعوى اتخاذها خلال مواعيد محددة حتى لا ترفض دعواه، وعلى الجهات المختصة بالفصل في هذه الدعاوى، بالإضافة إلى طرق و آجال الطعن وسقوطها، كل هذه الإجراءات السابقة الذكر سوف يتم دراستها من خلال مطالب نوجزها على النحو التالي:

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى

المطلب الثالث: طرق الطعن في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مثلها مثل أي دعوى تقوم على طرفين رئيسيين، أولهما مدعي والثاني مدعي عليه، وهذا ما سوف نتطرق إليه كالتالي:

الفرع الأول: المدعي بمسؤولية النقل البحري للبضائع

الفرع الثاني: المدعي عليه بمسؤولية النقل البحري للبضائع

الفرع الأول: المدعي بمسؤولية النقل البحري للبضائع

المدعي هو ذلك الشخص صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخر وصولها، حيث يكون شاحنا (أولا)، أو مرسلا إليه (ثانيا)، أو الغير "المؤمن" (ثالثا).

أولا: الشاحن

إن الشاحن هو: "من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل، أي صاحب المصلحة في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ورجوع الشاحن على الناقل يكون بمقتضى المسؤولية التعاقدية، إذ يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية"⁽¹⁾.

¹ مدني أحمد، المرجع السابق، ص: 217

أي أن الشاحن يعد طرفاً أصيلاً في عقد النقل فيكون له بذلك الحق في مطالبة الناقل، حيث لا تنصرف هذه المطالبة القضائية للتنفيذ العيني عادة وهذا راجع إلى أن الناقل يجتبي بما تقرره النصوص من تحديد للمسؤولية⁽¹⁾، فالمطالبة تكون بالتعويض عما تعرضت له البضاعة من أضرار بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، و ينشأ هذا الحق عن عقد الذي يمنح الشاحن حق تسلم البضائع بالحالة الموصوفة في سند الشحن في مكان التنفيذ⁽²⁾.

ثانياً: المرسل إليه

المرسل إليه هو: "ذلك الشخص الذي تعهد الناقل البحري في إتفاقه مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه، وبالتالي يخول له حق شخصي ومباشر اتجاه الناقل البحري ويسمح له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير"⁽³⁾.

و على الرغم من أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل الذي حدث بين الناقل والشاحن، إلا أنه يشارك فيه إستناداً إلى سند الشحن والذي يقدمه للشاحن في وقت إستلامه للبضاعة⁽⁴⁾، حيث بعد إستلام البضاعة من طرف الشاحن يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة الشحن التي تتضمن قيوداً بجمهورية الأطراف أي هوية المرسل إليه⁽⁵⁾، وتشمل الإثبات على إستلام الناقل للبضاعة التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر⁽⁶⁾، وتسليمها للمرسل إليه.

نميز من خلال وثيقة سند الشحن حالات لرفع الدعوى بموجبها تتمثل في⁽⁷⁾:

✓ يحق للمرسل إليه له رفع دعوى التعويض ضد الناقل عن الضرر الذي لحقه جراء خطأ إرتكبه الناقل.

✓ تكون للمرسل إليه مصلحة في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة.

¹ سحولي صالح الدين، **دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، قسم الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2007/2008، ص 26

² سعيد سعيد، المرجع السابق، ص 71

³ مدني أحمد، المرجع السابق، ص: 218

4- O.CACHARD, **La force obligatoire vis-à-vis du destinataire des clauses relatives à la compétence internationale stipulées dans les connaissements**, mélanges

GAUDEMET-TALLON, éd. Dalloz, 2008 ? P 147

⁵ المادة 748 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁶ المادة 749 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁷ عباس حلمي، **القانون البحري**، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، (د.س.ن)، ص 141

- ✓ إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتبرأ ذمة الناقل البحري بالتعويض اتجاه المرسل إليه، إذا ما قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن.
- ✓ إذا أوفى الناقل البحري بالتعويض للشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه.
- ✓ إذ أوفى الناقل البحري بالتعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن، بحجة أنه لا يجوز رفع الدعوى مرة ثانية حول نفس الطلبات.

ثالثاً: الغير (المؤمن)

وهو الشخص المخول قانون ليحل محل أي شخص أصابه الضرر من الهلاك أو التلف الذي لحق البضائع أو بسبب التأخير في تسليمها، والرجوع بالمسؤولية إلى الناقل البحري⁽¹⁾، ولا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير⁽²⁾.

ويقع 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⁽³⁾.

وتكون مسؤولية الناقل محدودة اتجاه الغير إن كان رجوع الغير يستند على القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، وهذا وفقاً لما نص عليه القانون البحري، حيث أنه تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في الفصل الرابع من القانون البحري الجزائري المتضمن مسؤولية الناقل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية⁽⁴⁾.

¹- مدني أحمد، المرجع السابق، ص: 218

²- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 309

³- نسبية زعوب، مسعودي نايلي، **مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع**، مذكرة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، الميدان حقوق وعلوم سياسية، الشعبة حقوق، التخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق وعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2018/2017، ص 39،

أنظر أيضاً: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 310

⁴- المادة 813 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

الفرع الثاني: المدعى عليه بمسؤولية النقل البحري للبضائع

يأخذ المدعى عليه بمسؤولية النقل البحري للبضائع في دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير إحدى الصور الآتية: إما أن يكون ناقلا متعاقدا (أولا)، أو ناقلا فعليا (ثانيا)، أو مجهزا للسفينة (ثالثا).

أولا: الناقل المتعاقد

هو الناقل الرئيسي أو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن إذ يبقى مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بغض النظر عن قيامه بالنقل شخصا أو كلف ناقلا آخر بذلك، شريطة أن يبقى مسؤولا عن تنفيذ الاتفاق طوال الرحلة، ومسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أثناء عملية النقل باعتباره وكيفا مع بقاءه مسؤولا حتى إذا سلم البضائع لناقل آخر⁽¹⁾.

وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل بواسطة وثيقة شحن مباشرة، وهذا ما أكده في فحوى القانون البحري فإذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالإشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين⁽²⁾، 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⁽³⁾.

ومنه فإن المشرع الجزائري قد أجاز 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⁽⁴⁾.

¹- مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج: 4، ع: 3،

2020، ص ص 89-90

²- المادة 764 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

³- المادة 765 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁴- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 314

ثانيا: الناقل الفعلي

هو الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعهد بتنفيذ النقل كله أو جزء منه⁽¹⁾، حيث نجده لا يسأل من قبل الشاحن إلا عن الأضرار والتأخير الذي يحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه ويكون بالمقابل مسؤولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد⁽²⁾.

أي أنه إذا كان الناقل المتعاقد مسؤولا قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل فإن الشاحن لا يرتبط بالناقل الفعلي بعلاقة تعاقدية و بذلك يتأسس رجوع الشاحن عليه على قواعد المسؤولية التقصيرية⁽³⁾.

وبالتالي يمكن للشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو تأخر في تسليمها له ولكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية⁽⁴⁾.

و المشرع الجزائري تطرق لحالة الناقل الفعلي في المادة 776 من القانون البحري الجزائري، على أنه عقد يبرم بينه و بين الناقل في حالة توقف الرحلة لسبب ما و هذا من أجل تأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر⁵.

ثالثا: مجهز السفينة

بالرجوع إلى أحكام الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم نجده نص على أنه: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح"⁽⁶⁾، فالأصل حسب هذه المادة أن ترفع دعوى التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري، و الذي يتم التعرف عليه بالرجوع إلى وثيقة الشحن، غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل⁽⁷⁾.

¹ مدني أحمد، المرجع السابق، ص: 219

² شيخي محمد أمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريعات والإتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج: 7، ع: 5، 2020، ص: 372

³ مدني أحمد، المرجع السابق، ص: 220

⁴ نسيبة زعبوب، المرجع السابق، ص: 40

⁵ تنص المادة 776 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم على "في حالة توقف الرحلة لسبب ما يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر".

⁶ المادة 754 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁷ بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 317

وهذا ما أقرته المحكمة العليا حينما قضت أنه: "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"⁽¹⁾.

المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى

لقد تولت المادة 745 من القانون البحري تحديد الجهات القضائية المختصة محليا بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع إذ نصت على ما يلي: " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام ". وهو نص المادة باللغة العربية. غير أننا بالرجوع إلى النص الفرنسي نجد أن هذه المادة تحتوي على فقرة ثانية توسع فيها الاختصاص المحلي ليشمل إضافة إلى ما هو موجود في القواعد العامة ، المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن ، أو ميناء التفريغ بشرط أن يكون هذا الميناء واقع في الإقليم الوطني ، و هذا هو فحوى هذه الفقرة الثانية التي تنص على ما يلي :

" Elles peuvent , on outre, être portées devant la juridiction du chargement ou devant la juridiction du port de port de celui-ci est situé sur le territoire national déchargement , si " . ، وقد طرح هذا الاختلاف بين النص العربي و النص الفرنسي في المادة 745 ق ب مشكل تحديد أيهما أولى بالتطبيق ، خاصة و أن النص العربي هو النص الرسمي ، و قد حسمت المحكمة العليا هذا الجدل و أكدت على وجوب تطبيق أحكام الفقرة الثانية للمادة 745 الواردة في النص الفرنسي من خلال قرارها الصادر بتاريخ 1997.12.16 عن الغرفة التجارية و البحرية ملف رقم 162697. الذي جاء في إحدى حيثياته ما يلي: "حيث انه 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 البضائع وفقا للفقرة الثانية"²، ومن هنا نجد أن المشرع الجزائري قد وسع الاختصاص المحلي في هذا النوع من القضايا حسب مقتضيات المادة 745 ق . ب السالفة الذكر، بإعطائه للمدعى الحق

¹- قرار المحكمة العليا، رقم 39957، الصادر بتاريخ: 1989/07/09، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة

العليا، ع1، 1991، ص 71، نقلا عن: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 317

2 قرار المحكمة العليا ملف رقم 162697 المؤرخ في 1997/12/16 - الغرفة التجارية و البحرية-الإجتهااد القضائي للغرفة التجارية و البحرية عدد خاص 2001- ص 165.

في اختيار المحكمة التي يرفع أمامها دعواه ، أما بالرجوع للقواعد العامة للاختصاص المحلي المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، أو بالرجوع لأحكام الاختصاص الخاصة بالدعاوى البحرية المنوه عنها في المادة المذكورة أعلاه⁽¹⁾.

و بالرجوع لأحكام القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم نجده ينص على أنه تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، و الإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمين، وتحدد مقراتها والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم، كما تفصل بتشكيلة جماعية من ثلاث قضاة⁽²⁾.

