



جامعة قاصدي مرباح ورقلة
كلية: الحقوق والعلوم الاقتصادية
قسم: العلوم القانونية والإدارية

مذكرة

مقدمة لنيل شهادة

الماجستير

الفرع : حقوق

التخصص : قانون خاص

من طرف الطالب : دمانة محمد

تحت عنوان :

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع
في
القانون البحري الجزائري

نوقشت يوم: 2006/06/18

أمام لجنة المناقشة المكونة من:

- | | | |
|-------|---------------------------------------|----------------------------|
| رئيس | أستاذ تعليم عالي بجامعة الجزائر | د- عبد الرزاق زويينة . |
| مناقش | أستاذ محاضر بجامعة بسكرة | د- الزين عزري. |
| مناقش | أستاذ مساعد مكلف بالدروس بجامعة ورقلة | أ- محمد مخلوفي. |
| مقرر | أستاذ تعليم عالي بجامعة الأغواط | د- العربي رزق الله بن مهدي |

السنة الجامعية 2006/2005

II

بسم الله الرحمن الرحيم

{ فأما الزبد فيذهب جفاء وأما ما ينفع
الناس فيمكث في الأرض }
صدق الله العظيم
الإهداء

إلى اللذين قال فيهما الله سبحانه وتعالى { وبإلوالدين إحسانا }
إلى التي حملتني جنينا، وحضنتني وليدا، إلى أغلى ما في هذا الوجود ،
إلى أول من نطق بها اللسان، إلى نبع الحب والحنان، إلى التي دعت لي
طول هاته السنين.

أمي الحبيبة

إلى الذي كان قدوتي ، إلى الذي جند حياته لتربيتي وضع إرادتي ومنحني
الثقة في ذاتي، منير دربي ورمز افتخاري.
والذي الكريم .

إلى جميع الأصدقاء الذي عرفناهم أثناء مسيرتنا الجامعية.

دمانة محمد

شكر وعرفان

أتقدم بالشكر والامتنان لكل من ساعد في إعداد هذا البحث وتتمته وبشكل خاص

الأستاذ المشرف على جهوده الصادقة والمتفانية طول فترة إعداد هذا البحث

وأوجه شكري إلى كل أساتذة قسم الحقوق بكلية الحقوق والعلوم الاقتصادية بجامعة قاصدي مرباح ورقلة.

الطاقم العامل في مكتبة كل من ورقلة ،المكتبة الوطنية،مكتبة الحامة، مكتبة كلية الحقوق بين عكنون بالجزائر العاصمة.

دون أن ننسى أن أتقدم بالشكر والتقدير للأساتذة المناقشين.

دمانة محمد

جدول المختصرات التي وردت في البحث:

- (ت.م.ج) التقنين المدني الجزائري
- (ق.ب.ج) القانون البحري الجزائري
- (ق.ت.ج) القانون التجاري الجزائري
- (ق.إ.م) قانون الإجراءات المدنية
- (ق.ف) قانون فرنسي

مقدمة

تخضع مسؤولية الناقل البحري للبضائع لنظام خاص نظرا لاعتبارات تاريخية حيث ظهر عقد النقل البحري للبضائع مع ظهور السفن التجارية في القرن التاسع عشر، حيث بدأت الخطوط المنتظمة تحل محل السفن الجواله ومع تطور الصناعات الميكانيكية ازدادت أهميته مما جلب ثقة الشاحنين، لكن الناقلون بدوا يضعون شروطا في سندات الشحن لتحميل الشاحنين كل مخاطر النقل ومن بينها إعفاءات الناقل من المسؤولية بسبب أخطاء البحارة فتحول عقد النقل البحري إلى عقد إذعان ، لان الشاحن مضطر إلى الرضوخ إلى شروط الناقل وهذا ما اجبر الشاحن إلى اللجوء إلى التأمين على البضاعة . لقد رفضت الولايات المتحدة الأمريكية الرضوخ إلى قانون الناقلين بصفتها دولة شاحنة فأصدرت قانون هارتر في فيفري (1893) الذي يهدف أساسا إلى جعل كل الشروط الاستثنائية التي تعفي الناقل من المسؤولية باطلة ووقف الشاحن بهذا مع الناقل، على قدم المساواة و استنقت أغلب دول العالم قوانينها منه.

أما بالنسبة للجزائر نظرا للموقع الهام الذي تتميز باعتبارها من الدول المطلة على البحر المتوسط جعل اقتصادها وتجارها الخارجية يرتكزان أساسا على الأسطول البحري وبالتالي فان معظم مبادلاتها التجارية تتم عن طريق النقل البحري ولهذا فان الجزائر بادرت بالانضمام إلى الكثير من المعاهدات الدولية المتعلقة بشؤون الملاحة البحرية¹.

-
- 1 - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإمتيازات والرؤهن البحرية التي أبرمت في بروكسل في أبريل 1926 وانضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64 / 72 الصادر في 1964 .
 - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن و الميرمة في بروكسل بتاريخ 25 / 08 / 1924 والمعدلة ببروتوكولات سنة 1968 ثم 1979 وقد انضمت إليها الجزائر بمرسوم 64 / 71 المؤرخ في 08 جوان 1964 .
 - المعاهدات الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين الميرمة في بروكسل في 10 / 09 / 1910 انضمت إليها الجزائر بالمرسوم 64 / 70 الصادر بتاريخ 08 / 06 / 1964 عدلت المعاهدة في 27 / 05 / 1967 .
 - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن الميرمة في بروكسل 10 / 10 / 1957 انضمت إليها الجزائر بالمرسوم 64 / 174 الصادر في 03 / 07 / 1964 وقد عدلت هذه المعاهدة في 21 / 12 / 1979 .
 - وللوقوف على المعاهدات الدولية المتعلقة بشؤون الملاحة البحرية التي انضمت إليها الجزائر راجع ديباجة القانون 98 / 05 المعدل والمتمم للأمر 76 / 80 المتضمن القانون البحري الجزائري .

ولهذا تعد عملية نقل البضائع بطريق البحر عاملا هاما من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية يؤثر فيها وتتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحرا والعكس صحيح وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية .

ويتم نقل البضائع بطريق البحر بواسطة سفن بحرية¹ ذات أحجام وأشكال مختلفة ومزودة ومجهزة بأحدث الأجهزة الملاحية بغرض المحافظة على سلامة الطاقم والركاب والبضائع ولهذا تقوم مسؤولية الناقل البحري² عن الهلاك أو الأضرار التي تلحق البضائع وكذلك عن التأخير في التسليم .

وذلك إذا كان الحادث الذي يسبب الهلاك أو الضرر قد وقع للبضائع أثناء وجودها في حراسة الناقل وحتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني تطبيقا لنص المادة (802 ق ب ج) ولا يستطيع نفي مسؤولية إلا بالسبب الأجنبي.

ونظرا لهذه الأهمية فإن المشرع الجزائري نظم قواعد هذا النوع من النقل وذلك بتقنينه لمجموعة من الأحكام والنصوص القانونية المتمثلة في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976³ المتعلق بالقانون البحري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998⁴.

وبهذا منذ 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الإهتمام بالجانب البحري وإشراكه في السياسة التنموية الوطنية وهذا التعديل المتضمن القانون البحري الجزائري يعكس توجه الجزائر نحوى إقتصاد السوق وتشجيع الإستثمار الوطني والأجنبي في القطاع البحري هذا على مستوى التنظيم القانوني ، لكن الجانب العلمي والمقصود بذلك المفكرون

1- انظر نص المادة 13 (ق ب ج) " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما برسائلها الخاصة أو عن طريق قطرها سفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة "

2- عرفت الفقرة (أ) من المادة الأولى من معاهدة بروكسل الناقل بأنه: "يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل".

3- جريدة رسمية رقم 1977/29.

4- جريدة رسمية رقم 1998/47 .

والباحثون لم يولوا هذا القطاع جانب من إهتماماتهم وهو ما جعل الأبحاث والكتابات تقل إن لم نقل تنعدم في هذا المجال خاصة باللغة العربية وبأقلام جزائرية .
والحق في أنه لولا الدراسات الفقهية والأحكام القضائية والإجتهادات القضائية للمحكمة العليا في الجزائر وفي الدول التي تعرضت لدراسة هذا الموضوع في أنظمتها مثل (مصر. فرنسا) وغيرهم، ما استطعنا أن نقدم هذا البحث لأن وجود هذه المراجع هي الركيزة الأساسية والمدخل العلمي لهذه المذكرة هذا بالإضافة إلى عشرات المؤلفات والمراجع والمجلات حيث أن الفكر لا ينشأ من العدم بل لا بد من معطيات أولية تدفع إليه وتحث عليه، فمن المؤكد أنه لولا تواصل الأجيال من خلال الأعمال السابقة لأساتذة أجيال ما كُتب لأي فكر التقدم أو حتى البقاء.

والمهم بالنسبة إلينا مسؤولية الناقل وكيف يمكن أن ينفي مسؤوليته، ولهذا عالج المشرع البحري الجزائري النشاط البحري بقانون رقم 05/98 فوضع أحكام عقد النقل البحري في الباب الثالث من الكتاب الثاني فوضع قواعده في الفصل الأول ثم تناول في الفصل الثاني أحكام سند الشحن، فتنفيذ العقد في الفصل الثالث وأخيراً في الفصل الرابع مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

بدأ من المادة 802 إلى غاية 816 (ق.ب.ج) ولا يمكن دراسة القانون البحري الجزائري فقط لوحده و تطبيقية على النزاعات المطروحة دون النظر إلى المعاهدة المنظمة إليها الجزائر خاصة اتفاقية بروكسل 1924 باعتبار هذه الأخيرة تسمو على القانون الداخلي، وهذا بموجب المادة 132 دستور 1996 (المعاهدات التي يوقعها رئيس الجمهورية والموافقة للدستور تسمو على القانون الداخلي) كذلك نص المادة 747 (ق.ب.ج) تنص (.....) تسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقات الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر و ذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية).

ونظرا للطبيعة الخاصة بالملاحة البحرية وخطورة البحر وخاصة نقل البضائع فتترتب مسؤولية الناقل البحري عن (الهلاك أو التلف) أو الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة فيكون دائما الناقل محل للمسؤولية المدنية، ولهذا حمى المشرع البحري في

القانون (05/98) هذا الأخير بالنص على مجموعة من الإعفاءات إذا تخلص من سبب واحد استبعدت مسؤوليته وإذا لم يتخلص منها أعطاه المشرع دفع آخر وهو تحديد مسؤوليته على أساس (805 ق.ب.ج) .

وعليه سأتناول دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري من خلال الإشكالية التالية: ما هي طرق دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري؟ وتتدرج تحت هذه الإشكالية الرئيسية عدة إشكالات فرعية تتمحور حول مدى جواز تمسك الناقل بالإعفاءات القانونية وتحديد المسؤولية في نفس الوقت؟ وما أساس الدعاوى المرفوعة ضد الناقل للمطالبة بالخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة؟ وهل تمتد حالات الإعفاء وتحديد المسؤولية إلى غير الناقل؟

هذا ما سيتم دراسته وتوضيحه من خلال إتباع منهج وصفي، وذلك عن طريق جمع معلومات قانونية دقيقة عن المشكلة وإخضاعها للدراسة الدقيقة .

ولهذا اقترحنا دراسة هذا الموضوع في فصلين متتاليين بحيث يخصص الفصل الأول، حالات الإعفاء القانونية، إضافة إلى الحالات الأخرى والتي أخضعها المشرع الجزائري إلى الاتفاق وهي ما تعرف عند الفقه بالحالات الخاصة التي يمكن إثباتها بشكل يسير .

نتطرق إلى الحالات القانونية والمذكورة في المادة 803 (ق.ب.ج) وهي حالات تخص أداة الملاحة البحرية و الملاحة البحرية (مبحث أول) وحالات أخرى تخص خطأ الغير وعيوب البضاعة (مبحث ثاني)، والحالات الأخرى تتعلق بالحوادث الاستثنائية (مبحث ثالث).

ثم نتكلم عن الحالات الخاصة التي ذكرها الفقه (مثل نقل الحيوانات الحية، نقل البضائع على سطح السفينة) التي نظمها المشرع الجزائري خلافا لمعاهدة بروكسل التي لم تنظم هذا النوع من النقل ثم نبحت في (مبحث رابع) عن المستفيدون من الإعفاء والمسؤولية التي يسري عليها الإعفاء .