مما سبق سنتناول موضوع الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى من خلال فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة نوعيا

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة إقليميا

الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة نوعيا

يعتبر عقد النقل البحري عملا تجاريا بحسب الموضوع³، كما يعد عملا تجاريا بحسب الشكل⁴، فهذا العقد يعد عملا تجاريا بغض النظر عن صفة أطرافه و عليه فتحدد الجهة القضائية المختصة نوعيا للفصل في الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع يتم بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في بابه الثاني الفصل الأول المتعلق بالاختصاص النوعي للمحاكم، حيث نصت المادة 32 منه على انه " المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتشكل من أقسام، و يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية و العقارية والتي تختص بها إقليميا"، كما منح المشرع أيضا للقسم التجاري الاختصاص في الدعاوى المتعلقة بعقد

¹ المادة 745 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

² المادة 32 / 7 من القانون 08-09، المؤرخ في: 25 فيفري 2008، يتضمن **قانون الإجراءات المدنية والإدارية**، ج.ر.ج.ج، ع: 21، المؤرخة في: 23 أفريل 2008.

³ المادة 02 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

⁴ المادة 03 من القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

النقل البحري طبقا للمادة 531 قانون الإجراءات المدنية و الإدارية حيث ينظر القسم التجاري في المنازعات البحرية وفقا للقانون التجاري و البحري و النصوص الخاصة مع مراعاة أحكام المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة إقليميا

ترفع الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة إختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع بدائرة إختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني وهذا طبقا لنص المادة 2/745 من القانون البحري حسب النص باللغة الفرنسية، وهذه القاعدة من جهة، توسع للمدعي لإختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلا أو صاحب الحق في البضاعة، ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية، وبالتالي فإن محاكم كل من مينائي الشحن والتفريغ مختصين إذا كانا واقعين بالتراب الوطني⁽¹⁾.

ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام أي في موطن إقامة المدعى عليه وهذا إستنادا لما جاء في فحوى قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم حيث يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعي عليه، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الإختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها آخر موطن له، وفي حالة إختيار الموطن يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيه الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك⁽²⁾.

وحسب هذه المادة نجد أن المشرع ميز بين حالتين في الإختصاص الإقليمي⁽³⁾:

✓ **عند وجود مدعى عليه واحد:** هنا يتم إعمال القاعدة العامة، أي ترفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه.

✓ **تعدد المدعى عليهم:** هنا يختار المدعي بأن يرفع للدعوى أمام المحكمة الواقعة في دائرتها موطن أحدهم.

كما نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية أيضا بأنه ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية، غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة إختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة،

¹- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 321

²- المادة 37 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³- بربارة عبد الرحمان، **الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية**، ط1، منشورات البغدادي الحقوقية، الجزائر، 2009، ص 81

وأمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها⁽¹⁾.

ولقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة بشأن الاختصاص الإقليمي أين أقرت وأعطت للمدعي 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 الحق⁽²⁾. كما أقرت المحكمة العليا في قرار آخر سابق بأن قضاة الموضوع لما قرروا بأن الجهة القضائية بعنابة هي المختصة لكون الشحن تم بميناء عنابة، وفقا للمادة 745 فقرة 2 يكونوا قد طبقوا القانون صحيحا⁽³⁾.

المطلب الثالث: طرق الطعن في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقر قانون الاجراءات المدنية و الإدارية لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع طريقين للطعن في الأحكام أو القرارات الصادرة في هذه الدعوى، و ينقسم هذين الطريقين إلى قسمين هما: طرق الطعن العادية من جهة، وطرق الطعن غير العادية من جهة أخرى، وهو ما سوف نوضحه من خلال ما يلي:

الفرع الأول: طرق الطعن العادية

الفرع الثاني: طرق الطعن غير العادية

الفرع الأول: طرق الطعن العادية

إستنادا لأحكام قانون الإجراءات المدنية و الإدارية فإن طرق الطعن العادية تتمثل في الإستئناف و المعارضة، و تتميز طرق الطعن العادية بكونها ترتب أثر موقوف لتنفيذ الحكم المستأنف أو المعارض و يتم إعادة النظر في القضية من جديد من حيث الوقائع سواء أمام نفس الجهة التي أصدرته في حالة المعارضة للحكم الغيابي أو أمام تشكيلة قضائية جديدة في حالة الإستئناف تكريسا لمبدأ التقاضي على درجتين، و لكل من المعارضة و الإستئناف آجال معينة حددها قانون الإجراءات المدنية و الإدارية حيث يجب

¹- المادة 4/39 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

²- قرار المحكمة العليا، رقم 162697، الصادر بتاريخ: 1997/12/16، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997، ص 165

³- قرار المحكمة العليا، رقم 64975، الصادر بتاريخ: 1990/02/24، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع1، 1991، ص 67

على أطراف الدعوى إحترامها تحت طائلة سقوط الحق في المعارضة أو الإستئناف، و سنتطرق لهذين الطريقتين على النحو الآتي:

أولاً: المعارضة

إن المعارضة طريق للطعن في الأحكام الغيابية، تتيح للخصم بمراجعة الحكم أو القرار الغيابي و النظر في القضية من جديد في القضية من حيث الوقائع و القانون أمام نفس الجهة التي أصدرت الحكم أو القرار الغيابي المحكمة أو المجلس القضائي، و هذا بإستثناء القرارات الصادر عن المحكمة العليا التي لا تقبل المعارضة فيها، ويكون الطعن في الحكم الغيابي أمام نفس المحكمة التي أصدرته، وبهذا تتحقق للمتهم فرصة إبداء الدفاع عن نفسه مرة ثانية ويضمن للحكم نفسه أن يأتي عنوانا للحقيقة واقعا وليس افتراضاً⁽¹⁾.

فمجرد القيام بالمعارضة يعتبر الحكم الغيابي كأن لم يكن، ما لم يكن هذا الحكم أو القرار مشمولاً بالنفاذ المعجل⁽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.

ولا تقبل المعارضة إلا إذا رفعت في أجل شهر واحد (1) ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم أو القرار الغيابي⁽³⁾، كما ترفع حسب الأشكال المقررة لعريضة افتتاح الدعوى. يجب أن يتم التبليغ الرسمي للعريضة إلى كل أطراف الخصومة، شريطة أن تكون أمام نفس الجهة القضائية التي أصدرت الحكم أو القرار الغيابي، تحت طائلة عدم قبول المعارضة شكلاً، مع إرفاق العريضة بنسخة من الحكم المطعون فيه⁽⁴⁾.

ولا يحتسب اليوم الأول من الميعاد القانوني أي يوم التبليغ ولا اليوم الأخير أي يوم انقضاء الميعاد، و كإستثناء إذا كان اليوم الأخير من الميعاد قد صادف يوم عطلة كلياً أو جزئياً يمدد إلى أول يوم عمل موالي له ويعتد بأيام العطل الواقعة داخل الميعاد⁽⁵⁾.

¹- مصطفى بن عودة، **المعارضة والاستئناف ودورهما في الوصول للحكم العادل في ظل قانون الإجراءات الجزائية الجزائري**، مجلة الوحدات

والبحوث والدراسات، مج: 10، ع: 1، 2017، ص ص 394-395

²- المادة 327 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³- المادة 329 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴- المادة 330 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁵- المادة 405 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

كما يشترط بأن يكون الحكم الصادر في المعارضة حضوريا في مواجهة جميع الخصوم، وهو غير قابل للمعارضة من جديد⁽¹⁾.

ثانيا: الإستئناف

الإستئناف هو الطريق الثاني لطرق الطعن العادية ويهدف إلى مراجعة أو إلغاء الحكم الصادر عن المحكمة⁽²⁾، شريطة أن تكون الأحكام الصادرة في جميع المواد قابلة للإستئناف، عندما تفصل في موضوع النزاع أو في دفع شكلي أو في دفع بعدم القبول أو أي دفع عارض آخر ينهي الخصومة، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك⁽³⁾.

أما الأحكام الفاصلة في جزء من موضوع النزاع أو التي تأمر بالقيام بإجراء من إجراءات التحقيق أو تدبير مؤقت، لا تقبل الإستئناف إلا مع الحكم الفاصل في أصل الدعوى برمتها، إذ يتم الإستئناف في الحكم الصادر قبل الفصل في الموضوع والحكم الفاصل في موضوع الدعوى بموجب نفس عريضة الإستئناف، ويترتب على عدم قبول إستئناف الحكم الفاصل في موضوع الدعوى، عدم قبول إستئناف الحكم الصادر قبل الفصل في الموضوع⁽⁴⁾.

وفيما يخص الشخص القائم بالإستئناف، فقد أقر المشرع الجزائري بأن حق الإستئناف مقرر لجميع الأشخاص الذين كانوا خصوما على مستوى الدرجة الأولى أو لذوي حقوقهم، كما يحق للأشخاص الذين تم تمثيلهم على مستوى الدرجة الأولى، بسبب نقص الأهلية، ممارسة الإستئناف إذا زال سبب ذلك، ويجوز رفع الإستئناف من طرف المتدخل الأصلي أو المدخل في الخصام في الدرجة الأولى⁽⁵⁾.

أما عن ميعاده، فيحدد بشهر واحد (1) ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم إلى الشخص ويمدد إلى شهرين (2) إذا تم التبليغ الرسمي في موطنه الحقيقي أو المختار، شريطة أن لا يسري أجل الإستئناف في الأحكام الغيابية إلا بعد انقضاء أجل المعارضة ذاته⁽⁶⁾.

¹ - المادة 331 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² - المادة 332 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ - المادة 333 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴ - المادة 334 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁵ - المادة 335 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁶ - المادة 336 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ويجوز للمستأنف عليه، استئناف الحكم فرعيا في أية حالة كانت عليها الخصومة، ولو بلغ رسميا بالحكم دون تحفظ وحتى في حالة سقوط حقه في رفع الاستئناف الأصلي، ولا يقبل الاستئناف الفرعي إذا كان الاستئناف الأصلي غير مقبول. يترتب على التنازل في الاستئناف الأصلي عدم قبول الاستئناف الفرعي إذا وقع بعد التنازل⁽¹⁾.

كما يجوز للأشخاص الذين لم تكن لهم صفة الخصم أو لم يكونوا ممثلين في الخصومة أمام الدرجة الأولى، التدخل في الاستئناف إذا كانت لهم مصلحة في ذلك، إذا تعلق الاستئناف بحكم صادر في موضوع غير قابل للتجزئة أو في التزام بالتضامن بين الخصوم، لا يكون ذلك الاستئناف مقبولا ضد أحدهم إلا إذا تم استدعاء بقية الخصوم لحضور الجلسة، أو إذا كان موضوع الحكم غير قابل للتجزئة، أو صدر في التزام بالتضامن، فإن الاستئناف الذي يرفعه أحد الخصوم، يترتب عليه إدخال بقية الخصوم⁽²⁾. ويتم الإستمئناف أمام المجلس القضائي بالكتابة أساس غير أنه يمكن للخصوم تقديم ملاحظات شفوية إضافية ويكون تمثيل الخصوم أمام المجلس القضائي وجوبي من طرف محامي، ويرفع الإستمئناف 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⁽³⁾. من حيث الآثار فإن الإستمئناف له أثر موقف لتنفيذ الحكم المستأنف ما لم يكن مشمولا بالنفاذ المعجل.

الفرع الثاني: طرق الطعن غير العادية

أقر المشرع الجزائري في قانون الإجراءات الإدارية والمدنية المعدل والمتمم على أنه ليس لطرق الطعن غير العادية ولا لآجال ممارسته أثر موقف، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك⁽⁴⁾، فهي بالتالي تعد وسائل للطعن لا توقف تنفيذ الحكم المطعون فيه، حيث تأخذ ثلاث (3) صور أساسية: الطعن بالنقض (أولا)، وإعتراض الغير الخارج عن الخصومة (ثانيا)، وإلتماس إعادة النظر (ثالثا).

أولا: الطعن بالنقض

لا يشكل الطعن بطريقة النقض امتدادا 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

¹- المادة 337 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

²- المادة 338 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³- المادة 539 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴- المادة 348 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

دفاع جديدة لم يسبق عرضها من قبل أمام درجة التقاضي⁽¹⁾، حيث تكون الأحكام والقرارات القابلة للطعن بالنقض:

✓ الأحكام والقرارات الفاصلة في موضوع النزاع والصادرة في آخر درجة عن المحاكم والمجالس القضائية⁽²⁾.

✓ الأحكام والقرارات الصادرة في آخر درجة، والتي تنهي الخصومة بالفصل في أحد الدفوع الشكلية كدفع بعدم الإختصاص أو بعدم القبول نتيجة التقادم أو أي دفع عارض آخر⁽³⁾.

✓ الأحكام والقرارات الفاصلة في موضوع النزاع والصادرة في آخر درجة إلا مع الأحكام والقرارات الفاصلة في الموضوع⁽⁴⁾.

كما يجب أن يقدم الطعن بالنقض في الآجال المقررة له وهي شهرين (2) ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم المطعون فيه إذا تم شخصيا ويمدد هذا الأجل إلى ثلاث (3) أشهر، إذا تم التبليغ الرسمي للحكم في موطنه الحقيقي أو المختار⁽⁵⁾.

ويبني الطعن بالنقض على أحد الأوجه المنصوص عليها في المادة 358 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم⁽⁶⁾، ويجوز للمحكمة العليا أن تثير من تلقاء نفسها وجهها أو عدة أوجه للنقض⁽¹⁾.

¹- بربارة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 261

²- المادة 349 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³- المادة 354 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴- المادة 351 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁵- المادة 354 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁶- تنص المادة 358 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على أنه: "لا يبني الطعن بالنقض إلا على وجه واحد واحد أو أكثر من الأوجه الآتية:

- مخالفة قاعدة جوهرية في الإجراءات، أو إغفال الأشكال الجوهرية للإجراءات، أو عدم الاختصاص.
- تجاوز السلطة، أو مخالفة القانون الداخلي، أو مخالفة القانون الأجنبي المتعلق بقانون الأسرة، أو مخالفة الاتفاقيات الدولية.
- انعدام الأساس القانوني، أو انعدام التسيب، أو قصور التسيب، أو تناقض التسيب مع المنطوق.
- تحريف المضمون الواضح والدقيق لوثيقة معتمدة في الحكم أو القرار، أو تناقض أحكام أو قرارات صادرة في آخر درجة، عندما تكون حجية الشيء المقضي فيه قد أثرت بدون جدوى، وفي هذه الحالة يوجه الطعن بالنقض ضد آخر حكم أو قرار من حيث التاريخ، وإذا تأكد هذا التناقض، يفصل بتأكيد الحكم أو القرار الأول.
- تناقض أحكام غير قابلة للطعن العادي. في هذه الحالة يكون الطعن بالنقض مقبولا، ولو كان أحد الأحكام موضوع طعن بالنقض سابق انتهى بالرفض، وفي هذه الحالة يرفع الطعن بالنقض حتى بعد فوات الأجل المنصوص عليه في المادة 354 من نفس القانون، ويجب توجيهه ضد الحكمين، وإذا تأكد التناقض، تقضي المحكمة العليا بإلغاء أحد الحكمين أو الحكمين معا.

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 وتكون الإجراءات أمام المحكمة العليا كتابيا مع وجوب التمثيل بواسطة محامي معتمد لدى المحكمة العليا وذلك تحت طائلة عدم القبول⁽²⁾.

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⁽³⁾، كما يمكّن بأمانة ضبط المحكمة العليا وبأمانة ضبط المجالس القضائية سجل يسمي سجل قيد الطعون بالنقض، تسجل فيه تصريحات وعرائض الطعون بالنقض حسب تاريخ وصولها⁽⁴⁾.

يتم التصريح بالطعن بالنقض من طرف الطاعن أو محاميه في محضر بعده أمين الضبط الرئيسي لدى المحكمة العليا أو المجلس القضائي أو أمين الضبط⁽⁵⁾، وللطاعن أجل شهرين (2) ابتداء من تاريخ التصريح بالطعن بالنقض لإيداع العريضة بأمانة ضبط المحكمة العليا أو المجلس القضائي يعرض فيها الأوجه القانونية لتأسيس طعنه تحت طائلة عدم قبول الطعن شكلا، كما أنه يجب على الطاعن أن يبلغ رسميا المطعون ضده خلال أجل شهر (1) واحد من تاريخ إيداع عريضة الطعن بنسخة من محضر التصريح و تنبيهه بأنه يجب عليه تأسيس محامي إذا رغب في الدفاع عن نفسه⁽⁶⁾.

ثانيا: إعتراض الغير الخارج عن الخصومة

يهدف إعتراض الغير الخارج عن الخصومة، إلى مراجعة أو إلغاء الحكم أو القرار أو الأمر الاستعجالي الذي فصل في أصل النزاع يفصل في القضية من جديد من حيث الوقائع والقانون⁽⁷⁾، إذ

- وجود مقتضيات متناقضة ضمن منطوق الحكم أو القرار، أو الحكم بما لم يطلب أو بأكثر مما طلب.

- السهو عن الفصل في أحد الطلبات الأصلية، أو إذا لم يدافع عن ناقصي الأهلية".

¹- المادة 360 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

²- المواد من 357 إلى 359 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³- المادة 560 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴- المادة 561 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁵- المادة 562 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁶- المادة 563 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁷- المادة 380 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

يجوز لكل شخص له مصلحة ولم يكن طرفاً ولا ممثلاً في الحكم أو القرار أو الأمر المطعون فيه، تقديم اعتراض الغير الخارج عن الخصومة⁽¹⁾.

كما يجوز لدائي أحد الخصوم أو خلفهم، حتى ولو كانوا ممثلين في الدعوى، تقديم اعتراض الغير الخارج عن الخصومة على الحكم أو القرار أو الأمر، بشرط أن يكون الحكم أو القرار أو الأمر المطعون فيه قد مس بحقوقهم بسبب الغش⁽²⁾.

ويبقى أجل اعتراض الغير الخارج عن الخصومة على الحكم أو القرار أو الأمر، قائماً لمدة خمس عشرة (15) سنة، تسري من تاريخ صدوره، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك غير أن هذا الأجل يحدد بشهرين (2)، عندما يتم التبليغ الرسمي للحكم أو القرار أو الأمر إلى الغير، ويسري هذا الأجل من تاريخ التبليغ الرسمي الذي يجب أن يشار فيه إلى ذلك الأجل وإلى الحق في ممارسة اعتراض الغير الخارج عن الخصومة⁽³⁾.

أما فيما يخص رفع اعتراض الغير الخارج عن الخصومة فإنه يتم وفقاً للأشكال المقررة لرفع الدعوى، ويقدم أمام الجهة القضائية التي أصدرت الحكم أو القرار أو الأمر المطعون فيه، ويجوز الفصل فيه من طرف نفس القضاة، ولا يقبل اعتراض الغير الخارج عن الخصومة، ما لم يكن مصحوباً بوصل يثبت إيداع مبلغ لدى أمانة الضبط يساوي الحد الأقصى من الغرامة⁽⁴⁾.

ويجوز لقاضي الاستعجال أن يوقف تنفيذ الحكم أو القرار أو الأمر المطعون فيه، باعتراض الغير الخارج عن الخصومة حسب الأشكال المقررة في مادة الاستعجال⁽⁵⁾.

ثالثاً: إلتماس إعادة النظر

يهدف التماس إعادة النظر إلى مراجعة الأمر الاستعجالي أو الحكم أو القرار الفاصل في الموضوع، والحائز لقوة الشيء المقضي به، وذلك للفصل فيه من جديد من حيث الوقائع والقانون⁽⁶⁾، كما يجوز تقديم التماس إعادة النظر، إلا ممن كان طرفاً في الحكم أو القرار أو الأمر، أو تم استدعاؤه قانوناً⁽⁷⁾.

¹- المادة 381 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

²- المادة 383 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³- المادة 384 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴- المادة 385 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁵- المادة 386 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁶- المادة 390 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁷- المادة 391 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ويمكن تقديم التماس إعادة النظر إذا بني الحكم أو القرار أو الأمر على شهادة شهود، أو على وثائق اعترف بتزويرها، أو ثبت قضائياً تزويرها بعد صدور ذلك الحكم أو القرار أو الأمر وحيازته قوة الشيء المقضي به، أو إذا اكتشفت بعد صدور الحكم أو القرار أو الأمر الحائز لقوة الشيء المقضي به، أوراق حاسمة في الدعوى، كانت محتجزة عمدا لدى أحد الخصوم⁽¹⁾، شريطة أن يرفع التماس إعادة النظر في أجل شهرين (2)، يبدأ سريانه من تاريخ ثبوت تزوير شهادة الشاهد، أو ثبوت التزوير، أو تاريخ اكتشاف الوثيقة المحتجزة لا يقبل التماس إعادة النظر، إلا إذا كانت العريضة مرفقة بوصل يثبت إيداع كفالة بأمانة ضبط الجهة القضائية لا تقل عن الحد الأقصى للغرامة⁽²⁾.

يجوز للقاضي الحكم على الملتمس الذي خسر الدعوى بغرامة مدنية من عشرة آلاف دينار (10.000 دج) إلى عشرين ألف دينار (20.000 دج)، دون الإخلال بالتعويضات التي قد يطالب بها، مع القضاء بعدم إسترداد مبلغ الكفالة⁽³⁾.

المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أولى المشرع الجزائري أهمية بالغة لعملية التسليم كتصرف قانوني و الذي ينتهي به عقد النقل البحري للبضائع حسب مقتضيات المادة 739 من القانون البحري الجزائري، كما تعد عملية التسليم منطلقا لحساب مواعيد تتعلق بإجراءات، على المضرور اتخاذها تمهيدا للرجوع على الناقل بالمسؤولية أو الرجوع عليه خلال مدة معينة، فمن هذا المنطلق وجب دراسة إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع من جهة، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، كالتالي:

المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تقوم إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضرورة التحفظات ومواعيدها من جهة، وعلى الإثبات وقرينة المسؤولية من جهة أخرى، وهو ما سوف نوضحه كما يلي:

¹ المادة 392 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² المادة 393 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ المادة 397 من القانون 08-09، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

الفرع الأول: ضرورة التحفظات ومواعيدها

الفرع الثاني: الإثبات وقرينة المسؤولية

الفرع الأول: ضرورة التحفظات ومواعيدها

يقصد بالتحفظات قيام صاحب البضاعة أو من يمثله بإخطار الناقل أو من يمثله بالخسائر و الأضرار التي لحقت ببضاعته المشحونة من طرف هذا الأخير عن طريق خطاب مكتوب في آجال قانونية معينة إعتبارا من تاريخ التسليم، وبالرجوع إلى أحكام الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، نجده نص على أنه: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله 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 فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها، وتعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة في نفس القانون"⁽¹⁾.