ثم نبحت في الفصل الثاني عن الامتياز الآخر الذي أعطاه المشرع الجزائري للناقل عند عدم نفي مسؤولية عن أحد الأسباب المذكورة في المادة (803 ق.ب.ج) وحكم له بالتعويض وهذا الامتياز هو تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع (805 ق.ب.ج) لنتكلم عن الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو التحديد ومدى صحتها(المبحث الأول) ثم

نتكلم عن خطأ الغير وعيوب البضاعة (المبحث الثاني). لنعرّج على الحالات المستثناة من هذا التحديد (المبحث الثالث) ونتطرق إلى المستفيدين من التحديد وطبيعته القانونية (المبحث الرابع).

الفصل الأول

في

حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع
من المسؤولية

الفصل الأول : حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

إن من أهم الدفوع التي يتمسك بها الناقل البحري للبضائع لإعفائه من المسؤولية عن حصول خسائر أو أضرار لاحقة بالبضاعة المنقولة إثارة حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري والمادة 4 فقرة (02) من معاهدة بر وكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 02 مارس 1964 ومن أهم ردود الشاحن (أو المرسل إليه) على هذا الدفع إثبات الخطأ في جانب الناقل أو احد تابعيه أو وكلائه وقد وردت في القانون البحري الجزائري 12 حالة وارادة على سبيل الحصر¹ لا المثال² بينما نجدها 09 حالات في القانون الفرنسي الصادر في 1966 و(17) حالة في معاهدة بروكسل الدولية³ ، أما معاهدة هامبورغ المعروفة (بقواعد هامبورغ للأمم المتحدة) لسنة 1978 نصت على حالتين للإعفاء فقط :

- هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب المخاطر التي تصاحب هذا النوع من النقل .

- الأضرار و الخسائر إذا كانت ناشئة عن التدابير التي اتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح أو الأموال .

ويمكن ترتيب حالات الإعفاء الواردة في القانون البحري الجزائري إلى ثلاثة مجموعات. المجموعة الأولى تتعلق بالسفينة والملاحة البحرية (المبحث الأول) والمجموعة الثانية تتعلق بخطأ الغير وعيوب البضاعة (المبحث الثاني) والمجموعة الثالثة تتعلق بالحوادث الإستثنائية (المبحث الثالث) وهناك حالات أخرى خاصة تناولها الفقه وهي حالات اتفاقية

1- ما يفهم إنما محددة على سبيل الحصر استعمال المشرع الألفاظ التالية (الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي) وكذلك نص المادة (802) " باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية "

2- عكس وسائل الدفع الواردة في المادة 127 / ق م الواردة على سبيل المثال وذكر المشرع بعض صور للسبب الأجنبي (كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو خطأ المضرور.....).

وهذه المادة موافقة لنص المادة 165 ق مصري التي أضافت في المذكرة الإيضاحية للنص التمهيدي سببين آخرين هما - العيب اللاصق بالشيء والمرض الذي يخامر المضرور .

3- راجع الملحق رقم 1، ص ص 100 101 من هذه المذكرة

الفصل الأول ————— حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
ثم ندرس مدى امتداد حالات الإعفاء إلى غير الناقل ونوع الدعاوى التي يتمسك بها الناقل
(المبحث الرابع) .

المبحث الأول : الدفع المتعلقة بالسفينة والملاحة البحرية

هناك أسباب تتعلق بأداة الملاحة البحرية (مط 1) وأداة الملاحة بوصفها منشأة
عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد وتكون مهيأة لمخاطر
البحر وحاسمة للملاحة فيه وهناك مخاطر وحوادث أخرى ممكن أن تترتب عليها إنقاذ
حياة الأموال أو الأشخاص أو الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو
المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل وتسمى كل هذه الحالات بالأسباب المتعلقة
بالملاحة البحرية (مط 2) وهي أسباب معفية للمسؤولية من جانب الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: الدفع المتعلقة بالسفينة

يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل بدء الرحلة (فرع 1)، إما
أثناء الرحلة إذا بذل الناقل الاهتمام الكافي وبالرغم من ذلك تسبب عطل في السفينة بسبب
العيب الخفي الذي لا يظهر بالرغم من بذل العناية اللازمة (فرع 2) فان الناقل هنا
تتقي مسؤوليته أي يصبح غير مسؤول .

الفرع الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة

نصت عليها معاهدة بروكسل الدولية لسنة 1924 في المادة الرابعة والقانون
الفرنسي لسنة 1966 في المادة 27 منه والصلاحية يقصد بها الصلاحية التجارية ب
تكون السفينة صالحة لمواجهة البحار وممونة ومجهزة ولها طاقم مؤهل وفق اللوائح
والأنظمة الدولية وطبقا لمعاهدة بروكسل التي تشترط الإعفاء من المسؤولية بشرط بذل
الهمة الكافية لجعلها كذلك قبل السفر أو عند البدء فيه.

والتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة إلّزام ببذل عناية¹ ولا يُسأل الناقل بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، مادام قد قام بتنفيذ الالتزام الذي نصت عليه المعاهدة ، ولهذا جاءت المعاهدة لتؤكد ذلك بقولها "لا ويسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائداً إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو ضمان تجهيزها و تفتيشها أو تموينها على وجه مرضي وإعداد الغرف الباردة وجميع الأقسام الأخرى"، نستنتج من ذلك أنه إذا قام الناقل ببذل الهمة الكافية و اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة نتيجة عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة فإنه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب والتي لا تعود إلى بذل الهمة الكافية ولا تعتبر شهادات شركات الإشراف دليلاً قاطعاً على الصلاحية الملاحية وإنما مجرد قرينة قابلة للإثبات العكس وتقدير ذلك متروك لقاضي الموضوع² ومن هنا يجب على الناقل بذل العناية اللازمة، وبذل العناية اللازمة يكون مشروطاً قبل السفر وعند بدء الرحلة.

ومثال ذلك لو حدث أن تلفت كمية من القمح نتيجة وصول ماء البحر إليها عن طريق التسرب من (مسمار صدئ) ، أقام الناقل الدليل على القيام بعمليات تفتيش وفحص السفينة في الحوض الجاف قبل شحن الشحنة وكان المسمار المعيب يقع في منطقة معرضة بشكل خاص لسرعة تلف الطلاء قضي بأن حالة المسمار عند التفتيش أظهرت أن السفينة كانت غير صالحة عند بداية الرحلة³، إلا أن عدم الصلاحية لم ينشأ عن عجز أو تقصير في بذل العناية اللازمة من جانب الناقل ومن ثمة لا يسأل عن التلف الذي أصاب الشحنة.

1- الالتزام ببذل عناية أو الالتزام بوسيلة: تعهد المدين ببذل جهد وعناية للوصول إلى الغرض سواء تحقق الغرض أم لا، أما النتيجة فهي خارجة عن الالتزام بمجد ذاته وهذا الالتزام هو التزاماً عاماً باتخاذ الحيطة والحذر في تنفيذ التزامه - أنظر: علي فيلاي، النظرية العامة للعقد ، الجزائر دار هومة (سنة 1987 ص 23)

2- أحمد محمود حسني : النقل الدولي البحري للبضائع ط2، الإسكندرية منشأة المعارف 1989، ص 227

3- أحمد محمود حسني، المرجع نفسه ، ص 229.

وبالرجوع إلى (ق.ب.ج) نجد أنه يأخذ ببذل عناية وليس بتحقيق غاية إستنادا إلى المادة 770 (ق.ب.ج) "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة بذل العناية اللازمة وذلك بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها"، ومعيار العناية اللازمة هو معيار الرجل العادي¹، ويكفي الناقل أنه قام ببذل العناية اللازمة للتخلص من المسؤولية ويعفى نفسه استنادا إلى نص المادة (803 أ ق.ب.ج) ويدفع بعدم الصلاحية الملاحية للسفينة ويكون بكافة طرق الإثبات.

1 - تنص المادة 544 (ق.م) أن يبذل في المحافظة على الشيء العناية التي يبذلها في المحافظة على ماله بشرط أن لا يكون اهتمامه بما أدنى من عناية الرجل المعتاد.

الفرع الثاني: عيب خفي بالسفينة.

العيب الخفي¹ هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق فإذا كان يمكنه كذلك فمعنى ذلك انه ليس خفياً ، أي أن الناقل لم يبذل الهمة المعقولة في سبيل كشفه. وعرف آخرون² العيب الخفي بأنه الأضرار الناشئة التي لا يسهل للناقل اكتشافها سواء كانت هذه العيوب حفية بالسفينة أو بالآلات التي تستعمل على ظهر السفينة ولها صلة بالبضائع.

ولهذا يلزم الناقل بأن يعد السفينة قبل بدء السفر إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة ولهذا يصبح الناقل غير مسؤول عن طروء عدم صلاحيتها أثناء السفر كذلك فالناقل لا يسأل عن العيوب الخفية في السفينة وهي العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة حتى ولو كان هذا العيب موجود عند بدء السفر .

وعلى الناقل عبء إثبات أنه قام بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء السفر أو أن العيب كان خفياً لا تكشفه اليقظة المعقولة ويرى البعض³: أن هذا العيب يتعارض مع التزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة ، فمثل هذا الالتزام يفرض على الناقل تفادي أي عيوب فيها وإذا ما وجدت هذه العيوب وكانت سبباً في هلاك البضاعة أو تلفها فمن العدل أن يتحمل الناقل هذه الأضرار لا أن يتخذ من العيب الخفي للسفينة ، حجة يبعد فيها المسؤولية عن نفسه وعليه حسب هذا الرأي أن هذه الحالة يمكن استبعادها من الحالات المعفية للمسؤولية .

¹ - عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، (دون تاريخ)، ص 403.

² - علي البارودي، محمد فريد العريني وآخرون: القانون البحري والجوي، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية 2001، ص 382 .

³ - عادل علي المقدادي : القانون البحري ط2، سنة 1999، ص 134.

ويقصد بالعيوب الخفية سائر العيوب التي تكون في السفينة والتي تُعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة والعيوب الخفية معناها أنه تشمل سائر العيوب التي لا يمكن إكتشافها ببذل الإهتمام الكافي والمبرر الموضوعي، لذلك أن أداة الملاحة تحتوي على آلات وأجهزة يصعب على الناقل كشف ما يلحقها من عيوب خفية ، ثم أن السفينة تكون طيلة مدة إستغلالها تحت رقابة الجهات الإدارية وشركات الإشراف فإذا خُفي العيب على هذه الهيئات المتخصصة فمن باب أولي يخفى العيب على الناقل وتابعيه¹.

ويقع على الناقل عبء إثبات أنه قام بهذا الفحص ويعتمد الناقلون على الشهادات والوثائق² الصادرة من هيئات الإشراف ويعتبرها القضاء قرينة بسيطة لا قاطعة³ كما قلنا سابقا .

أما معاهدة بروكسل فنصت على هذا الشرط المادة (4) الفقرة (2.د)⁴ والمادة (27) فقرة ح (H) من قانون 1966 شرط قضى به القضاء الفرنسي .
فقد جاء في قرار لمحكمة (باريس) أنه لا يكفي أن يثبت الناقل وجود العيب الخفي للسفينة للتخلص من المسؤولية وإنما لابد، من أن يثبت الناقل انه بذل العناية اللازمة أي الهمة الكافية كما يقول إتفاق بروكسل لأن العيب الخفي لا يبرئ الناقل من المسؤولية إلا إذا كان لا يمكن كشفه ببذل العناية اللازمة⁵.

1- يعقوب يوسف مرخوه، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية مجلة الحقوق السنة الثامنة، العدد 2 سنة 1984 ص 190 .

2- الوثائق وثيقة المعاينة وان كان الاجتهاد يذهب الى أنه يمكن اثبات عكس الشهادة ولهذا لا تعتبر دليلا قاطعا في الاثبات

3- راجع الصفحة 08 من هذه المذكرة.

4- راجع الملحق رقم 1، ص ص 100 101.

5- نهاد السبياعي مع رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية ، ج 5، 1962 ص 510

المطلب الثاني: الدفوع المتعلقة بالملاحة البحرية

هناك الأخطاء الملاحية (الفرع 1) ومخاطر وحوادث البحر (الفرع 2) وإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة ذلك (الفرع 3) .

الفرع الأول: الأخطاء الملاحية

قبل التطرق لهذه الأخطاء يجدر بنا التعرف على الأشخاص المساعدين على الملاحة البحرية .