و قد طبقت المحكمة العليا أحكام المادة 790 من القانون البحري الجزائري في عدة قرارات نذكر منها القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحري رقم 55663 بتاريخ 1989/04/30 قضية : الشركة الجزائرية لتأمينات النقل - الديوان الوطني للتجارة أناكو ضد الشركة الجزائرية الليبية للنقل: الذي جاء فيه "من المقرر قانونا أنه في حالة الفساد الظاهر للبضاعة يحدد يوما للمعاينة و في حالة الفساد الخفي تحدد ثلاثة أيام للمعاينة و تكون عمليات المعاينة و الخبرة حضوريا من الأطراف المعنية، و من ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بإنعدام الأساس القانوني و قصور التسبيب غير مؤسس.

لما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع لما رفضوا دعوى الشركتين لعدم قيامهما بالمعاينة خلال مدة 3 أيام من تاريخ تفريغ الشحنة، يكونون بقضائهم كما فعلوا قد طبقوا القانون تطبيقا صحيحا و متى كان ذلك إستوجبه رفض الطعن"².

ما يلاحظ من خلال هذا القرار أن المحكمة العليا أكدت على ضرورة أن يبلغ على الخسائر والأضرار غير الظاهرة خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من تاريخ تفريغ الشحنة غير أن المادة 790 من

¹- المادة 790 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم.

² قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة -برتي للنشر 2021 -ص 242

القانون البحري الجزائري حددت أجل 3 أيام عمل إعتبار من تاريخ التسليم و ليس تاريخ التفريغ، حيث أن التسليم هو تصرف قانوني كما تم التطرق إليه سابقا عكس التفريغ و هو عمل مادي يتمثل في تنزيل السلع من السفينة إلى الميناء و لا يعتبر التفريغ تسليما بمفهوم المادة 802 من القانون البحري الجزائري و أن المادة 790 منه حددت أجل 3 أيام عمل للتبليغ عن الخسائر و الأضرار غير الظاهرة إعتبارا من تاريخ التسليم و ليس من تاريخ التفريغ، و عليه كان من الأصح إستعمال مصطلح التسليم بدلا من مصطلح التفريغ.

و في قرار آخر صادر عن الغرفة التجارية و البحرية رقم 121148 بتاريخ 1995/03/14 قضية بين شركة ج ت ن "كات" ضد شركة ار-ام-اس تاماريس لإين (ألمانيا) و الذي جاء فيه "من المقرر قانونا أنه إذا لحقت بالبضائع المنقولة خسائر أو أضرار فيتعين على المرسل إليه أو من يمثله القيام بتبليغ الناقل - بإعتباره مسؤولا عنها كتابيا في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليمها"¹، يتبين من خلال هذا القرار أن المحكمة العليا أكدت على أن تكون التحفظات مكتوبة و يكون تبليغها للناقل أو من يمثله قانونا و هذا قبل أو وقت تسليم البضاعة، و هذا ما نصت عليه المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

و في قرار آخر للغرفة التجارية و البحرية رقم 132510 الصادر بتاريخ 1995/09/12 قضية شركة كات و من معها ضد شركة (فتكالايررس ابي) و الذي جاء فيه "من المقرر قانونا أنه إذا حصلت خسائر للبضاعة المنقولة فإن على المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليمها و إذا لم تكن الخسائر ظاهرة فخلال الثلاثة أيام من تاريخ تسليمها و إلا إعتبرت مستلما حسب وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس

و من ثم فإن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة أعلاه لا يؤدي إلى تقادم دعواه، بل تبقى حقوقه في المطالبة بها قائمة حسب الطرق القانونية الأخرى خلافا لما قرره قضاة الموضوع كما أنهم قد أخلطوا بين عمليتي تفريغ البضائع و تسليمها للمرسل إليه رغم إختلاف تاريخ كل منهما مما يؤدي لنقض قرارهم المنتقد"².

في هذا القرار إعتبرت المحكمة العليا أن عدم قيام المرسل إليه بتبليغ التحفظات عن الخسائر و الأضرار التي لحقت بالبضائع في الآجال القانونية الواردة في المادة 790 من القانون البحري، يترتب عنه

¹ قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 242

² قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 242

إعتبار البضاعة مستلمة حسب ما ورد في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، و لا يترتب عنه تقادم الدعوى بل يمكن للمرسل إليه المطالبة بحقه في التعويض بطرق قانونية أخرى دعوى المسؤولية التقصيرية، كما أكدت المحكمة العليا على ضرورة عدم الخلط بين عملية التسليم الذي يعتبر تصرف قانوني يترتب آثار قانونية و التفريغ الذي يعتبر عمل مادي يتمثل في إنزال البضاعة من السفينة إلى الميناء.

و في قرار آخر أكدت المحكمة العليا على أن إحتساب آجال التحفظات يبدأ من تاريخ التسليم و ليس التفريغ من خلال قرار الغرفة التجارية و البحرية رقم 121005 بتاريخ 16/03/1996 قضية (ش ج ت ن) ضد شركة (ن ك أ) و الذي نص على أنه " من المقرر قانونا أنه إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس و إذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام إعتبارا من إستلام البضائع

و من ثم فإن قضاة الإستئناف قد أساءوا تطبيق نص المادة 790 من القانون البحري عندما لم يسيروا إلى تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه و هو التاريخ الذي يبدأ منه إحتساب أجل الإجراءات المبينة للضرر و ليس تاريخ التفريغ أو وصول السفينة الميناء، و متى كان ذلك إستوجب النقص.

و إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة، فيتم التبليغ عنها خلال الثلاثة أيام عمل اللاحقة إعتبارا من تاريخ إستلام البضائع

و لما ثبت بمراجعة القرار المنتقد أن قضاة المجلس رفضوا دعوى الطاعنة في التعويض على أساس أن التحفظات لم تتم وقت التفريغ و أن ليس للناقل أية مسؤولية عنها فإنهم خالفوا القانون الذي ينص على إحتساب آجال التحفظات بدءا من تاريخ التسليم و ليس التفريغ و أن مسؤولية الناقل تبقى قائمة و لو أن عملية التفريغ من إختصاص مؤسسة الميناء مما يتعين التصريح بإبطال القرار المذكور مع الإحالة "1.

في هذا القرار نلاحظ أن المحكمة العليا أكدت أن إحتساب آجال التحفظات يبدأ من تاريخ تسليم البضاعة و ليس من تاريخ تفريغها في الميناء حسب مقتضيات المادة 790 من القانون البحري الجزائري، و أن التفريغ لا ينهي مسؤولية الناقل حتى و لو قامت به مؤسسة الميناء.

¹ قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 243

إستنادا لفحوى المادة 790 من القانون البحري الجزائري فإنه الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري تقتضي إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، و لا يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلا إذا وقع والبضاعة في يده أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه، لذلك رأى المشرع حماية الناقل، وضرورة توجيه تحفظات خطية إليه أو إلى ممثله، وذلك بفرضه على المرسل إليه إذا هلكت البضاعة أو تضررت توجيه تحفظات كتابية إلى الناقل أو ممثله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم الإخطار تعتبر البضاعة مستلمة حسبما وصفت في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس⁽¹⁾.

فالمشرع قد فرق بين الأضرار والخسائر الظاهرة وغير الظاهرة وذلك من خلال إعطاء مدة ثلاثة (3) أيام لإبلاغ الناقل كتابيا في حالة الخسائر الغير الظاهرة على خلاف الحالة التي تكون فيها الأضرار ظاهرة إذ يستوجب أن يكون التبليغ في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة⁽²⁾، وتحدد مرحلة التسليم الفترة الزمنية المحدودة التي تنتقل فيها البضاعة من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني⁽³⁾، بحيث تبدأ من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي بإنتهاء آخر جزء منها، والإخطار بالتحفظات يكون عند آخر جزء منها، أما إذا كانت البضاعة تنزل على دفعات فإن الإخطار يكون عند نهاية كل دفعة أو جزء⁽⁴⁾.

كما بينت المحكمة العليا في عدة قرارات أن آجال تقديم التحفظات تكون العبرة فيها بالتسليم وليس بالتفريغ، حيث مجلس قضاء مستغانم القاضي برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أن البضائع أفرغت من 25 ماي إلى 21 جوان 1983 وأن تقرير الخبير المتعلق بالخسائر حرر في 12/02/1984، أي بعد تاريخ إنزال البضاعة من الباخرة، وبالتالي اعتبرت المحكمة العليا أن قضاة المجلس خرقوا مقتضيات المادة 790 من القانون البحري التي

¹- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 347

²- هاشمي عثمان، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، شعبة الحقوق، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2020/2019، ص 74

³- حسان بوعروج، **مسؤولية الناقل البحري**، مقال منشور بالمجلة القضائية للإجتهد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ع7، 1999، ص 23

⁴- هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص: 75

تشرط تقديم التحفظات قبل أو وقت تسليم البضائع وليس وقت تفريغها، وبأن قضاة الموضوع لم يميزوا بين عملية التفريغ كعملية مادية وعملية التسليم بالمعنى القانوني⁽¹⁾.

و أوضحت المحكمة العليا في قرار آخر يتعلق بالتحفظات عن الحسائر غير الظاهرة بأن أجل معاينة البضائع يحتسب من تاريخ التسليم وليس التفريغ، حيث إعتبر قضاة المجالس أن المعاينة التي تمت في 16/05/1990 وهو آخر يوم لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وقعت خارج الأجل القانوني المنصوص عليه في الفقرة 2 من المادة 790 ثلاثة أيام، باعتبار أن المدة هي من 2 إلى 4 ماي 1990 وهي المدة المؤسس عليها الحكم المنتقد، بينما المدة هذه تعتبر تاريخ نهاية عمليات التفريغ، وبهذا فقد أخلط قضاة المجلس بين تاريخ التسليم وتاريخ التفريغ وبالتالي أخطأوا في تصنيف المادة 790 من القانون البحري⁽²⁾.

أما فيما يخص آثار انتفاء التحفظات فبالرجوع إلى أحكام المادة 790 من القانون البحري السابقة الذكر والتي نصت على أنه تعتبر البضاعة المستلمة على الحالة التي وصفت بها في وثيقة الشحن، إلا إذا أثبت المرسل إليه عكس ذلك، ويثبت أن الحسائر والأضرار كانت بسبب خطأ الناقل وذلك بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير معين من طرف القضاء⁽³⁾.

وأكدت ذلك المحكمة العليا في العديد من قراراتها، ومنها القرار الذي قضى بأن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، وأكدت على بقاء حقوقه قائمة حسب المادة 743 من نفس القانون، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل، وعليه يبقى حق المرسل إليه في التحفظات قائم لنفسه بدءاً من تاريخ التسليم. كما إعتبرت المادة 790 في فقرتها الثالثة أنه لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند إستلام البضائع، ففي حالة إجراء معاينة مشتركة بين المرسل إليه والناقل البحري فالمرسل إليه غير ملزم بتوجيه التحفظات إلى الناقل⁽⁴⁾.

¹- قرار المحكمة العليا، رقم 153252، الصادر بتاريخ: 1997/07/22، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالجملة القضائية للمحكمة

العليا، عدد خاص، 2001، ص 230، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 348

²- قرار المحكمة العليا، رقم 134878، الصادر بتاريخ: 1996/07/09، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالجملة القضائية للمحكمة

العليا، عدد خاص، 1197، ص 224، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 348

³- هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 76

⁴- قرار المحكمة العليا، رقم 143090، الصادر بتاريخ: 19 جويلية 1996، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالجملة القضائية للمحكمة

العليا، عدد خاص، 1997، ص 241، بتصرف: هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 76

وفي قرار آخر اعتبرت المحكمة العليا عدم تقديم التحفظات في المهلة المحددة قانونا لا يؤدي إلى رفض الدعوى إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفقا لأحكام المادة 790 فقرة 1⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الإثبات وقريبة المسؤولية

بالرجوع إلى أحكام المادة 323 من القانون المدني الجزائري، المدعي هو من يتحمل عبء الإثبات، فمن يطالب بالتعويض عليه إثبات الخطأ والضرر معا⁽²⁾، ولما كان خطأ الناقل مفترضا إستنادا لنص المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم⁽³⁾، فإن عبء إثبات الأضرار الجزئية أو الكلية التي لحقت بالبضاعة يقع على المدعي أي المرسل إليه، كما توجد قريبة يستفيد منها الناقل مفادها أن التسليم تم بشكل موافق لما ذكر في سند الشحن⁽⁴⁾، وعلى المرسل إليه إذا ما أراد هدم هذه القريبة أن يثبت عكسها، ويترتب على قيام هذه القريبة لمصلحة الناقل أن ينتقل عبء الإثبات إلى المرسل إليه أو من يحمل محله⁽⁵⁾، فخطأ الناقل يكون مفترضا قبل تسليم البضاعة إذا لحقت بها أضرار أو هلكت و على المرسل إليه إثبات أن البضاعة هلكت أو تضررت و ليس عليه إثبات خطأ الناقل، غير أنه بعد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا هنا يقع عبء على المرسل إليه فيما يخص إثبات تضرر البضاعة أو هلاكها و إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية.

أولا: طرق الإثبات

إستنادا لفحوى الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، نجد نص على أنه وثيقة الشحن تعد ثابتة بالقريبة بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكيفية المبينة في الوثيقة، بمعنى حجة بين طرفيه (الناقل والشاحن) سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المبين فيها، أما عن مدى

¹- قرار المحكمة العليا، رقم 142585، الصادر بتاريخ: 22 أكتوبر 1996، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997، ص 227، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 350

²- تنص المادة 323 من الأمر رقم: 75-58، المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، ع: 78، المؤرخة في: 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم، على أنه: "على الدائن إثبات الإلتزام و على المدين إثبات التخلص منه".

³- تنص المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات التي نص عليها المشرع في مضمون المادة 803 من نفس القانون، السابقة الذكر.

⁴- المادة 790 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 351

هذه الحجية فهي حجية نسبية غير مطلقة، فيجوز لأي من طرفي سند الشحن تقويضها وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، فيجوز للناقل إثبات أن البضائع المشحونة كانت بوصف وحالة مختلفة كما وارد في وثيقة الشحن، كما يجوز للشاحن إثبات أن البضائع المشحونة كانت أكثر عدداً أو أحسن حالاً مما ذكر في وثيقة الشحن، ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية⁽¹⁾، وبالتالي فإن وثيقة الشحن يمكن إثبات عكسها بنقض ما ورد فيها، كما يمكن لربان السفينة أيضاً أن يثبت أن البضائع سلمت له على خلاف ما ورد في سند الشحن، وهذا راجع إلى البنود والشروط المتفق عليها والمدونة بوثيقة الشحن، وبالتالي فعملية الإثبات هنا تختلف ما إذا كان هلاك كلي أو جزئي⁽²⁾:

✓ **حالة الهلاك الكلي:** هذه الحالة يجب إثبات واقعتين الأولى هي أن الناقل قد إستلم البضائع وتثبت بتقديم سند الشحن⁽³⁾، و الواقعة الثانية هي عدم تسليم الناقل للبضائع ويجوز إثباتها بكافة الطرق و في هذه الأخيرة ينقلب عبء الإثبات إذ يتحول إلى الناقل الذي إذا أراد أن يتخلص من المسؤولية عليه إثبات أنه سلم البضاعة للمرسل إليه القانوني، فتسليمها إلى غير ذي صفة لا يعد تسليمًا قانونياً بمفهوم المادة 802 من القانون البحري.

✓ **حالة الهالك الجزئي:** يقوم الإثبات هنا بالقيام بعملية مطابقة بين ما ورد في سند الشحن وبين ما هو موجود فعلياً، وهذا مع مراعاة أن الناقل يمكنه إثبات أنه لم يستلم أكثر مما تسلّم فعلياً، كما أنه بإمكانه الاعتماد على التحفظات التي أوردتها في وثيقة الشحن فيما يتعلق بحالة البضائع الوارد في المادة 756 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، و المتعلق بحالة و تكييف البضائع الظاهرين و أهميتهما إن وجدت دواعي لذلك بإضافة إلى حالة تسلّم البضاعة و هي محزومة لأجل نقلها جاز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها.

ثانياً: قرينة المسؤولية في حق الناقل

نص المشرع الجزائري في الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم على أن الناقل يعد مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمها إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق

¹ المادة 761 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² جبارة نورة، نظام الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، أطروحة مقدمة لنيل دكتوراه في الحقوق، فرع الخاص، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، قسم الحقوق، جامعة الجزائر، 2008/2009، ص: 214

³ المادة 749 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

فيها⁽¹⁾، فمن البديهي أن أي شخص كان يملك بضاعة على متن سفينة و أبلغ بتلفها أو إصابتها بضرر، فيفترض مباشرة أن الناقل هو المسؤول عن هذا الضرر، أي الناقل هو المسؤول الأول عن أي ضرر قد يحصل للبضاعة منذ إستلامها حتى تسليمها وهذه المسؤولية تكون إفتراضية وليست مؤسسة على قرينة الخطأ.

وبالتالي فإن نطاق تطبيق قرينة المسؤولية في حق الناقل محدد بجانبين:

من حيث النطاق الزمني: أي الفترة الزمنية الممتدة من تاريخ إستلام البضاعة إلى غاية تسليمها حيث يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية كاملة خلال هذه المدة -الشاملة لجميع مراحل تحميل ونقل و رص و تستيف- على أي خسائر أو أضرار التي تلحق بالبضاعة، وهذا إستناداً لنص المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

ومن هنا يتبين بأن الناقل يتحمل:

- مسؤولية الخسارة التي تتعرض لها البضاعة المنقولة خلال جميع مراحل النقل المتضمنة مرحلة التحميل بميناء الشحن، فهو الذي يقوم بتحميل البضاعة و رصها بالعناية التامة⁽²⁾.
- خلال المدة المستغرقة لقطع المسافة بين مينائي الشحن والوصول، ومرحلة التفريغ بميناء الوصول أن يقوم الناقل بتفريغ البضاعة بالعناية التامة⁽³⁾.
- آخر 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 الناقل بمؤسسات التخزين، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بالتسليم الفعلي طبقاً لنص المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم⁽⁴⁾.

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 يعد تسليمها وفقاً للمادة 802 من القانون البحري، وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقاً للمادة

¹- المادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 773 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

³- المادة 780 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁴- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 351

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⁽¹⁾.

من حيث الأضرار التي تقوم عليها القرينة: كما سبق الإشارة إليه فإن الضرر يشتمل على صورتين فقط الهلاك الكلي والتلف، حيث جاء في قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ: 11 أبريل 1995 إقرار مبدأ قانوني والمتمثل في أنه 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⁾، أما في حالة التأخير فهي مستمدة من نطاق القرينة لأنها لا تتضمن تسليماً، كما أن إثبات التأخير لا تثير أية صعوبة، فبمجرد حلول ميعاد التسليم إن كان مدرج في وثيقة الشحن ولم يحصل التسليم يكون قد حصل خطأ يتصل بالعقد، ومن ثمة لا يحتاج المرسل إليه بعد ذلك إلى إثبات الضرر؛ باعتبار أن العلاقة السببية بين الضرر والخطأ مفروضة⁽³⁾.

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لتوضيح معالم تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وجب علينا التطرف إلى أساس ومجال التقادم من جهة، ومن جهة أخرى دراسة بداية الأجل ووقف وإنقطاع التقادم، وذلك إستناداً إلى فرعين أساسيين نوجزهما كالتالي:

الفرع الأول: أساس التقادم

الفرع الثاني: مجال التقادم

الفرع الثالث: بداية أجل التقادم

الفرع الرابع: ووقف وإنقطاع التقادم

¹- قرار المحكمة العليا، رقم 169663، الصادر بتاريخ: 16/05/1986، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة

العليا، ع49، 1996، ص227، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص350

²- قرار المحكمة العليا، رقم 119292، الصادر بتاريخ: 11 أبريل 1995، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة

العليا، ع49، 1996، ص227، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص350

³- جبارة نورة، المرجع السابق، ص: 217

- هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص80

الفرع الأول: أساس التقادم

نص المشرع الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري وجعل تقادمها قصيرا وقسمها إلى ثلاثة أنواع:

الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري: وتتقادم بمرور سنتين (2) اثنتين من يوم تسليم البضاعة⁽¹⁾.

الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن: تتقادم بمرور سنة (1) واحدة ويمكن تمديد هذه المدة إلى عامين إثنين (2)⁽²⁾.
دعوى الرجوع التي تخص المؤمن: وترفع خلال سنة (1) ويجوز أن ترفع حتى بعد إنقضاء الأجل⁽³⁾.

تخضع دعوى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة (1) واحدة بدافع تحقيق مصلحة الطرفين فمن جهة حماية الناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، ومن جهة أخرى حماية للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل بإشتراط مدة تقادم لا تكفيه لتحضير دعواه.

¹- الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري: وتتقادم بمرور سنتين (2) اثنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه، وهو ما تضمنته المادة 742 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، حيث جاء نصها على أنه مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 من نفس القانون تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين (2) من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه، فالمادة حددت مدة التقادم بسنتين (2) على بعض الدعاوى، كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن لمساهمة في المسؤولية مثلا، أو التي يرفعها ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل.

²- الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن، وترفع من طرف المرسل إليه أو الشاحن وجعل لها تقادم بمرور سنة (1) واحدة، وتضمنتها المادة 743 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، وفيها أجاز المشرع للأطراف الإتفاق على تمديد أجل الدعوى إلى سنتين (2) من تاريخ وقوع الضرر، حيث نصت على أنه: "تتقادم كل دعوى ضد الأقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام (1) واحد بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين (2) بإتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى".

³- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن، وترفع خلال سنة (1) ويجوز أن ترفع حتى بعد إنقضاء الأجل، على أن ترفع خلال الثلاثة (3) أشهر الموالية لتاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة، حيث جاء نص المادة 744 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة 743 من نفس القانون على أن لا تتعدى ثلاثة (3) أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

والمدة المقررة في نص المادتين 743 و744 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، هي للتقادم المسقط وليست مقررة للسقوط، بحيث أن مواعيد السقوط لا يرد عليها الوقف والإنقطاع كما لا يجوز الإتفاق على إطالتها بخلاف مدة التقادم⁽¹⁾.

وهناك إستثناءات على هذه القاعدة مفادها أن المشرع الجزائري⁽²⁾:

✓ أجاز المشرع للمؤمن أن يرفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء الأجل على أن لا تتعدى المهلة على ثلاثة (3) أشهر من اليوم الذي سدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى و هذا ما نصت عليه المادة 744 من القانون البحري الجزائري.

✓ أجاز لطرفي العقد إطالة أو تمديد مدة التقادم في الحالة التي تفقد فيها البضاعة أو تلحق بها أضرار، وأن تكون هذه البضاعة منقولة بموجب سند شحن على أن لا تتجاوز هذه المدة سنتين (2) بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى و هذا ما نصت عليه المادة 2/743 من القانون البحري الجزائري.

كما لا يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته، أن ينزل عنه صراحة أو ضمنا بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف فيه، و إذا كانت مدة التقادم من النظام العام، فإن الدفع بالتقادم ليس كذلك فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، وهذا إستنادا لما جاء في فحوى القانون المدني الجزائري بأنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم، بل يجب أن يكون بناء على طلب المدين أو أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به⁽³⁾، حيث يجوز التمسك بالدفع بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الإستئنافية وهذا ما جاء في المادة السابقة الذكر رقم 321 في فقرتها الثانية (2) إلا أن التمسك بالتقادم لأول مرة أمام المحكمة العليا لا يجوز وهذا ما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1982/08/31⁽⁴⁾.

¹- مدة التقادم المحددة في المادتين ملزمة لطرفي العقد، فليس لهما أن يتفقا على تعديلها إطالة أو تقصيرا، فهي من النظام العام لا يجوز الإتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن في مثل هذا الإتفاق تخفيفا لمسؤولية الناقل، وهذا مخالف للمادة 802 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، وعليه فهو اتفاق باطل.

²- بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، مج: 1، ع: 65، 2009، ص 61

³- المادة 321 من الأمر رقم: 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم

⁴- قرار المحكمة العليا، رقم 1929، الصادر بتاريخ: 1982/08/31، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1982، ص 109، بتصرف: هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 84

الفرع الثاني: مجال التقادم

بالرجوع إلى أحكام المادتين 743 و 744 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، السابق الذكر فإن مجال التقادم يشتمل على⁽¹⁾:

دعوى رجوع المؤمن لتحصيل حقوقه المتمثلة في المبلغ الذي دفع تعويضا للمؤمن له عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة، حيث يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الأطراف المسؤولة عن الأضرار التي لحقت بالمؤمن له، ويشترط في ذلك أن يقدم المؤمن عقد الحلول يوم رفع الدعوى وأن تكون هذه الدعوى خلال المهلة المحددة في المادة 743 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

الدعاوي التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وحدد المشرع التقادم السنة (1) واحدة تبدأ من تاريخ التسليم إستنادا للمادة 748 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم. غير أنه يمكن أن ترفع الدعوى حتى بعد المهلة المحددة في المادة 743 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم وذلك عندما تقام في مدة الثلاثة (3) أشهر الموالية لتسديد المبلغ المطالب به من طرف المؤمن له⁽²⁾، وقد أصدرت المحكمة العليا قرارها الصادر بتاريخ 1997/05/06 بخصوص تقادم دعوى الرجوع أكدت فيه أن مدة التقادم هي سنة (1) واحدة، ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة كما يمكن أن ترفع حتى بعد انقضاء الجل عمال بالمادة 743 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم⁽³⁾

الفرع الثالث: بداية أجل التقادم

بالرجوع إلى أحكام الأمر رقم: 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، نجده نص على أنه: "تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيه"⁽⁴⁾، و بإستقراء نص المادة 347 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، نجد أن المشرع لم يحدد بداية سريان المهلة من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء تفريغ البضائع بل تبدأ مدة التقادم

¹- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 157

²- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص: 351

³- قرار المحكمة العليا، رقم 151318، الصادر بتاريخ: 1997/05/06، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة

العليا، عدد خاص، 1997، ص 128، بتصرف: هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 85

⁴- المادة 314 من الأمر رقم: 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم

من يوم تسليم البضاعة أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه⁽¹⁾، ومنه فإن حساب أجل التقادم يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع، أي أن بدء سريان التقادم يختلف بحسب ما إذا حصل التسليم أو لم يحصل.

فإذا تم تسليم للبضائع فإن المدة تحسب من تاريخ ذلك التسليم، وإذا استغرق التسليم عدة أيام فإنها تحسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه، ولقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة بشأن تقادم الدعوى ضد الناقل، فذكرت الغرفة التجارية والبحرية في قرارها الصادر في 1996/07/09 أنه تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، يبدأ من تاريخ التسليم النهائي⁽²⁾، فالمحكمة العليا اعتمدت في قرارها المبين أعلاه على أن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة في المادة 790 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المادة 743 من نفس القانون، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل خلال سنة تبدأ من تاريخ التسليم⁽³⁾، وبالتالي فإن عملية تسليم البضائع تشكل عنصرا هاما في عقد النقل البحري، هذا ما دفع المشرع الجزائري إلى تعريف التسليم بأنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن⁽⁴⁾.

أما إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فإن مدة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ففي حالة هلاك البضائع كليا فإنه يرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة⁽⁵⁾، ومن ثم فإن الناقل يكون مطالبا بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبداية لسريان التقادم، غير أن الحالات التي لا يتفق فيها أطراف عقد النقل على ميعاد التسليم هي حالات نادرة جدا حتى لا نقول منعدمة عمليا⁽⁶⁾.

¹ المادة 742 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

² **قرار المحكمة العليا، رقم 143090**، الصادر بتاريخ: 1996/07/09، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة

العليا، عدد خاص، 1997، ص 227، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 364

³ بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 364

⁴ المادة 2/739 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁵ المادة 1/805 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

⁶ بتصرف: هاشمي عثمان، المرجع السابق، ص 84

والملاحظ أنه يجب على المرسل إليه الحضور لاستلام بضاعته وإلا ترتب عليه تحمل نفقات إيداعها بمستودع الميناء، كما لا يستحق التعويض من الناقل عن التأخير في الاستلام، حسب ما نص عليه المشرع بأنه إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، وإذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً⁽¹⁾.

الفرع الرابع: وقف وإنقطاع التقادم

إستناداً إلى أحكام الأمر رقم: 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، فإنه: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب"⁽²⁾، فوقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلاً على المدعي استحالة مطلقة ومن ذلك مثلاً أن يفقد أهليته لمدة معينة، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في القرار المؤرخ في 1998/11/13⁽³⁾.

ويمكن إستخلاص أسباب الإنقطاع من خلال ما جاء في مضمون المادتين 317 و 318 من الأمر رقم: 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، كالتالي⁽⁴⁾:

✓ **المطالبة القضائية:** أي أنه إذا رفع المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض أمام محكمة غير مختصة سواء محلياً أو نوعياً فإن ذلك يعتبر سبب من أسباب انقطاع التقادم الخاص برفع الدعوى ضد الناقل البحري بسبب الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة، وهذا ما تضمنه القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2008/05/07 مؤكداً على أنه لا يترتب عن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية طبقاً للمادة 742 من القانون البحري قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم، انطلاقاً فترة جديدة للتقادم، بل يتعلق الأمر بقابلية الاستئناف من حيث الآجال القانونية⁽⁵⁾.

¹- المادة 793 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

²- المادة 1/316 من الأمر رقم: 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم

³- **قرار المحكمة العليا، رقم 158869**، الصادر بتاريخ: 1998/11/13، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع2، 1998، ص 212، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 364

⁴- بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص ص 369-372

⁵- **قرار المحكمة العليا، رقم 506918**، الصادر بتاريخ: 2008/05/07، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع1، 2008، ص 179، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 368

✓ **الحجز:** وهو نوعان حجز تحفظي أي وهو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها، وحجز تنفيذي أي إعداد الشيء المحجوز عليه للبيع بغية استفاء الدائن لحقه من ثمنه، وهذا ما تضمنه القرار الصادر عن المحكمة العليا المؤرخ في 1989/03/05 بأنه من المقرر قانوناً أن 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 تسلم فيه ⁽¹⁾.

✓ **إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقراراً صريحاً أو ضمناً،** وبالتالي إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إذا أمكن أن يستخلص منها إقرار بالمسؤولية تعتبر سبباً من أسباب انقطاع التقادم، فيترتب على انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته سنة (1) واحدة من يوم التسليم أو من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم أو سنتان (2) كحد أقصى إذا اتفقا الطرفان على تمديد المدة بعد الحادث المنشئ للدعوى.

¹⁻ **قرار المحكمة العليا، رقم 55882، الصادر بتاريخ: 1989/03/05،** عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع3، 1990، ص 112، بتصرف: بالسعيد مراد، المرجع السابق، ص 369

الخاتمة

الختام:

من خلال دراستنا لموضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع توصلنا إلى جملة من النتائج و التي يمكن سردها على النحو التالي :

النظام القانوني للنقل البحري للبضائع كرس الأعراف الدولية و بذلك فهو لا يشبه باقي التشريعات المكتوبة و إنما أعراف تم تبنيتها في شكل إتفاقيات دولية كانت نتاج نضال طويل للشاحنين لوضع حد لإحتكار الناقلين في وضع شروط تعفيهم من المسؤولية، حيث قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإصدار أول تشريع يعرف بقانون هارتر الذي حاولت من خلال وضع سند شحن نموذجي تبنته فيما بعد الجمعية البحرية الدولية و إنتهى بوضع قواعد لاهاي سنة 1921، و تحولت إلى معاهدة بروكسل سنة 1924 و سميت المعاهدة الدولية الخاصة لتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن و كرست حماية خاصة للشاحنين من هيمنة الناقلين و تلاها إنعقاد مؤتمر هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة سنة 1978 و بذلك ازدادت الهوة بين الناقلين و الشاحنين مما أدى إلى عدم إستقرار المعاملات التجارية البحرية بالإضافة إلى التطور التكنولوجي الهائل و تطور التجارة الإلكترونية ، قررت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي رفقة اللجنة البحرية الدولية لدراسة مشروع إتفاقية إمتد إلى غاية سنة 2008 و فتحت الجمعية العامة للأمم المتحدة باب التوقيع لجميع الدول على إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر ما يعرف بقواعد روتردام إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ بعد.

و أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في معاهدة هامبورغ أصبحت مؤسسة على قرينة الخطأ فيكفي للناقل أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ حتى يتم إعفائه من المسؤولية و أنه إتخذ الإحتياطات اللازمة لتجنبه، غير أنه في معاهدة بروكسل سنة 1924 كانت مسؤولية الناقل البحري للبضائع مؤسسة على مبدأ الخطأ المفترض بقوة القانون رغم الإعفاءات الكثيرة التي تعفي الناقل من المسؤولية.

و في الختام سنتطرق لأهم التوصيات التي توصلنا إليها من خلال دراستنا للموضوع على النحو التالي:

- لا بد للجزائر من إجراء تعديلات على نصوص القانون البحري تماشياً مع التطور التكنولوجي أو الإنضمام و المصادقة على إتفاقية روتردام بإعتبارنا دولة شاحنة.
- مواكبة التطور التكنولوجي خاصة بعد سن أول قانون للتجارة الإلكترونية 05/18 و إستحداث التشريعات المقارنة لوسائل الدفع الإلكتروني و سندات الشحن الإلكترونية لضمان أمن و سلامة الإرسال

الإلكتروني، حيث أصبحت غالبية المعاملات التجارية الدولية في مجال النقل البحري تتم عن طريق وسائل الإتصال الإلكترونية الحديثة.

- إن التطور التكنولوجي أسفر عن قوة التجهيز الصناعي لصناعة السفن و المنشآت الملاحية و بذلك أصبحت السفينة مجهزة بأحدث تقنيات الملاحة البحرية عبر الأقمار الاصطناعية التي تعتمد على نظام تحديد المواقع العالمي GPS، و الخرائط الرقمية التفاعلية و أنظمة الملاحة البحرية الإلكترونية لذلك أصبح ما يعرف بالخطأ الملاحي مستبعد لحد ما، ذلك أن إتفاقية بروكسل إعتمدت على الخطأ الملاحي كسبب لإعفاء الناقلين من مسؤوليتهم، و هو ما إعتمده المشرع الجزائري في المادة 803 الفقرة ب من التقنين البحري كحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية بمجرد عدم تدخل الناقل في ملاحاة السفينة و سيرها، و هذا برأينا ما يبرر ضرورة إعادة تعديل المادة 803 الفقرة ب بما يتماشى و التطور الحاصل.

- للحد من هيمنة و سيطرت الناقلين لابد من تكريس قاعدة المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض سواء عند هلاك البضاعة، التلف أو التأخر في تسليمها ذلك أن الناقلين يتهربون من مسؤوليتهم بمجرد إثباتهم أنهم إتخذوا التدابير الازمة لتجنب وقوع الضرر.

- الالتزام بتسليم البضاعة هو التزام قانوني يقع على عاتق الناقلين البحريين لذلك يجب ان يدرج المشرع الجزائري شرط للناقل بإخطار المرسل اليه او مالك البضاعة بوصول بضاعته لوضعها تحت تصرفه وبذلك يعود بامتياز على الناقلين في تنفيذ التزامهم العقدي و تجنب الاضرار التي قد تلحق بالبضاعة التي تم تفرغها على الرصيف او وضعها بمخازن وبذلك تجنب مصاريف اخرى .

- السعي الى وضع تشريع وطني يتماشى والتحديات الكبرى التي تسعى الدول لتحقيقها خاصة ان الجزائر دوله شاحنة وبذلك كان لابد من اجراء تعديلات شاملة على التشريع البحري تماشيا مع الاتفاقيات التي تنظم الدول الشاحنة.

- لدى قيام مسؤوليه الناقل البحري يتحمل هذا الاخير تعويض عن الاضرار التي لحقت بالبضاعة سواء هلاك، تلف او التأخير في التسليم بعد ان يسلك مالك البضاعة او المرسل اليه الاجراءات القانونية لذلك وقد حدد القانون مقدار التعويض عن الأضرار الناتجة، إلا أن هذ التعويض لا يتماشى مع الأضرار التي أصابت مالكي البضائع بسبب الإجراءات التحفظية الصارمة التي إتخذتها الدول في إطار تفعيل البروتوكول الصحي لمكافحة إنتشار وباء كورونا، فالتعويض المقرر قانونا في الحالات العادية الناتجة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا يتماشى و الأوضاع الإستثنائية التي تضرر منها كل من الناقلين و الشاحنين على حد سواء و هذا في غياب أي إجتهاد قضائي صادر عن المحكمة العليا في هذا الشأن.

قائمة

المصادر والمراجع

أولاً: قائمة المصادر

1/ الأوامر

- (1) الأمر رقم: 59-75، المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، **يتضمن القانون التجاري**، ج.ر.ج.ج، ع: 101، المؤرخة في: 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم
- (2) الأمر رقم: 58-75، المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، **المتضمن القانون المدني**، ج.ر.ج.ج، ع: 78، المؤرخة في: 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم
- (3) أمر رقم: 80-76، المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، **يتضمن القانون البحري**، ج.ر.ج.ج، ع: 29، المؤرخة في: 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم

2/ القوانين

- (1) قانون رقم: 05-98، المؤرخ في: 25 يونيو 1998، **يعدل ويتمم الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 والمتضمن القانون البحري**، ج.ر.ج.ج، ع: 47، المؤرخة في: 27 يونيو 1998
- (2) القانون 08-09، المؤرخ في: 25 فيفري 2008، **يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية**، ج.ر.ج.ج، ع: 21، المؤرخة في: 23 أبريل 2008.
- (3) قانون رقم: 04-10، المؤرخ في: 15 غشت 2010، **يعدل ويتمم الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري**، ج.ر.ج.ج، ع: 46، المؤرخة في: 18 غشت 2010

3/ القرارات

- (1) **قرار المحكمة العليا، رقم 1929**، الصادر بتاريخ: 1982/08/31، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1982
- (2) **قرار المحكمة العليا، رقم 55663 الصادر بتاريخ 1989/04/30 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية**، قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 242
- (3) **قرار المحكمة العليا، رقم 121148 الصادر بتاريخ 1995/03/14 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية**، قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 242.

- (4) قرار المحكمة العليا، رقم 132510 الصادر بتاريخ 12/09/1995 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 242.
- (5) قرار المحكمة العليا، رقم 121005 الصادر بتاريخ 16/03/1996 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية قرار منشور في كتاب-القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية-الطبعة السادسة-برتي للنشر 2021 ص 243.
- (6) قرار المحكمة العليا، رقم 169663، الصادر بتاريخ: 16/05/1986، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع49، 1996
- (7) قرار المحكمة العليا، رقم 55882، الصادر بتاريخ: 05/03/1989، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع3، 1990
- (8) قرار المحكمة العليا، رقم 39957، الصادر بتاريخ: 09/07/1989، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع1، 1991
- (9) قرار المحكمة العليا، رقم 64975، الصادر بتاريخ: 24/02/1990، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع1، 1991
- (10) قرار المحكمة العليا، رقم 735657، المؤرخ في: في: 02/06/1991، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا 1993، ع: 2، الديوان الوطني للأشغال التربوية، اجتهاد المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية
- (11) قرار المحكمة العليا، رقم 119292، الصادر بتاريخ: 11 أفريل 1995، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع49، 1996
- (12) قرار المحكمة العليا، رقم 134878، الصادر بتاريخ: 09/07/1996، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1197
- (13) قرار المحكمة العليا، رقم 143090، الصادر بتاريخ: 09/07/1996، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997، ص 227
- (14) قرار المحكمة العليا، رقم 143090، الصادر بتاريخ: 19/07/1996، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997، ص 241

- 15) قرار المحكمة العليا، رقم 151318**، الصادر بتاريخ: 1997/05/06، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997، ص 128
- 16) قرار المحكمة العليا، رقم 153230**، الصادر بتاريخ: 1997/07/22، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1998
- 17) قرار المحكمة العليا، رقم 153252**، الصادر بتاريخ: 1997/07/22، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 2001، ص 230
- 18) قرار المحكمة العليا، رقم 142585**، الصادر بتاريخ: 1996/10/22، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997، ص 227
- 19) قرار المحكمة العليا، رقم 162697**، الصادر بتاريخ: 1997/12/16، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1997
- 20) قرار المحكمة العليا، رقم 158869**، الصادر بتاريخ: 1998/11/13، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع2، 1998
- 21) قرار المحكمة العليا، رقم 506918**، الصادر بتاريخ: 2008/05/07، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع1، 2008
- 22) قرار المحكمة العليا، رقم 694544**، الصادر بتاريخ: 2011/02/23، عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، ع1، 2012
- 23) قرار المحكمة العليا، رقم 39957 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ**
1987/07/09 قرار منشور في كتاب القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية – الطبعة السادسة - برتي للنشر، سنة 2021 ص 234
- 24) قرار المحكمة العليا، رقم 271334 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ**
2002/03/05 قرار منشور في كتاب القانون البحري في ضوء الممارسات القضائية – الطبعة السادسة - برتي للنشر، سنة 2021 ص 235

ثانياً: قائمة المراجع

1/ قائمة المراجع باللغة العربية

1-1/ كتب

- (1) بربارة عبد الرحمان، **الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية**، ط1، منشورات البغدادي الحقوقية، الجزائر، 2009
- (2) عباس حلمي، **القانون البحري**، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، (د.س.ن)
- (3) عبد الرزاق السنهوري، **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام** الإثبات، آثار الالتزام، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1967

❖ **دكتوراه**

- (1) بسعيد مراد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية**، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2019/2018
- (2) جبارة نورة، **نظام الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"**، أطروحة مقدمة لنيل دكتوراه في الحقوق، فرع الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الجزائر، 2009/2008
- (3) عمار فيصل، **وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية**، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون بحري ونقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018/2017

❖ **ماجستير**

- (1) الوالد رشيد، **مسؤولية النقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"**، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة معمري مولود، تيزي وزو، الجزائر، 2022/2021
- (2) خديجة نبات، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام**، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، جامعة بومرداس، 2018/2017
- (3) سحولي صالح الدين، **دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2008/2007
- (4) هاشمي عثمان، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، شعبة الحقوق، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2020/2019.

(5) بسعيد مراد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2004/2003.