أولاً: تعيين الربان وعزله:

- المجهز هو الذي يعين الربان ، فهو عامل من عمال علاقته به تحكمه قواعد قانون عقد النقل البحري على أن المجهز يلزم باختياره للربان بمراعاة أن تتوافر فيه المؤهلات المطلوبة التي تختلف باختلاف نوع الملاحة ونوع السفينة وحمولتها فالمجهز يتولى تعيين الربان وعزلهم بنفس الطريقة والملاحظ أن حق المجهز في عزل الربان من النظام العام لا يجوز الإتفاق على خلافه أي لا يجوز حرمانه منه ومرجع ذلك ما يتمتع به الربان من صلاحيات واسعة يمارسها بعيداً عن المجهز بصفة دائمة يمكن التخلص منه متى فقد ثقته فيه¹ .

ثانياً: مهمة الربان الفنية :

-إدارة الرحلة البحرية من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وفق خط سير منظم وفق العرف (المجهز هو الذي يرسمه) .

- يجب على الربان في بداية الرحلة بالتأكد من سلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة عن طريق الحصول من إدارة التفتيش على ترخيص الملاحة وشهادة السلامة قبل سير السفينة في البحر على الربان حمل على ظهر السفينة عدد معين ، من الأوراق أو المستندات

1- مصطفى الجمال: دروس في القانون البحري 1962 ، ص 146 - 148 .

بعضها لإثبات حالتها المدنية وبعضها يتعلق بنظام الملاحة والتجارة البحرية (شهادة التسجيل

- دفتر ملاحي .
- شهادة صحية .
- نسخة من التفتيش البحري .
- ترخيص الملاحة البحرية الذي يثبت صلاحية السفينة للملاحة .
- مسك دفتر يسمى يومية السفينة.
- عند الوصول يجب الاستعانة بمرشد إذا كان القانون إجباريا ينص على ذلك .
- إعداد تقرير عن رحلته (التقرير البحري) .

والملاحظ أن المشرع البحري تتأول رجال البحر في الباب الثاني المعنون برجال البحر من الفصل الأول ، إدارة رجال البحر من القسم الأول : تعريف وأحكام خاصة نص في المادة 384 ماذا يعني برجل البحر أو البحار : كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر .

ويعني المجهز : كل شخص طبيعي أو معنوي يشغل السفينة و يستخدم رجال البحر لهذا الغرض

ويعني ربان السفينة : هو قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة أما المقصود بالسلطة الإدارية البحرية ما يأتي :

- على المستوى المركزي: الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية
- على المستوى المحلي: الدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية والمحطة البحرية
- في الخارج : السلطات القنصلية أ الدبلوماسية الجزائرية .

ثالثاً: الفرق بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري:

هناك مجموعة من الأخطاء التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون الآخرون عن الناقل ، فإذا كان الخطأ يتعلق بالسفينة أعتبر الخطأ ملاحي (أنظر الفقرة أ) ، أما إذا كان الخطأ يتعلق بالبضائع أعتبر الخطأ خطأ تجاري (أنظر الفقرة ب)

(أ)- الخطأ الملاحي : كلما كان الخطأ أو الغرض من العمل هو المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها واستقرارها كان خطأ ملاحياً خاصاً بالسفينة كأن المشرع البحري يعفي الناقل قانوناً عن الأخطاء الملاحية للتابعين البحريين وقد كان الناقل يحرص على هذا الإعفاء بشرط الإهمال الذي يضمنه سند الشحن فأصبح شرط الإهمال¹ في هذه الحدود إعفاء قانونياً للناقل من المسؤولية دون حاجة إلى نص إتفاقي في سند الشحن .

1- شرط الإهمال : هو شرط نشأ في إنجلترا حوالي سنة 1865 وانتقل إلى غيرها من دول أوروبا وعمقتضاه يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة بخطأ الربان أو الطاقم وقد أنتقد هذا الشرط في فرنسا بوصفه مخالف للنظام العام ولكن محكمة النقض الفرنسية سارعت إلى القضاء بصحته على أساس أن المتبوع يسأل قبل الغير عن أخطاء تابعيه مسؤولية تعد من النظام العام لأن القانون يفترض خطأ المتبوع تابعه أو توجيهه.

- بعض صور الأخطاء الملاحية:

- خطأ فني في قيادة السفينة .
- مخالفة الرّبان للوائح والتعليمات الدولية الخاصة بتقادي التصادم (سوء تشغيل الآلات المحركة للسفينة) .

إقلاع السفينة من الميناء رغم سوء أحوال الجو .

أخطاء المرشد بالنسبة للدخول أو الخروج من الميناء وهذا وفقا لنص المادة (215 بحري لبناني).

وهذا ما جاء في المادة 4 فقرة(2) من معاهدة بروكسل¹ بقولها: " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن أعمال أو خطأ الرّبان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل الملاحية في إدارة السفينة أجازت إعفائه من الأخطاء الملاحية دون التجارية".

وقد أقر البعض²: أن جواز إعفاء الناقل عن أخطائه الملاحية أمرا تقتضيه طبيعة تنفيذ عقد النقل ذلك لأن الناقل لا يتدخل فعلا في ملاحاة السفينة وسيرها كما ليس له حق الإشراف والرقابة على الرّبان من الناحية الفنية نظرا للسلطات التي يتمتع بها الرّبان، ويعتبر إعفاء الناقل عن الأخطاء الملاحية شاملا، من الأخطاء التي تقع من الرّبان أو البحارة أو المرشد وغيرهم من التابعين البحريين كما يجوز الإعفاء سواء كان الخطأ جسيما أو بسيطا.

لكن رأي آخر³: يعتبر الأخطاء الجسيمة التي يرتكبوها رجال الطاقم (أخطاء الرّبان) لا تعفي الناقل في هذه الحالة بل اعتبرها أخطاءا جسيمة ترقى إلى مرتبة الغش، أما بالنسبة للمشرع البحري فالناقل يعفى من المسؤولية إذا كانت الأخطاء الملاحية التي إرتكبها الرّبان أو البحارة أو المندوبين أي الأخطاء المتعلقة بالناحية الملاحية دون الأخطاء التجارية والشخصية⁴ للناقل .

1- انظمت إليها الجزائر سنة 1964 وهي بهذا تسمو على القانون الداخلي تطبيقا لأحكام المادة 132 من الدستور 1996

2- سميحة القيلوبي: المرجع السابق، ص ص 440-441.

3- أحمد محمود حسني: المرجع السابق، ص 222.

4- نص المادة 124 من قانون 05-10 يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني

معدل ومتمم .

(ب) - الخطأ التجاري

هي مختلف الأعمال المتعلقة بالبضاعة كسوء الرص أو التستيف أو عدم المحافظة على البضاعة أثناء النقل فلا تدخل في نطاق الإعفاء المنصوص عليه في القانون ويبقى الناقل مسؤولاً عنه¹

ويعرف آخرون² الخطأ التجاري، بأنه حفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها أو رصها أو تفريغها وهذه الأخطاء يسأل الناقل عنها قانوناً ، ولا يجوز له أن يعفي نفسه منها ولعله لم يعد هنا حاجة إلى الإسهاب في تبرير هذا الإعفاء القانوني للناقل عن نتائج الأخطاء الملاحية للتابعين البحريين.

ويفهم من هاذين التعريفين أن الخطأ يكون تجارياً إذا كان العمل الأساسي هو عدم المحافظة على البضاعة يسأل عنه الناقل ولا يمكن اشتراط الإعفاء من المسؤولية لكن ما مصير إذا اشترك الخطأ التجاري مع الخطأ الملاحي ؟ يجب :

- البعض من الفقه³ بأنه إذا اشترك الخطأ التجاري مع الملاحي لا يعفى الناقل من المسؤولية ولا يتمتع الناقل بهذا الإعفاء أيضاً إذا عاد عليه نفع شخصي من وراء هذا الخطأ .

ومثال ذلك : تلفت شحنة نتيجة تكثيف بخار الماء على سقف العنبر بسبب عدم سلامة التهوية أثناء الرحلة قالت المحكمة أن الإهمال الذي وقع في طريقة تهوية الشحنة لا يعتبر خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة في مفهوم عبارات المادة (2/4 أ) من

= (كل فعل ايا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض)
إضافة إلى نقل أو تحويل المادة 41 وإنزالها إلى المادة 124 مكرر وأصبحت المادة 124 مكرر تعتبر التعسف في استعمال الحق يشكل خطأ .

1 - مصطفى كمال طه: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، بيروت، دار الجامعة للنشر (دون تاريخ)، ص 514 .

2 - علي البارودي وآخرون: المرجع السابق، ص 386، 387 .

3 - أحمد محمود حسني : مرجع سابق، ص 222.

معاهدة بروكسل 1924¹ فعدم تغطية العنابر بطريقة مناسبة ليس إهمالا في إدارة السفينة وإنما هو إهمال في العناية بالشحنة²

وقد استعمل محررو معاهدة بروكسل الدولية في النص باللغة الانجليزية للتعبير عن الخطأ الملاحي³

(In the navigation or in the management of the ship)

وللتفرقة بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري اجمع الفقه⁴ على انه إذا وقع الخطأ في الجزء المتعلق بسير السفينة وأمنها فالخطأ ملاحي، وإذا وقع في الجزء الخاص بالبضاعة أعتبر الخطأ تجاري وفي اجتهادات المحكمة العليا في الجزائر⁵ يعطي المسؤولية الكاملة للناقل وذلك انه مسؤول (الناقل) عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ للبضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن .

وبالنظر في إعتقادنا إلى نص المادة 803 فقرة (أ،ب) بنصها : " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي :

أ - "حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة" .

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان" .

من هاذين الفقرتين يتضح أن المشرع الجزائري إتجه إلى أن الناقل لا يسأل في هاتين الحالتين ويسمى هذا الخطأ بالخطأ الملاحي ، لكن الخطأ التجاري يسأل الناقل عنه لأن

1- انضمت الجزائر الى هذه المعاهدة بموجب المرسوم 64- 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 (الجريدة الرسمية رقم 8 لسنة 64) ودخلت حيز النفاذ 2 جوان 1931 وصدر بروتوكول يدخل بعض التعديلات على معاهدة بروكسل الخاصة باستندات الشحن في 23 فبراير 1968 .

2- احمد محمود حسين :مرجع سابق ، ص 222 .

3- rené rodieré :droit maritime : 12 ed p284.

4- Lamy transporte : tome II – 1997 p 526.

5 - قرار صادر عن المحكمة العليا الفرقة التجارية والبحرية المؤرخ في 26 /05 /1998 ملف رقم 168786 منشورا بالاجتهاد القضائي للفرقة التجارية والبحرية، عدد خاص إلى مسالة مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ للبضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة لغاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني أنظر سحري بوبكر :القانون البحري مدعم بالاجتهادات القضائي للمحكمة العليا 2005 ، ص 181 .

المادة 802 ق، ب، ج تجعل الناقل مسؤولاً عن كل الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع لأن الخطأ التجاري يرتبط بالبضاعة .

الفرع الثاني: مخاطر وحوادث البحر.

إذا كانت السفينة لم تتحمل مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة تجهيزاً كافياً فلا تعتبر مخاطر البحر سبباً معفياً للناقل، ولا يكفي مجرد وقوع هذا الخطر بل يجب على الناقل أن يثبت أن له وصف القوة القاهرة ولا يفيد الناقل هذا السبب إذا أثبت الشاحن أن السفينة تعرضت له بسبب خطأ سابق عليه من الناقل¹ .

أولاً : المقصود بمخاطر وحوادث البحر

تفسر المادة (192 بند 03) كويتي المأخوذة من المادة 4 فقرة (2) من معاهدة بروكسل المقصود بالأخطار وهي ما تتعرض له السفينة أثناء رحلتها البحرية وما تجابهه من هبوب عواصف شديدة وصخور وحطام السفن الغارقة وهياج البحر غير العادي مما قد يعوق السفينة أثناء رحلتها .

وهذه المخاطر بذاتها ليست سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية إنما يبقى لها الطابع غير العادي وغير المتوقع بمعنى أن تبلغ مدى من الشدة يجعلها من قبيل القوة القاهرة التي لا يمكن توقعها أو التي يستحيل دفعها وتفاذي نتائجها ويلزم لإعفاء الناقل في مثل هذه الحالات أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضائع راجع لمخاطر البحر وحوادثه أو المياه الأخرى الملاحية² والتي تتوافر فيها مقومات القوة القاهرة ولا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا اثبت العلاقة السببية بين مخاطر البحر والضرر الذي أصاب البضاعة أما إذا كان الضرر ناشئ عن سبب آخر غير ذلك فلا محل للتخلص من المسؤولية .

1 - عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 404

انظر في نفس المعنى على جمال الدين عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية 1969، ص 743

2 - يقصد بالمياه الملاحية الأخرى : المياه النهرية التي تسير فيها السفن البحرية.

وذهبت محكمة الاستئناف العليا بالكويت¹ إلى أنه: "بحق أن رداءة الطقس لا تعد في حد ذاتها عن قبيل القوة القاهرة و إنما هي من الوسائل المتوقعة عادة في الرحلات البحرية بحيث يمكن تفاديها".

والمشرع الفرنسي في قانون 1966 لم يتناول هذا السبب على حدة وإنما أدمجه مع الأخطاء الملاحية التي لا تعود إلى خطأ الناقل أي الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل، أدمج هذه الحالة في نص المادة (27) (ق، ف) .

بينما تكتفي معاهدة بروكسل الدولية لسنة 1924 بإثبات الفعل حتى يعفى الناقل من المسؤولية المفترضة² ، يضيف القانون الفرنسي وجوب أن تكون غير متوقع ولا يمكن دفعها أي يجب توافر عناصر القوة القاهرة³.

ثانيا :تطبيقات مخاطر البحر :

لقد اختلفت الآراء الفقهية والقضائية حول مخاطر البحر أهو من الأسباب المعفية للمسؤولية أم من الأسباب المنعقدة للمسؤولية .

فهناك رأي فقهي : يعتبر مخاطر البحر تشكل سببا للإعفاء ولو لم تتوافر فيها عناصر القوة القاهرة كما يفهم في التشريعات المبنية على أصول لاتينية فالعاصفة التي تهب على السفينة وهي في البحر فتعرضها لإهتزازات ينشأ عنها تلف البضاعة تعتبر بذاتها سببا للإعفاء , بغض النظر عن توقعها أو إمكان رد أثارها

رأي القضاء : شدد من شروط إعفاء الناقل في مخاطر البحر لإتقاء الإسراف في إبراء الناقل من المسؤولية بسبب مخاطر ضئيلة يمكن توقعها الأمر يدور حول العناية التي

¹ - محكمة الإستئناف العليا في الكويت : الحكم الصادر في 14 نوفمبر 1967 منشور بمجلة القضاء والقانون السنة الأولى العدد الثاني مشار إليه في يعقوب يوسف مرخوة :المرجع السابق ص 179 .

2- يعود اصل المسؤولية المفترضة الى ق 19 حيث تمحض عن التطور الاقتصادي الكبير وظهور الالات الميكانيكية وشتى وسائل النقل الاخرى -نظرية تقوم على اساس المعيار الموضوعي بدل المعيار الشخصي الذي كان قائما انذاك وينظر فيه الى الشخص المدين والخطا المرتكب من قبله , فالناقل وهو يتعامل مع البضائع بتحريكها من مكان الى مكان اخر سواء بنفسه او من ينوب عنه مستعملا الات جرافات تؤدي غالبا الى اصابتها بخسائر واضرار مما يستلزم التعويض عنها

3 - droit maritime :M rémond renouid -1988- p334

ينبغي أن يبذلها الناقل لإعداد السفينة لمواجهة المخاطر العادية التي تتعرض لها الملاحة في المياه التي ترتادها فإذا كان الناقل بذل القدر المعقول من العناية ومع ذلك نشأ عن خطر، (حدوث ضرر) فهو خطر مسبب للإعفاء بغض النظر عن ضخامته أو ظروف وقوعه¹

وهذا الرأي الأخير اقرب للصواب والتأييد في اعتقادنا لأن القانون البحري الجزائري أخذ نصوصه عن معاهدة بروكسل 1924 والذي يترك للقضاء سلطة تقديرية واسعة ليقرر مدى العناية الكافية التي بُذلت في تجهيز السفينة بجعلها صالحة للقيام بالرحلة التي حدث خلالها الضرر للبضاعة فإذا أثبت ذلك، فإن الناقل لا يضمن ما يطرأ بعد هذه الرحلة من ظروف قد تؤثر في استمرار صلاحيتها للملاحة، ولذا فإنه يعفى من المسؤولية عن أي ضرر يلحق بالبضاعة جراء أي حادث تتعرض له السفينة ويؤثر على صلاحيتها للملاحة ولعل هذا ما قصده المشرع البحري في المادة (803/د).

وقد حكم في قضية تتلخص وقائعها أن باخرة كانت تنقل بضاعة إلى الكويت وكانت البضاعة قد وصلت تالفة بسبب البلل الذي أصابها في ماء البحر الذي تسرب إلى داخل السفينة على اثر حدوث خرق فيها بسبب قطعة من الحديد مثبتة على قطعة خشبية عائمة تحت سطح الماء وذلك عند دخولها إلى ميناء (سنغافورة).

رفع المرسل إليه دعوى على الناقل مطالباً بالتعويض عن التلف تمسك الناقل بدفع مسؤولية إنما حدث كان بفعل القوة القاهرة (إختراق جانبها) غير متوقع عند دخولها ميناء سنغافورة مما تسبب في تسرب المياه إلى بعض العنابر وهو ما يعد قوة القاهرة تنفي معه مسؤولية الناقل البحري إلا أن محكمة الاستئناف العليا، قالت تدرع الناقل بالقوة القاهرة غير مقبول لأنها أخطار عادية متوقعة².

نخلص إلى أن الحوادث أو الظروف الجوية كالمطر والرياح والبرق وإضطراب البحر الذي يحدث بصفة دورية ومنتظمة وفي مواعيد معلومة لا تعد من خواطر البحر ومن ثمة لا تعد من أسباب الإعفاء القانونية.

1- يعقوب يوسف مرخوة: مرجع سابق، ص 180.

2- إستئناف المحكمة العليا جلسة 6 يناير رقم 1967/490 تجاري وقد قررت ذات المبدأ محكمة الإستئناف العليا (دائرة التمييز) الكويت مشار إليه يعقوب يوسف مرخوة: المرجع نفسه، ص 190.

على أنه إذا كانت هذه المخاطر في مواعيد غير دورية وغير عادية ولا يمكن توقعها والارتفاع الغير العادي لدرجة الحرارة يلحق تلفا بالبضاعة تعتبر أسبابا كافية لنفي مسؤولية الناقل.

وكذلك كلما كان الناقل بذل الهمة الكافية و العناية اللازمة بالبضائع (حفظها) قبل الرحلة البحرية و الاستماع إلى نصائح الأحوال الجوية كلما تزيده فرص إعفاءه من المسؤولية ولو حدث ضرر بالبضاعة.

والخطر البحري هو كل الحوادث القهرية التي يمكن أن تصيب السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية.

فيستعمل إصطلاح الخطر الحربي للدلالة على معنيين الأول أخطار البحر والثاني الأخطار البحرية الأخرى وهذه التفرقة فرضها الاختلاف الجوهري بين القانون الإنجليزي والفرنسي في مفهوم الخطر البحري إذ القانون الإنجليزي يفقر بين أخطار البحر والأخطار التي تحدث على البحر، فإن القانون الفرنسي لا يعرف سوى فكرة واحدة عن الخطر هي فكرة أخطار البحر بحيث تشمل كل أنواع الخطر البحري وهو نفس ما ذهب إليه القانون الجزائري .

الفرع الثالث: إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر

أولاً : إنقاذ الأشخاص

إن معاهدة هامبورغ المعروفة بقواعد الأمم المتحدة¹ ميزت بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال بينما معاهدة بروكسل لسندات الشحن سنة 1924 لم تميز بين الحالتين في المادة (04) فقرة (2-د) على أنه "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر".

ولما كان إنقاذ الأرواح إلزامياً على الربان فمن الطبيعي أن يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي ينتج عن عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ ولو اضطرت السفينة إلى الانحراف عن خط سيرها لإنقاذ الأرواح لان الروح البشرية لا يعادلها مال كما أن إنقاذ الأرواح لا تستحق عليه مكافأة.

أما القانون المصري الحالي أجاز تقاضي مكافأة عن إنقاذ الأشخاص إذ نص في المادة (211) منه على أنه: تُستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضي عند الخلاف ويجوز له أن يعفي الشخص الذي أنقذ من وراء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك.

لكن البعض من الفقهاء² يرى أنه إذا أثبت الناقل أنه قد حصل على مكافأة عن إنقاذ الأشخاص فإنه لا يكون هناك محل لإعفاءه عما يصيب البضائع نتيجة قيامه بعمليات الإنقاذ وإلا كان معنى ذلك أن يتحمل الشاحنون ما يصيب بضائعهم من تلف في حين يحصل الناقل على مكافأة نتيجة ذلك وهو أمر غير منطقي خاصة وإن للربان أن يتفق مع الشخص الذي سيقوم بإنقاذه على قيمة المكافأة ابتداءً ولا يتولى القاضي تقديره.

والمشروع الأردني سوى بين الحالتين لم يميز بين حالة إنقاذ الأرواح والبضائع وعليه بإمكان الناقل الاعتماد على هذه الحالة في نفي المسؤولية عنه عندما تتضرر

1- معاهدة هامبورغ - المعروفة بقواعد الأمم المتحدة للنقل البحري انعقدت سنة 1978 دخلت حيز النفاذ 1992 والتي لم تنظم إليها الجزائر.

2- أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 188، ص 789.

البضائع التي قام بنقلها إذا استطاع أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن مساعدة قدمها لإنقاذ أرواح بشرية، أو بضائع تعود إلى الغير .

يرى بعض الفقهاء¹ أن الإنقاذ لا يعفى من المسؤولية إلا إذا كانت هناك أرواح بشرية معرضة للخطر ، أما إذا كان الأمر فقط يتعلق بإنقاذ مادي كحطام سفينة هلكت أو كانت غاية الربان من الإنقاذ الحصول على منفعة مادية أو كان هناك خطأ من المجهز فان ذلك لا يعفيه من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالحمولة والناجمة عن هذه العمليات أما المادة (4-د) إتفاقية بروكسل فقد قررت الإعفاء حتى في حالة إنقاذ الأشياء .

ويرى آخرون² بأنه ينبغي أن يكون للناقل نوع من حسن التقدير، بحيث لا يؤدي إنقاذ البضائع إلى ضرر أكبر يصيب الحمولة وبينما إتفاقية هامبورغ سنة 1978 خالية من أي حكم في شأن حالة إنحراف السفينة لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر فلم تتضمن المادة (05) من هذه الاتفاقية ما يقابل إتفاقية بروكسل لسنة 1924 في هذا المجال ومع ذلك بحكم المنطق القانوني لا يستطيع أن يُرفض شمول الحكم الوارد في تلك المادة (05) من إتفاقية هامبورغ³، بشأن ما يتخذ من تدابير لإنقاذ الأرواح لحالة إنحراف السفينة التي تقتضيه تلك التدابير .

فإنقاذ الأرواح هنا يعفى الناقل دون قيد أو شرط وذلك لأن إنقاذ الأرواح الزام قانوني يقع على عاتق الربان تنفيذه تفرضه المعاهدات البحرية المختلفة ونص المادة (304) من قانون التجارة البحرية حيث يشير إلى أنه: "على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرض لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء وذلك بالقدر الذي يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الإلزام ."

معنى ذلك على الربان أن يبذلوا كل ما في وسعهم من أجل الإنقاذ مع مراعاة عدم تعريض أفراد طاقمه لأي خطر⁴ .

1 - نهاد السباعي ، رزق الله أنطاكي:مرجع سابق ،ص 516

2 - سعيد يحيى مسؤولية الناقل البحري على ضوء هامبورغ 1978 ،الاسكندرية، المكتب العربي الحديث (دون تاريخ)،ص 77، 87 .

3- راجع الملحق رقم 3، ص 114 من هذه المذكرة .

4- محمد عبد الفناح ترك : التحكم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر 2005، ص 182 .

ثانياً: إنقاذ الأموال

يذهب البعض أنه إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فإن المساعدة لا تكون إختيارية ومن ثمة لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي ينتج عنها لان عمله تمثله إعتبرات مالية ، إنقاء الحصول على المكافأة لا إعتبرات إنسانية كما هو الحال في معاهدة بروكسل في إنقاذ الأشخاص بينما يذهب البعض الآخر¹ على أنه إزاء صراحة نص المادة (04 فقرة 2 - د) فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال على السواء وأنه إذا كان في ذلك إجحاف يجب تعديل النص.