❖ ماستر

(1) سعيد سعيد، **عقد النقل البحري للبضائع**، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2019/2018

(2) نسيبة زعبوب، مسعودي نايلي، **مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع**، مذكرة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، الميدان حقوق وعلوم سياسية، الشعبة حقوق، التخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق وعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2018/2017

(3) هاشمي عثمان، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري**، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، ميدان الحقوق والعلوم السياسية، الشعبة الحقوق، التخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، 2019/2018

1-3/ المقالات

(1) بوعلام خليل، **إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية**، مجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، مج: 1، ع: 65، 2009

(2) بوقادة عبد الكريم، **القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري**، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، مج: 2، ع: 4، أبريل 2020

(3) حسان بوعروج، **مسؤولية الناقل البحري**، مقال منشور بالمجلة القضائية للإجتهد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ع7، 1999

(4) حلو عبد الرحمان حلو، **التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري**، مجلة المنارة، مج: 22، ع: 2، جانفي 2021

(5) دحماني محمد الصغير، **مدى خضوع سند الشحن البحري للقانون الصربي**، مجلة القانون العقاري والبيئة، مج: 10، ع: 01، جانفي 2022

- (6) شاكِر عبد الله إحصان، رنا فارس جبر، **التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع**، مجلة جامعة كريت للحقوق، مج: 7، ع: 1، 2016
- (7) شيخي مُجدّ أمين، **مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريعات والإتفاقيات الدولية**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج: 7، ع: 5، 2020
- (8) عباس زياد كامل السعدي، **مسؤولية الناقل البحري عن البضائع**، مجلة آفاق العلوم، مج: 6، ع: 1، جانفي 2021
- (9) كحيل حياة، بوعويّنة سليمة، **مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري**، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، الجزائر، مج: 5، ع: 2، جوان 2020
- (10) كميلية أعراب، **تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري**، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مج: 10، ع: 1، 2019
- (11) مجدوب نوال، **مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج: 4، ع: 3، 2020
- (12) مُجدّ فتاحي، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي إتفاقية هامبورغ**، مجلة الحقيقة، مج: 14، ع: 4، أفريل 2020
- (13) مدني أحمد، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج: 4، ع: 3، 2019
- (14) مصطفى بن عودة، **المعارضة والاستئناف ودورها في الوصول للحكم العادل في ظل قانون الإجراءات الجزائرية الجزائري**، مجلة الوحدات والبحوث والدراسات، مج: 10، ع: 1، 2017
- (15) يوسف بشوش، **القوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري في القانون الجزائري**، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، مج: 12، ع: 2، جوان 2021

1-4 / مواقع إلكترونية

1) إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا،

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، منشورات الأمم المتحدة، فيينا 2009

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

2) إتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن والبروتوكول الملحق، بروكسل

في الخامس والعشرين من شهر آب 1924، والبروتوكول الرامي إلى تعديل الإتفاقية المذكورة

الموقع في بروكسل بتاريخ 68/2/23، والمعدل بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1978، وسنة

1979.

<http://77.42.251.205/DownloadAgreementPage.aspx?Target=All&type=2&ID=3402&language=ar>

3) قماز لمياء، عقد النقل البحري، محاضرات موجهة لطلبة الأولى ماستر، السنة الجامعية:

2022/2021

https://elearn.univ-tlemcen.dz/pluginfile.php/142555/mod_resource/content/1/....pdf

4) مُجّد جمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مقال منشور بتاريخ 2010/02/26

<https://www.djelfa.info/vb/showthread.php?t=260977>

5) موقع يومية الوطن

<https://alwatan.com>

2 / قائمة المراجع باللغة الأجنبية

1/ Livre

- 1) O.CACHARD, **La force obligatoire vis à vis du destinataire des clauses relatives à la compétence internationale stipulées dans les connaissements**, mélanges GAUDEMET TALLON, éd. Dalloz, 2008

الفهرس

الصفحة	المحتوى
04	قائمة المختصرات
06	مقدمة
09	أولا: أهمية الدراسة
10	ثانيا: دوافع إختيار الموضوع
10	أ/ الدوافع الشخصية
10	ب/ الدوافع الموضوعية
10	ثالثا: إشكالية الدراسة
11	رابعا: المنهج المتبع
11	أ/ المنهج التاريخي
11	ب/ المنهج المقارن
11	ج/ المنهج التحليلي
11	خامسا: أهداف الدراسة
12	سادسا: صعوبات الدراسة
12	سابعا: التصريح بالخطة
14	الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
15	تمهيد
16	المبحث الأول: التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع
16	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه
16	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الفقه والتشريع الجزائري
18	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
18	أولا: عقد النقل البحري عقد رضائي
18	ثانيا: عقد النقل البحري عقد ملزم للجانبين
19	ثالثا: عقد النقل البحري من عقود الإذعان
19	رابعا: عقد النقل البحري عقد تجاري

الصفحة	المحتوى
20	المطلب الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري
20	الفرع الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية
20	الفرع الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري
21	أولاً: تعريف سند الشحن البحري
21	ثانياً: مضمون وبيانات سند الشحن البحري
22	ثالثاً: خصائص سند الشحن البحري
23	رابعاً: صلاحيات وإلتزامات أطراف سند الشحن البحري
23	خامساً: تاريخ إصدار سند الشحن
24	المطلب الثالث: وظيفة سند الشحن البحري وحجتيه
24	الفرع الأول: وظيفة سند الشحن البحري
24	أولاً: سند الشحن البحري وسيلة لإثبات إستلام البضاعة
24	ثانياً: سند الشحن البحري أداة لتمثيل البضاعة
25	ثالثاً: سند الشحن البحري أداة لإثبات عقد نقل البضاعة
25	الفرع الثاني: حجية سند الشحن البحري
25	أولاً: حجية وثيقة الشحن البحري في الإثبات بين طرفيه
26	ثانياً: حجية سند الشحن البحري بالنسبة إلى الغير
27	المبحث الثاني: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
27	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع
27	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	الفرع الثاني: خصائص مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الزمان

الصفحة	المحتوى
31	الفرع الثاني: صور النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
31	أولاً: هلاك البضاعة
32	ثانياً: تلف البضاعة
32	ثالثاً: التأخر في وصول البضاعة
33	الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص
33	أولاً: مسؤولية الناقل الفعلي
34	ثانياً: مسؤولية مجهز السفينة
35	ثالثاً: المسؤولية في حالة النقل المتتابع "النقل بوثيقة مباشرة"
36	المبحث الثالث: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
36	المطلب الأول: الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع أو تخفيفها
36	الفرع الأول: الشروط الباطلة بطلان مطلق
37	الفرع الثاني: الشروط التي يجوز الإتفاق عليها
38	المطلب الثاني: الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
38	الفرع الأول: أسباب تتعلق بالسفينة والعاملين عليها
38	أولاً: حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة
39	ثانياً: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل
39	ثالثاً: عيب خفي للسفينة لا يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي
40	الفرع الثاني: القوة القاهرة
41	الفرع الثالث: خطأ المتضرر
41	أولاً: أخطاء الشاحن ولاسيما التحزيم أو تكييف أو علامة البضائع
42	ثانياً: عيب خفي أو ذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر
42	الفرع الرابع: خطأ الغير

الصفحة	المحتوى
42	الفرع الخامس: تنفيذ التزام قانوني
43	المطلب الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
43	الفرع الأول: تحديد التعويض عن الهلاك، التلف أو التأخير.
44	أولاً: تحديد التعويض عن الهلاك أو التلف
44	ثانياً: تحديد التعويض في حالة التأخر
45	الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري
47	الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
48	تمهيد
49	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
49	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
49	الفرع الأول: المدعي بمسؤولية النقل البحري للبضائع
49	أولاً: الشاحن
50	ثانياً: المرسل إليه
51	ثالثاً: الغير (المؤمن)
52	الفرع الثاني: المدعى عليه بمسؤولية النقل البحري للبضائع
52	أولاً: الناقل المتعاقد
53	ثانياً: الناقل الفعلي
53	ثالثاً: مجهز السفينة
54	المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى
55	الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة نوعياً
56	الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة إقليمياً
57	المطلب الثالث: طرق الطعن في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
57	الفرع الأول: طرق الطعن العادية

الصفحة	المحتوى
58	أولاً: المعارضة
59	ثانياً: الإستئناف
60	الفرع الثاني: طرق الطعن غير العادية
60	أولاً: الطعن بالنقض
62	ثانياً: إعتراض الغير الخارج عن الخصومة
63	ثالثاً: إلتماس إعادة النظر
64	المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
64	المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
65	الفرع الأول: ضرورة التحفظات و مواعييدها
70	الفرع الثاني: الإثبات وقرينة المسؤولية
70	أولاً: طرق الإثبات
71	ثانياً: قرينة المسؤولية في حق الناقل
73	المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
74	الفرع الأول: أساس التقادم
76	الفرع الثاني: مجال التقادم
76	الفرع الثالث: بداية أجل التقادم
78	الفرع الرابع: وقف و إنقطاع التقادم
79	الخاتمة
83	قائمة المصادر والمراجع
92	الفهرس

ملخص المذكرة:

مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، في التشريع الجزائري هي مسؤولية مدنية ناشئة عن إلتزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، و هو إلتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في نقل بضاعة معينة عن طريق البحر و إيصالها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ سالمة و في الوقت المتفق عليه، فعلى المرسل إليه إثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري، فيتحمل الناقل المسؤولية عن كل الأضرار التي تمس البضاعة و هي تحت عهده، غير أنه لا يعد الناقل دوما مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة، إذ بإمكانه أن يعفي نفسه من المسؤولية، في حالات معينة اتفقا أو قانونا، وعقد النقل البحري للبضائع، يرم بين طرفين لكن تمتد آثاره إلى أطراف آخرين لهم مصلحة، كما أن دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع تخضع إلى قواعد القانون البحري الجزائري و القواعد العامة لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الكلمات المفتاحية:

الناقل البحري، الشاحن، المرسل إليه، وثيقة الشحن البحري، التحفظات، أجرة الحمولة، التسليم، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المسؤولية المحدودة، التأخير، الخطأ الملاحي، تعويض الأضرار، المنازعات البحرية، دعوى مسؤولية الناقل البحري، إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري.

Abstract:

The responsibility of the shipping carrier of goods, in Algerian legislation, is a civil liability arising from a contractual obligation based on the maritime transport contract, which is an obligation to achieve a result represented in transporting certain goods by sea and delivering them from the port of shipment to the port of discharge safely and at the agreed time. to prove that the result has not been achieved until the responsibility of the shipping carrier is established, so the carrier bears responsibility for all damages that affect the goods while they are under his custody, but the carrier is not always responsible for the damage caused to the goods As he can absolve himself of responsibility, in certain cases by agreement or law, and the contract of maritime transport of goods, concluded between two parties, but its effects extend to other parties who have an interest, and the claim of liability of the shipping carrier of goods is subject to the rules of the Algerian Maritime Law and the general rules of the Code of Procedure Civil and administrative.

key words:

Sea carrier, shipper, consignee, sea shipping document, reservations, freight, delivery, liability of the sea carrier of goods, limited liability, delay, navigational error, compensation for damages, maritime disputes, sea carrier liability lawsuit, sea carrier liability lawsuit procedures.