وهذا ما أخذت به معاهدة هامبورغ التي ميزت بين الحالتين إذا تضمنت المادة (02 /5) على أنه: "لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو تدابير معقولة لإنقاذ الأموال في البحر".

ولهذا فإن إنقاذ الأموال قيده النص بأن يكون التدبير الذي يتخذ معقولا، لأن المفاضلة بين مال ومال وخير على الناقل أن يُحافظ على مال أُوتمن عليه ، من أن يضحي به لينقذ مالا لا يعنيه، ومناطق عدم مسؤولية الناقل إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال أن تكون التدابير التي اتخذها الربان معقولة، ومن هنا يرجع على الناقل إثبات الضرر يعود إلى ما اتخذه من تدابير لكن معقولة لمحاولة إنقاذ البضائع² .

1 - أحمد محمود حسني النقل الدولي البحري للبضائع ،مرجع سابق ص ص 241 ، 242 .

2- محمد كمال محمدي : مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ،الإسكندرية منشأة المعارف 1995، ص ص131، 132.

ما تجدر الإشارة إليه أن حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأشخاص أو الأموال شددت عليها معاهدة هامبورغ لسنة 1978 التي رغم حذفها لكل حالات الإعفاء الأخرى، أبقى على حالتين منها الحالة السالفة الذكر وأكدت على معقولية إنقاذ الأموال وهي بهذا تفرق بين إنقاذ الأرواح إنقاذ الأموال.

وتناولته كذلك معاهدة بروكسل الدولية لسنة 1924 في المادة (04) فقرة (02.ل)¹ والمشرع الفرنسي في المادة 27 فقرة (1) ويضيف الانحراف بسبب ذلك. والملاحظ أن الفقه الفرنسي² يشير إلى إمكانية مقاضاة المجهز الذي قام بالإنقاذ ويحصل على أرباح في ذلك على حساب بضاعة المرسل إليهم من قبل هؤلاء على أساس الإثراء بلا سبب.

إلا أن هذا الرأي في اعتقادنا مردود عليه وهذا بعدم توفر العلاقة السببية بين إفتقار الشاحن وإثراء الناقل ، إذ يشترط لتطبيق نظرية الإثراء بلا سبب أن يتجرد الإثراء من كل سبب ، ولكن المكافأة التي حصل عليها الناقل لا يتوافر فيها هذا الشرط إذ سببها الذي يبررها هو تلك المساعدة التي قام بها الناقل لصالح السفينة ، والتي كانت في حاجة إلى هذه المساعدة .

والمشرع البحري واضح في هذا المجال من خلال نص المادة 803/(ي) بأن الناقل يعفى من المسؤولية إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة ذلك ولهذا سوى بين الأشخاص والأموال ولقد نصت معاهدة إنقاذ الأرواح في البحار على وجوب ذلك.

1 - راجع الملحق رقم (01) ، ص 101 من هذه المذكرة

2- M remond , renoud- opcit : , p335 ،
في نفس المعنى : 97 N°530 (H), lamy transport

المبحث الثاني : خطأ الغير و عيوب البضاعة

للاعتداد بخطأ الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية نص عليه القانون وذلك بألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسؤولا عنهم ويعتبر من الغير (مط1) أعمال القرصنة والثورات فإنها تعتبر أفعال صادرة من الغير والحريق إذا كان من فعل ما أو خطأ من الناقل، إضافة إلى ذلك أعفى المشرع الجزائري الناقل البحري من عيوب البضاعة، سواء كان عيب ذاتي بالبضاعة أو ما يعرف بعجز الطريق (نقص البضاعة أثناء السفر) أو أخطاء الشاحن (مط2).

المطلب الأول : خطأ الغير

ما المقصود بالغير¹ ؟ : يقصد بالغير كل شخص لا يكون المدعى عليه مسؤولا عنه قانونا أو اتفاقا فلا يعتبر من الغير إلا من كان أجنبيا عن المدعى عليه، وبالتالي لا يكون من الغير صنفان :

1- الأشخاص الذين يجب على الإنسان رقابتهم بموجب المادة 134 ، لأنهم محتاجون لهذه الرقابة إما لقصرهم أو لحالتهم العقلية أو الجسمية .

2 - التابعون ومن في حكمهم بموجب المادة 136 ق م ج ،حيث لا يعتبر التابع من الغير لأن المتبوع مسؤولا قانونا عن أفعال تابعه ، وبالتالي فلا يمكن للمتبوع أن يدفع المسؤولية عن نفسه محتجا بأن الفعل الضار لم يصدر عنه بل صدر عن تابعه.

إذا فاصطلاح الغير «TIERS» لا يتضمن المشمولين بالرقابة، ولا التابعين وبعبارة أخرى لا يعتبر من الغير كل شخص يكون المدعى عليه مسؤولا عنه مدنيا ، وبالتالي فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن المضرور والمدعى عليه، فإذا ساهم في إحداث الضرر يكون المدعى عليه غير مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر.

1- محمود جلال حمزة: المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في ق م ج ، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ، ص 528 .

وليس ضروريا أن يكون الغير معروفا، فقد يقوم الدليل على أن من أسباب الحادث خطأ صدر من شخص ثالث هرب ولم يعرف، ويبقى مع ذلك هذا الغير مؤثرا في مسؤولية المدعى عليه فقد يستغرق خطأ هذا المجهول خطأ المدعى عليه فيعفى من المسؤولية تماما ويعتبر من الغير في القانون البحري الجزائري الحريق إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل (فرع 1) وكذا الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل (فرع 2) إضافة إلى الأسباب الأخرى.

الفرع الأول: الحريق

استبعد المشرع البحري من عدم المسؤولية حالة ما إذا ثبت المدعي بالتعويض أن الحريق كان قد وقع بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو تابعه، وكذلك الحال بالنسبة لما يترتب على تأخير البضاعة¹ أو هلاكها² أو تلفها³ بسبب تقصير أو إهمال أو إتخاذ التدابير اللازمة لإطفاء الحريق فإن الأصل هو عدم مسؤولية الناقل ما لم يثبت المدعي بالتعويض أن الضرر كان نتيجة تقصير أو إهمال في إتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق أو لمنع آثاره أو الحد منه و المعيار المعتمد من طرف معاهدة (هامبورغ) لإثبات خطأ الناقل أو إهماله هو معيار التدابير المعقولة، وتقضي اتفاقية (هامبورغ) أنه إذا ما أضر الحريق الذي نشأ على ظهر السفينة بالبضائع كان لكل من المدعي بالتعويض والناقل إذا ما رغب في المطالبة بالتحقيق في هذا الشأن ويتم التحقيق طبقا لما يجري به العمل في القانون البحري (المصري).

وذلك بقصد تحديد أسباب الحريق وظروفه وفي هذه الحالة تقدم صورة عن تقرير الخبير إلى كل منهما بناء على طلبه و في الجزائر الخبرة تكون بناء على القواعد المطبقة في (ق . إ . م) وبالضبط المواد من (47 ق إ م إلى 55 مكرر).

1- التأخير في تسليم البضاعة مما يؤدي إلى تلفها أو هلاكها

2 - هلاك (perte): سواء كان جزئيا أو كليا وقد يعتبر الهلاك الجزئي نقصا , كما قد يكون النقص لأسباب أخرى غير الهلاك مثل الضياع و السرقة , ولا يعتبر النقص في البضاعة النقص العادي الذي يصيبها أثناء نقلها وهو ما يعرف بعجز الطريق Déchet de route كان تكون البضاعة من السوائل ويتبخر جزء منها بفعل الأحوال الجوية .

3 - التلف: وهو وصول البضاعة كاملة في ميناء الوصول من حيث الكم أو العدد أو الوزن لكنها غير صالحة للاستهلاك أو الاستعمال و التلف قد يأخذ أحيانا حكم الهلاك الجزئي.

والمشرع الجزائري نص عليه في المادة (803. ج) من القانون البحري والمادة الرابعة فقرة (02) معاهدة بروكسيل 1924 نصت عليه كحالة خاصة فهو يعفي الناقل ولو تسبب فيه مسافر غير شرعي *passager clandestin*، و الحريق في القانون الفرنسي يعتبر من قبيل القوة القاهرة، وهذا ما يعيبه القضاء و الفقه الفرنسي عليه، وهو من أخطر الأضرار التي تلحق بالسفن، وعبئ الإثبات في حالة الإعفاء من المسؤولية عن الحريق يقع على عاتق الشاحن الذي يجب عليه إذا أراد أن يُحمّل الناقل المسؤولية أن يثبت أن الحريق يرجع إلى فعل الناقل أو خطئه، فإذا بقي سبب الحريق غير معروف أعفي الناقل من المسؤولية ولا إعتبار للمكان الذي تتواجد فيه السفينة عند الحريق فيستوي أن تكون في عرض البحر أو على الرصيف وهذا ما أخذت به معاهدة هامبورغ¹ نصت في المادة (5/فقرة 4) على أنه في حالة الحريق يكون الناقل مسؤولاً بشرط أن يثبت المدعي أن النار قد نتجت عن خطأ أو إهمال في جانب الناقل أو مستخدميه.

الفرع الثاني : الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل (803/ك)

نصت المعاهدة في المادة 4 الفقرة (2) على أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه ويرى البعض أنه لا يلزم أن يقوم الناقل في سبيل الإعفاء من المسؤولية طبقاً للمادة (02/4) (ف) بإثبات السبب الصحيح للخسارة إذ لا يكفي إيضاح سبب الخسارة وإنما يجب عليه أن يثبت أن الخسارة لم تكن راجعة لخطئه أو إهماله إذ أن عبء إثبات ذلك يقع على عاتقه.

وعلى العكس يذهب رأي آخر² إلى أن الناقل يجب عليه كي يعفى من المسؤولية أن يثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه وفقاً للقواعد العامة ، وإلا بقي مسؤولاً ، وأنه إذا لم يعرف سبب الضرر بقيت مسؤولية الناقل قائمة. وقد قيل أن الخلاف بين هذين الرأيين غير جسيم من الناحية العملية إذ أن مجرد جهل الناقل للسبب الحقيقي للخسارة يترك المجال لإحتمال وقوع خطأ من جانبه وهو ما يقع عليه عبء نفيه حتى يستفيد من الإعفاء.

1- أحمد محمود حسني: النقل الدولي للبضائع ، مرجع سابق ص 236

2- أحمد محمود حسني: المرجع نفسه، ص 249 .

كذلك فعل الغير الذي لا يسأل عنه الناقل كخطأ ربان سفينة أخرى اصطدمت بسفينة الناقل وفي هذه الحالة يتعين على الناقل أن يثبت السبب الأجنبي المحدد الذي يركز إليه للإعفاء القانوني من المسؤولية¹ وألا يدخل في مفهوم الغير الأشخاص الذين يعتبر الناقل مسؤولاً عنهم² وهناك من يعتبر القوة القاهرة و الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل مصطلح واجد وكان الأحرى بالمشرع الجزائري أن يحتفظ بمصطلح واحد³.
إن معاهدة بروكسيل لسنة 1924 لم تتضمن مصطلح القوة القاهرة ولا مصطلح الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل بل ذكرت جملة من حالات الإعفاء تتعلق بالقوة القاهرة، غير أن القانون البحري الجزائري تضمن حالة القوة القاهرة مثل القانون الفرنسي الذي تضمن الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

فتقول شافودريه⁴ CHAVAUDRET في هذا الصدد: " أن قانون 1936 قد ذكرت الحالات المفاجئة أو القوة القاهرة دون ذكر قائمة الحالات المعفية من المعاهدة التي كان يمكن إعطاء القائمة التي لا تعني القانون العام فقط.

الفرع الثالث: الأسباب الأخرى

أي سبب لا يمكن أن يكون الناقل مسؤولاً عنه أو من ينوب عنه ويقدم الدليل على أن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

وتدخل ضمن هذه الحالة مخاطر الحرب وفعل الحرب (أولا) ، فعل العدو العام

(ثانياً)

أولاً: مخاطر الحرب وفعل الحرب

1- علي البارودي: القانون البحري، الدار الجامعية للنشر 1988، ص250 في نفس المعنى محمد زهدود: المسؤولية عن الأشياء الغير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، لبنان، دار الحداثة للطباعة 1990، ص234

2- محمد كمال حمدي: عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري الإسكندرية منشأة المعارف 1983، ص 202

3- خليل بوعلام: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المجلة القضائية العدد الأول، سنة 2003 ص125

4- jacqueline chavaudret , thèse , paris 1936 la responsabilité du transporteur maritime d'après la loi de 1936 . p 50.

مشار إليه في خليل بوعلام : حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المجلة القضائية العدد الأول سنة 2003 ص 123

عرف القضاء المصري¹ الخطر الحربي بأنه كل حادث حربي ويعتبر عملا حربيا الأعمال العدوانية وما يشبهها، ولقد حكمت محكمة (مرسيليا التجارية) بأنه يجب أن يعتبر خطرا حربيا ما يقع من ضرر إذا كان ناشئا مباشرة عن حالة حرب أي الضرر الذي يقع في ظروف حالة الحرب و الذي ما كان ليقع إذا لم توجد حالة حرب فلا يسأل الناقل عن نتائج الحادث الذي يقع لسفينة تسير في الليل بدون أنوار خشية تعرضها لهجوم غواصات العدو وهذا الحكم قد خلط بين حالة الحرب وبين خطر الحرب من جهة وبين الضرر كنتيجة².

إن عبارة حوادث الحرب أوسع مضمونا فهي تتضمن أعمال الحرب عندما تكون السفينة الناقلة محايدة و أعمال الحرب أضيق نطاقا من " الأعمال العدوانية أو العمليات الشبه الحربية" فالحوادث تتضمن فقط النتائج المباشرة لأعمال الحرب دون النتائج " الغير مباشرة " مثل التصادم مع سفينة حربية متجهة إلى قاعدتها في زمن الحرب و حوادث الحرب تغطي أعمال الحرب الأهلية والأعمال العدائية بين الحكومات التي لم تقطع العلاقات الدبلوماسية فيما بينها.

ثانيا: فعل العدو العام

جاءت معاهدة بروكسيل خالية من أي تعريف³ لأعمال الأعداء العموميين وبعد مناقشة طويلة خلال الأعمال التحضيرية للمعاهدة جعل البعض يقرب المعنى إلى القرصنة⁴ كما لا يجب الخلط في هذا الصدد بين السرقات التي تتم من قبل المتسللين إلى السفينة بطريقة غير شرعية فينهبون البضاعة ويلقوها في البحر للاستيلاء عليها فيما بعد وبين أعمال الأعداء العموميين⁵ فهذه سرقة ولا تكيف بالقرصنة التي تستوجب استعمال الهجوم بالقوة على الأعداء العموميين.

¹ - حكم محكمة الإسكندرية المختلطة الصادر في 28 فبراير 1916 مشار إليه في محمد زهدود: المسؤولية عن الأشياء الغير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري. مرجع سابق ص 248.

2 : محمد زهدود، مرجع سابق ، ص 248.

في نفس المعنى ، احمد محمود حسني : النقل الدولي البحري للبضائع مرجع سابق ، ص 238 .

3 - خليل بوعلام ، مرجع سابق ، ص 126، 127 .

4 - القرصنة: استعمال القوة للاستيلاء.

5 - الأشخاص الذين يكونون جمعية فيما بينهم الغرض منها الاعتداء على الأشخاص أو الأموال

وأعمال القرصنة تكاد تكون منعدمة في العصر الحديث وعبرة الأعداء العموميين تستبعد أفعال الأشخاص الذين يحملون للناقل عداوا شخصيا كأعمال التخريب التي يرجع سببها للمنافسة الغير المشروعة¹.

المطلب الثاني: الدفع المتعلقة بعيوب البضاعة

سواء تعلق الأمر بالعيب الذاتي بالبضاعة في حد ذاتها (فرع 1) أو نقص طبيعي في الحجم أو الوزن الذي لحق البضاعة أثناء النقل بالبحر (فرع 2). ويمكن أن يرجع سبب تعليب البضاعة إلى أخطاء الشاحن (فرع 3).

الفرع الأول: العيب الذاتي للبضاعة

يقصد به أي سبب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي دون تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع أو تلفها ومثال ذلك اشتعال تلقائي و يرى جانب من الفقه على أنه يعتبر عيب ذاتي بالبضاعة كون البضاعة هشة قابلة مثلاً للكسر وهو نظر معيب ذلك أنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر فذلك قد يكون إما لأنه رغم سلامة التغليف فإن تداولها تم بطريقة معيبة مما يجعل الناقل مسئولاً وإما نتيجة إهمال من الشاحن إذا عهد إلى الناقل بالبضاعة بتغليف معيب أو دون أن يبين على غلافها الخارجي طبيعتها وهو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل²، مثال: فلا يسأل الناقل البحري عن هلاك البضائع أو إتلافها بسبب عيب ناشئ عن طبيعتها ومثال ذلك تفاعل بعض مكونات البضائع في درجات الحرارة العالية وبالتالي تلفها أو هلاكها إلا أن مسؤولية الناقل تنعقد ، إذا تأخر في نقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه ما لم يكن التأخير راجعاً إلى سبب أجنبي³.

ويقصد كذلك بالعيب الذاتي و الخاص بالبضاعة هو أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة، أو ناشئ عن عدم تحملها للرحلة البحرية فالناقل لا

1 - يعقوب يوسف مرخوة، مرجع سابق ص 185.

2 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مرجع سابق، ص 102.

3 - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 174.

يُسأل عن الضرر الذي أصاب البضاعة تتلف نتيجة الحرارة أو البرودة أو التعرض للرطوبة إن مثل هذا الضرر سبب أجنبي عن الناقل وتابعيه فلا يسأل عنه ¹.

وعلى الناقل أن يُقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خالياً من كل تحفظ في هذا الخصوص وإعفاء الناقل من نتائج عيب البضاعة يرجع دائماً وفي أغلب الأحيان إلى خطأ الشاحن ² (يفصل لاحقاً) وقال آخرون بأن العيب الذاتي للبضاعة هو الذي يؤدي إلى إتلاف البضاعة مستقلة عن الحوادث البحرية .

الفرع الثاني: نقص البضاعة أثناء السفر.

والمقصود بذلك عجز الطريق ³ ويحدث ذلك بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن (كالحبوب الأرز أو اللحوم) أو بعض الفواكه أو تتبخر بسبب الحرارة (كالسوائل) ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق وبالتالي عجز الطريق هي نسبة مئوية تحددها العادات التجارية. وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى ولا يستثنى من هذه الحالة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر بالحرارة مثل (القضبان الحديدية وسبائك المعادن). فإذا تجاوز العجز هذه النسبة خفضت مسؤولية الناقل بنسبة العجز المسموح به، وقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه (طبقاً للمادة 4/فقرة 3) من معاهدة بروكسل لا يسأل الناقل أو السقينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها، وإذا كان عيب البضائع ينطبق على البضائع التي تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها؛ وتحدد نسبة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعفى الناقل من المسؤولية إذا لم يتجاوز النسبة التي جرى بها العرف فإذا تجاوزت النسبة خفضت المسؤولية بمقدار النسبة المسموح بها، ولا يتحمل الناقل المسؤولية إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو تابعيه ويتوقف على أن هناك عيب ذاتي بالبضاعة على العقد المتفق عليه خاصة

1 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 136، 137.

في نفس المعنى هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص 274.

2 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري مرجع سابق، ص 744.

في نفس المعنى علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص 319.

3- عجز الطريق: النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر أو الذي ينشأ عن طبيعة أو عيب ذاتي بها .

عنصر الزمن¹ و الإعفاء عن عجز الطريق فهو يرجع إلى التسامح الذي جرى به وعلى الناقل أن يقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق .

فعجز الطريق هو ليس تلف أو هلاك جزئي يصيب البضاعة بسبب نقص في الحجم أو الوزن مثل الأرز، إذا تعرض إلى الرطوبة أو مياه الأمطار يزيد وزنه والعكس حالة الحرارة الشديدة والجفاف ويختلف النقص في الوزن حسب نوع البضاعة ومصدرها وطبيعتها و مدة الرحلة البحرية ويرجع تحديد النسبة إلى عرف الميناء²، لكن الإشكال إذا كانت النسبة المسموح بها هي 02% والبضاعة المسلمة أقل من 10%، فهل يلزم الناقل بالفرق أم يعفى من المسؤولية؟.

يرى الفقيه "رودير" أن الناقل لا يعفى من المسؤولية، وبالتالي يلزم بالتعويض بينما يرى اتجاه آخر عكس ذلك .

الفرع الثالث: أخطاء الشاحن

خطأ الشاحن: هو وجود عيب في تغليف البضاعة أو في تعبئتها أو عدم ذكر الخصائص الطبيعية الخاصة للبضاعة مما يترتب على ذلك شحنها بطريقة لا تتفق مع طبيعتها ومن ثمة إصابتها بضرر لا يد للناقل فيه³ بل الشاحن هو المتسبب الأول في ذلك الضرر⁴.

1- احمد محمود حسيني: النقل الدولي البحري للبضائع مرجع سابق، ص244.

2- lamy transport –opcit , p 540 .

3- محمد عبد الفتاح ترك :التحكيم البحري، ص174.

4- خطأ المضرور نص عليه القانون المدني في المادة 127 والمقصود به أن يصدر من المضرور انحراف وان يؤدي هذا الانحراف إلى حدوث الضرر الذي أصابه، فإذا وقع الضرر نتيجة خطأ المضرور ذاته فانه تنفي علاقة السببية بين الخطأ الصادر من شخص آخر وبين هذا الضرر وعليه انه يشترط لنفي علاقة السببية أن يكون خطأ المضرور قد إستغرق خطأ الشخص لآخر أما إذا لم يكن قد استغرفه بل ساهم كل من الخطأين في إحداث الضرر وهذا ما يسمى بالخطأ المشترك قد يكون محلاً لتحقيق المسؤولية دون نفيها (أنظر بلحاج العربي: النظرية العامة للالتزام، الجزائر 99 ص 205, 206) لذا فيجب أن يصدر خطأ من المدعي عليه .

أ- استعراق احد الخطأين لآخر : (عبد الرزاق الصنهوري : الوسيط في شرح المدني الجديد، ص (999-1000)، مصادر الالتزام م2 ج1 - منشورات الحلبي لحقوقه بيروت - لبنان 1998) إذا فاق احد الخطأين خطأ الآخر كثيراً في الجسامة أو إذا كان احد الخطأين نتيجة لآخر.

1- إذا فاق احد الخطأين لآخر كثيراً في جسامة لها صورتان :

= الصورة الأولى مثال : تعمد سائق سيارة أن يدهس رجلاً مكفوف البصر فلا يكون لصاحب السيارة ان يحتج بخطأ المضرور ليخفف من مسؤوليته .

أولا : مفهوم خطأ الشاحن

إذا وقع الضرر بفعل الشاحن أي المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذ المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله، فالشاحن هو الذي يكون له دور في التستيف لا يمكن أن تسمح له شكوى بعد ذلك تتعلق بالعيوب الجلية في التستيف التي لم يشك فيها وقت حصول الشحن والمثال على ذلك عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل البحري في الميعاد المتفق عليه وكذلك إذا لم توضع علامات كافية لتعيينها ، ويترتب على ذلك فقدانها لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق المرسل إليه ¹.

ثانيا : تطبيقات خطأ الشاحن

(أ) - انعدام أو عدم كفاية التغليف : يعتبر خطأ من جانب الشاحن الذي يصدر بضاعة مغلفة تغليفا معيبا أو دون تغليف كاف فضمنان تغليفها ليس فقط أثناء الرحلة البحرية و إنما كذلك تداولها في عمليتي الشحن والتفريغ .

والتغليف يختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وطبيعة الرحلة و مدتها، وقد يكون التستيف محكما لا تؤثر عليه البضائع المجاورة عند الرص في العنابر أو ما قد تتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق ونقص التغليف عيبا يعفي الناقل من المسؤولية، بموجب إتفاقية بروكسل المادة الثالثة (03) الفقرة (أ) أن تتضمن بيانات الشحن (العلامات الرئيسية اللازمة للتحقيق من نوع البضاعة).

وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن

ب- الصورة الثانية : رضا المضرور بالضرر مثال: يريد لشخص الانتحار فيستغل فرصة مرور احد السائقين متجاوزا للسرعة المعقولة لان تجاوزه في السرعة ليس سببا مباشرا في حدوث الضرر

2- احد الخطأين لآخر: (بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام، الجزائر 99، صص 208-209

شخص يقود بسرعة فائقة ففرع احد الركاب من هذه السرعة وقام بحركة خاطئة التماسا للنجاة فأصيب ففي هذه الحالة يعتبر خطأ المضرور نتيجة لخطأ المدعي عليه فتقوم مسؤولية المدعي عليه كاملة ، أما إذا كان خطأ المدعي عليه هو المترتب على خطأ المضرور كان يتحول احد المارة من رصيف لآخر دون اخذ احتياطاته فيكون الخطأ من طرف المضرور وحده لا تقوم مسؤولية المدعي عليه إذا أصاب المضرور حادث.

1- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 274.

في نفس المعنى علي جمال الدين عوض ، مرجع سابق ، ص 745

تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة أخرى على البضائع غير المغلفة أو الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السقر¹.

فإذا تضمن سند الشحن تحفضا خاصا بعدم كفاية العلامات أو عدم إتقانها و ثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن ذلك فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن هذا الضرر وذات الحكم تقرره إتفاقية بروكسيل المادة الرابعة الفقرة الثانية فالناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات.

ولهذا فإن مسألة كفاية التغليف من عدمه نسبية تختلف باختلاف البضائع فما يعد تغليفا كافيا بالنسبة لبضاعة معينة ، قد لا يمكن إعتباره كذلك بالنسبة لبضاعة أخرى وتحديد هذه الكفاية من عدمها مسألة واقع يترك تقديرها لقضاة الموضوع وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا (الكويت) قضت: " أن إستخلاص في كفاية أو عدم كفاية التغليف من مسائل الدافع التي تستغل محكمة الموضوع بتقديرها بمنأى عن رقابة محكمة التمييز ما دامت تستند إلى إعتبرات مقبولة"، فهناك بعض البضائع مثل السيارات لا تحتاج إلى تغليف فإذا أثبت الشاحن أنها شحنت دون تغليف فإن ذلك لا يعدوا من قبيل التحفظ الذي لا يمكن للناقل أن يعتصم به لإعفاءه من المسؤولية عما قد يلحق بالسيارة من ضرر أثناء النقل إذ جرى العرف على نقل السيارات بدون تغليف ويقع على عاتق الناقل أن يبذل العناية اللازمة للمحافظة عليها، وهذا المبدأ قرره (محكمة الإستئناف) العليا حين لم تلتفت لما تمسكت به الشركة الناقلة للسيارات من ألمانيا إلى الكويت من وجه مؤداه " الأضرار التي أصابت السيارات متوقعة لأنها لم تكن مغلفة وقد جاء حكم المحكمة أنه إذا كان الناقل إستلم السيارات على الوضع نفسه بدون تغليف فهذا مسؤول عن سلامتها إلى حين إنزالها من السفينة ولا يسوغ له التذرع بعد التغليف بنفي المسؤولية².

ب) عدم كفاية أو إتقان العلامات:

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه البضائع البيانات المتعلقة بها وتفيد هذه البيانات

1 - كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ مرجع سابق، ص 196

2 - انظر القرار 1973/3/13 تجاري صادر في 23 يونيو 1973 غير منشور مجلة الحقوق العدد 2 ، السنة الثامنة 1984، ص

173 مشار إليه يعقوب يوسف مرحوة ، مرجع سابق، ص 173

في سند الشحن وأن تكون العلامات مضبوطة بأي طريقة ظاهرة وأهمية العلامات تظهر حول أهمية البضاعة وكيفية حفظها وإتخاذ ما يلزم من الاحتياطات وعناية تجاه البضائع. فعدم كفاية أو عدم إتقان العلامات نصت عليها معاهدة بروكسيل المادة (4/فقرة 2) أن الناقل غير ملزم بتدوين هذه العلامات في سند الشحن إذا توفرت لديه بسبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقة البضائع المسلمة إليه أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها¹.

وعليه فإذا أدرج الناقل تحفظاً في سند الشحن بشأن عدم كفاية العلامات أو عدم مطابقتها للبضائع فإنه لا يكون مسئولاً عما يلحق البضائع من ضرر ناشئ عن ذلك. ولهذا فإذا أخطأ الشاحن في وضع العلامات التجارية مما يترتب عليه تسليم بضاعة بدل أخرى أو عدم التسليم فلا يسأل الناقل لأنه يدخل ضمن خطأ الشاحن. المشرع الجزائري نص على هذه الحالة من الأسباب المعفية للمسؤولية (المسؤولية الناقل في المادة (2/803) ويعتبر التغليف و التعليب و التحزيم من أخطاء الشاحن إذا لم يتم بها حسب المواصفات المتعارف عليه هو أو ممثله حتى يضمن حماية أكثر للبضاعة.

البضائع العادية حسب عرف الميناء أما البضائع الخطيرة فقد وضعت الغرفة الدولية للتجارة تقنيات خاصة وطرق معينة متعارف عليها دولياً.

1 - أحمد محمد حسني ، النقل الدولي البحري للبضائع مرجع سابق ، ص 246.

المبحث الرابع : ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية

ما يعتبر من الحوادث الإستثنائية مثلما أورده المادة (04) فقرة (02) من بين الأسباب: الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان وسواء كان السبب كلياً أو جزئياً (مط1) إضافة إلى القوة القاهرة (مط2) التي ذكرها المشرع الجزائري في المادة (803/هـ) وهي مذكورة في القواعد العامة المادة 127 ق م و ذكرت كصورة من صور السبب الأجنبي لأن المشرع الجزائري إستعمل لفظ التشبيه (ك) 127 ق م و استعمل " مثل " للدليل على أن القوة القاهرة صورة من صور السبب الأجنبي في المادة (138 فقرة 2).
لكن في المادة (803 هـ /) ذكرها كحالة خاصة من ضمن الأسباب المذكورة على سبيل الحصر .

المطلب الأول: الإضراب

هناك من يرى أن الإضراب هو إحصاء أبواب العمل كلياً وما يعترض العمل كلياً أو جزئياً، وعن أي سبب كان من وقف أو عائق وقد كان الاعتقاد السائد أن الإضراب وما يشابهه لا يشكل سبباً للإعفاء إلا إذا اتخذت القوة القاهرة بان كان غير منتظر الحدوث ولا يمكن التغلب عليه ولم يكن لرب العمل يد فيه¹ ولكن المشرع الجزائري اعتبر أي وقف أو أي عائق سبباً من أسباب الإعفاء ولو كان جزئياً ولقد كانت الغاية شمول الإضراب الجزئي بهذا النص مواجهة مختلف الوسائل التي تلجأ إليها نقابات العمال والتي تقتصر في البداية على إضراب جزئي تمتد أثاره بالتدرج إذا اقتضى الأمر حتى يصبح عاماً .

أما القانون البحري الكويتي يتجه إلى نفس المنحى أن الإضراب لا يعد بذاته قوة القاهرة يعفى الناقل من المسؤولية طبقاً للقواعد العامة إلا إذا كان عاماً يستحيل معه تنفيذ عقد النقل وإن يكون فجائياً غير متوقعا لا دخل فيه لإرادة الناقل أما إذا كان بإمكان الناقل

1- نجاد السباعي ورزق الله أنطاكي، مرجع سابق، ص 511 .

في نفس المعنى على جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 743 .

تنفيذ العقد مع بذل قدر من التضحيات بصفة استثنائية فإنه لا يعفى من المسؤولية¹، أن الإضراب في عصرنا الحاضر أصبح تنظمه تقنيات كما هو الشأن بالنسبة للجزائر مما يتعين على العمال احترام إجراءات قانونية منها التبليغ و الإشعار بالإضراب) قبل التوقف عن العمل إجراء مفاوضات وإلا اعتبر الإضراب غير شرعي ويجب أن لا يكون فيه قيود شخصية ومثال عن ذلك القيام بالإضراب² إذا كان الهدف منه الضغط على صاحب العمل لفصل عامل غير نقابي إذا كان الغرض منه سياسيا (الإطاحة بحكومة).

ويعد وفقا للقانون الجزائري طبقا لأحكام المادة الرابعة من القانون رقم (02 /90) خطأ جسيما كذلك بالإضافة إلى الأخطاء الجسيمة الأخرى مثل رفض العامل المعني القيام بالقدر الأدنى من الخدمة الإجبارية في المجالات الضرورية.

ولهذا فإن في ظل هذا القانون 02/90 المؤرخ في 02/2/6 1990 المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية وتسويتها وممارسة حق الإضراب المعدل والمتمم بالقانون 27/91 المؤرخ في 12/21 / 1991³.

إذا كان بإمكان الناقل تنفيذ العقد مع بذل تضحيات إستثنائية فإنه لا يعفى من المسؤولية وإذا أراد إعفاء نفسه (الناقل) أن يثبت وقوع هذه الحوادث وعلاقة السببية بينها وبين الضرر الذي لحق البضاعة .

1- يعقوب يوسف مرخوة ، مرجع سابق ، ص186 .

2- المواد 26/ 25/24 من القانون رقم (02/90) المتعلق بممارسة حق الإضراب " كل إضراب مخالف للقانون يعتبر خطأ مهنيا".

3- رشيد واضح، علاقات العمل في ظل الإصلاحات الاقتصادية ، الجزائر دار هومة ، ص143 .

المطلب الثاني: القوة القاهرة

يرى بعض الفقهاء أن القوة القاهرة لا ترتبط مع الحادث الفجائي لأنها شيئان مختلفان لكن هؤلاء لا يتفقون على فيصل التفرقة بينهما، فمنهم من يقول أن القوة القاهرة هي الحادث الذي يستحيل دفعه، أما الحادث الفجائي فهو الحادث الذي لا يمكن توقعه، ولا يلزم إجتماع الخاصيتين، وهذا الرأي يرد عليه بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثاً لا مستحيل الدفع فحسب بل أيضاً غير ممكن التوقع، ولأن الحادث الفجائي يجب أن يكون حادثاً لا غير ممكن التوقع فحسب بل أيضاً مستحيل الدفع، ولا يكفي وجود إحدى هاتين الخاصيتين.

ومن الفقهاء من يُسلم بوجوب إجتماع الخاصيتين، ولكن يميز في خصيصة إستحالة الدفع بينما إذا كانت هذه الإستحالة مطلقة فتوجد القوة القاهرة، أو نسبية فيوجد الحادث الفجائي وسنرى أن هذا التمييز لا يقوم على أساس صحيح، إذ الاستحالة في كل من القوة القاهرة والحادث الفجائي يجب أن تكون مطلقة.

ومن الفقهاء، ومنهم "جوسران": من يقيم التمييز على أساس آخر، فيجعل كلا من القوة القاهرة والحادث الفجائي حادثاً مستحيل الدفع غير ممكن التوقع، ولكن القوة القاهرة أن تكون حادث خارجي عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية كالعاصفة مثلاً، أما الحادث الفجائي داخلي ينجم عن الشيء ذاته كانهجار آلة أو انكسار عجلة السيارة مثلاً، ثم يجعل القوة القاهرة وحدها هي التي تمنع من تحقق المسؤولية، أما الحادث الفجائي فلا يمنع من تحققها بل يتحمل المدين تبعته، وهذا الرأي لا يجوز التسليم به إلا عند من يقولون بنظرية تحمل التبعة.

ويبدو من خلال ذلك أن التمييز بين القوة القاهرة والحادث الفجائي لا يقوم على أساس صحيح لذلك يرى معظم الفقهاء¹، بعدم التمييز بينهما وهو ما يكاد يجمع عليه الفقه.

¹ - عبد الرزاق احمد السنهاوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام م2 ج1 بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، 1998 (ص ص 995، 994).

الفرع الأول: الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة والحادث المفاجئ¹

1 - يجب أن يكون الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة غير ممكن التوقع، فإذا أمكن توقعه فلا يكون قوة القاهرة أو حادث مفاجئ .

والمعيار موضوعي بمعنى ألا يكون في الوسع توقعه عادة من جانب أشد الناس يقظة وتبصرا بالأمور بحيث يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا.

2 - يجب أن يكون الحادث أمراً لا يستطيع دفعه، فإذا أمكن دفع الحادث فلا يكون قوة القاهرة أو حادث مفاجئ حتى ولو إستحال توقعه.

ومن أمثلة الحوادث المفاجئة والقوة القاهرة الحرب بما يترتب عليها من أحداث مادية و أزمات اقتصادية مادامت مستحيلة الدفع غير متوقعة. وقوع زلزال أو حريق وكل حالة تتوفر فيها هذه الشروط.

الفرع الثاني: أثر القوة القاهرة

إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر إنعدمت علاقة السببية ولا تتحقق المسؤولية، وقد يكون من أثر القوة القاهرة الإعفاء من تنفيذ الإلتزام بل وقف تنفيذه حتى يزول الحادث.

هذا ويجوز للطرفين أن يُعَدَّلاً باتفاقهما من أثر القوة القاهرة، لكن لا يجوز لهما أن يتفقا على أن القوة القاهرة لا يخلي المدين من إلتزامه أو أن يتفقا على عدم إخلاء المدين من التزامه عند وقوع حادث معين كالإضراب أو الحرب².

وإذا تدخلت القوة القاهرة مع خطأ المدعى عليه في إحداث الضرر، كان المدعي عليه مسؤولاً مسؤولية كاملة وذلك لأن خطأه كان سبباً في وقوع الضرر فلو أن سائق سيارة أسرع أكثر مما ينبغي له ثم هبت ريح فاقتلعت شجرة وألقت بها أمام السيارة

1- رمضان ابو السعود: النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، الاسكندرية، دار المطبوعات الجامعية 2002، ص370. وبالجماع العربي : النظرية العامة للالتزام، الجزائر، ديوان المطبوعات 1999.

2- عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام مرجع سابق ، ص ص999، 1000.

الفصل الأول — حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وترتب على ذلك أن إنقلبت السيارة على أحد المارة فأصابته، فإن السائق يُسأل مسؤولية كاملة بحيث يلزم بكامل التعويض¹.

فالقوة القاهرة تمثل أهم صورة السبب الأجنبي ولعل من الأمور التي تؤكد عظمة القانون الروماني وأصالته معرفته المبكرة بفكرة القوة القاهرة و الحادث الفجائي ذلك أن الفقه الروماني قد عرف القوة القاهرة بأنها كل قوة لا يتسنى مقاومتها، والقانون البحري يفرض عدم التفرقة بين الأمرين فالأمر الذي ينظر إليه كحادث مفاجئ ليس هناك البتة ما يحول دون إعتباره قوة قاهرة ، وبالتالي فالقول بإمكان دفع المسؤولية في حالة القوة القاهرة دون حالة الحادث المفاجئ هو قول يتنافى مع طبيعة المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة .

ذلك أن السفينة حين تبحر تلتزم الحصول على شهادة ملاحية فإذا انفجر شيء في السفينة أدى إلى تسبب سائل ما ثم حدوث ضرر فكيف تكون العلاقة بين الناقل البحري والضرر فيكفي في التشريع البحري لأن يثبت إحدى الحالات المحددة في المادة 803 (ق ب ج) لكي ينفي مسؤوليته، ومنها حالة القوة القاهرة فمثلا العمل الحربي يعد قوة قاهرة الحرب الأهلية والعصيان هكذا فلا مجال للتفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي وإن كان هناك فرق فالتفرقة ليس لها معيار جدي سواء في مجال القانون المدني أو القانون البحري.

ويرى إبراهيم الدسوقي² "ربما يكون هناك اختلاف لغوي في المعنى أما الأثر القانوني فلا يوجد اختلاف بينهما".

فإذا توافرت الشروط المتوفرة في السبب الأجنبي بصفة عامة فالعبرة بالإعفاء عند توافر هذه الشروط وليست بالواقعة بذاتها².

- ويمكن للناقل البحري إثبات أن هلاك البضاعة كان نتيجة حادث لم يكن يتوقعه ولم يستطع تفادي آثاره مثال تعرض السفينة لإعصار غير متوقع أو نشوب حرب مفاجئة أو فرض حصار بحري على ميناء التفريغ، وحالة القوة القاهرة قد تعرقل تنفيذ عقد النقل بالنسبة للناقل فإنها تعفي هذا الأخير من المسؤولية ويعفى كذلك الشاحن من دفع الأجرة .

1- محمود جلال حمزة ، العمل الغير مشروع باعتباره مصدرا للالتزام ، الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية 1985 ، ص 135 . وكذلك رمضان أبو السعود النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الاسكندرية، دار المطبوعات 2002، ص 371.

2- محمد زهدود، مرجع سابق ، ص 133 .

أما إذا تسببت القوة القاهرة في تلف البضائع لا في هلاكها الكلي، فإن الشاحن يلتزم بدفع الأجرة ولا يجوز لهذا الأخير أن يتخلص من دفع الأجرة في مقابل ترك البضاعة للناقل ذلك أن الناقل قام بواجب نقل البضاعة ويستحق بالتالي الأجرة كاملة .

وقد تجيز القوة القاهرة الربان على رمي البضائع في البحر في سبيل إنقاذ السفينة والبضائع الأخرى¹ ولهذا فإن القوة القاهرة هي أكثر الحالات التي يتمسك بها الناقل للبضائع في جل المنازعات كلما وصلت البضاعة في غير الحالة الموصوفة بها في سند الشحن ، يبدو أن المشرع بقي متأثراً في تعديله الجديد للقانون البحري لسنة 1998 ، بنظيره الفرنسي واحتفظ بنفس المصطلح القوة القاهرة المتضمن في الفقرة (هـ) من المادة (803) ق ب المقابل له في المادة (27) (د) من القانون الفرنسي لسنة 1966.

أما معاهدة بروكسل 1924 لم تتضمن القوة القاهرة بل ذكرت جملة من حالات الإعفاء تتعلق بالقوة القاهرة وأوردتها المادة (4 / 02) (د ، هـ ، و ، ر ، ج ، ك) من المعاهدة .

كما حكم في قضية إيان نهاية الحرب الجزائرية الفرنسية بأنه حالة عدم الأمن السائدة في الموانئ الجزائرية لا تشكل قوة قاهرة بالنسبة للناقل الذي لم يثبت وقوع حرب أهلية أو لم يكن بإمكان توقعها ومن ثمة يكون الناقل مسؤولاً عن سرقة البضاعة وهي على الرصيف مادامت في عهده²، ومن بين إعفاء الناقل بسبب القوة القاهرة في مصر العجز في الحالة الجوية الشاذة التي صادفت السفينة في رحلتها من أمواج عالية بجزء من المجهودات التي قام بها الربان والبحارة لمقاومة تلك الحالة الشاذة فإن هذا الحكم كاف لتوافر عنصر القوة القاهرة ويصبح سبباً قانونياً للإعفاء من المسؤولية³ .

وهناك من يعتقد أن العواصف الشديدة لا يصنف من قبل أسباب القوة القاهرة وذلك لإمكانية التنبؤ بها وبمكان وقوعها وخط سيرها وبالتالي أخذ الاحتياطات لتجنب آثارها⁴ .

1- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ص 274 ، مرجع سابق، ص 134. في نفس المعنى كذلك بوكعبال العربي : الوجيز في القانون البحري الجزائري ، الجزائر، دار الغرب للنشر والتوزيع 2004 ، ص 139 .

2- خليل بوعلام ، مرجع ، ص 126.

3- الطعن رقم 272 ، جلسة 1966/05/17 - س 17 - ص 1129 - أنظر أحمد محمود حسني: قضاء النقض البحري - الإسكندرية - منشآت المعارف 1995 - ص 166.

4- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 174.

وفي إجتهاادات المحكمة العليا في الجزائر¹ تعتبر العاصفة البحرية التي لا تتعدى 7 درجات على سلم "بوفور" وفقا للخبرة القضائية لا تعتبر من حالات القوة القاهرة المذكورة بالمادة 803 ق.ب.ج وإنما من مخاطر الاستغلال لأنها تعتبر من الظروف العادية في فصل الشتاء وعليه فالخسائر اللاحقة بالبائع بسبب العاصفة التي لها السفينة لا تعفى الناقل من تحملها لكونها من مخاطر الاستغلال.

¹ - قرار المحكمة العليا- الغرفة التجارية والبحرية - المؤرخ في 1995/06/24 رقم 153254 - منشور بالمجلة القضائية - العدد الثاني سنة 1997- انظر سحري قاضي - القانون البحري مدعم بالاجتهاادات القضائية - دار هومة 2005 - ص183.

- إضافة إلى الحالات السابقة والمحددة حصرا في المادة 803 هناك حالات أخرى أخضعها المشرع الجزائري للإتفاق وهي حالات يعفى منها الناقل بإثبات يسير، وهي حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة وقيمتها (أولا) ، إذ بمجرد إثبات الناقل عدم صحة هذه البيانات يجعله غير مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها دون أن يكلف بإثبات رابطة السببية يبرر الضرر وعدم صحة البيانات وحالة نقل البضائع على السطح (ثانيا)، وحالة نقل الحيوانات الحية (ثالثا)، حيث لا يسأل الناقل إذا كان الضرر ناشئا عن المخاطر الخاصة لهذا النوع من النقل.

أولا: تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها
أهم التزامات الشاحن بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المشحونة إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمرها فلا يتعرض الناقل لأي مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة فكأن الجراء على كذب الشاحن هو إعفاء الناقل من المسؤولية تماماً وينطبق هذا الجراء على نحو مطلق ولذا فإنها عقوبة مدنية تهدف على تهديد الشاحن وحمله على تجنب الكذب المتعمد¹، وذهب جانب من الفقه إلى ممارسة أعمال مادية على البضائع² بالنسبة للقانون البحري الجزائري ذكر هذه الحالة المنصوص عليها في المادة 805 ق.ب.ج على أنها تعتبر من الحالات المحددة لمسؤولية الناقل³ غير أن المادة 810 ذكرت أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى وعليه فالمادة 810 ق.ب.ج لا تقتصر على المسؤولية المفترضة بل يمكن أن تمتد إلى المسؤولية التعاقدية وتدخل ضمن السبب الأجنبي وبالتحديد خطأ المضرور إذ لا يجوز للمضرور أن يستفيد من خطئه

1- على البارودي، القانون البحري مرجع سابق، ص 271 .

2- (وذهب رأي آخر أن الناقل أن يتول البضاعة إلى اليابسة وإتلافها بعد تنظيم محضر معلل بحضور شاهدين ولا يترتب عليه أي تعويض كما يحق له مطالبة الشاحن بالتعويض عن الأضرار من جراء تحميل البضائع) غاد السباعي ورزق الله أنطاكي ، موسوعة الحقوق التجارية - ص 518. في نفس المعنى أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية منشأة المعارف، ص 187.

3- تنص المادة 805 (إذا لم يصرح الشاحن ومثله بطبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها على الفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بمبلغ يزيد).

استنادا إلى نص المادة 127 ق.م وكأن المشرع شدد في المادة 810 على خطأ الشاحن وكأن المادة 810 قيدت المادة 805 ق.ب.ج لأنها وردت بعدها.

ثانيا: نقل البضاعة على سطح السفينة

تنص المادة (23) من القانون رقم 8 لسنة 1990 القانون المصري على أن: " لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي تذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا اثبت أن الهلاك أو ائلف الناشئ عن المخاطر الخاصة لهذا النوع من النقل ".
والحالات التي يجوز للناقل أن يشحن السطح هي الحصول على إذن كتابي من الشاحن أو إذا كان القانون أو العرف الجاري في ميناء الشحن يقضي بالشحن على السطح أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة وضعها على ظهر السفينة¹. وقد ذهب القضاء الأمريكي إلى حد اعتبار تلك الحالة (شحن البضائع على سطح السفينة دون التصريح بذلك من الشاحن) يعد خرقا أساسيا لعقد النقل من شأنه أن يفقد الناقل الانتفاع بالأحكام القانونية الواردة في الاتفاقية (الإعفاء القانوني من المسؤولية) ولقد ذهب القضاء الفرنسي إلى أنه يجب أن يكون سند شحن البضائع على سطح السفينة مقترنا بموافقة مكتوبة وموقع عليها من الشاحن².

والمشرع الجزائري لا يختلف كثيرا عما سبق يجيز تحميل البضاعة على السطح (Chargement en pontée)

نص عليها في المادة 774(ق ب ج) لكن بشروط:

- ألا يحد من أمن الرحلة.

- أن يكون التحميل نظاميا و متعارفا عليه على وجه العموم .

- يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك إلا في الحالة التي يكون قد تم الإتفاق على التحميل على سطح السفينة مسبقا.

و شحن البضائع على السطح يعني إيداعها عنابرها ذلك أن عنبر السفينة هو المكان الوحيد بها الذي بحكم موقعه وإعداده واتساعه يمكن أن تودع في البضائع دون أن يؤثر على ثبات واتزان السفينة ولا شك أن شحن البضائع على السطح يؤدي إلى نتائج مؤسفة تتمثل في

1- احمد محمود حسيني ، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد مرجع سابق ، ص 187 .

في نفس المعنى هاني دويدار، مرجع سابق ، ص 280.

2- سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري مرجع سابق ، ص 94 .

تعرض البحارة للخطر وللحوادث التي تقع على السطح خاصة حيث تسوء الأحوال الجوية وعدم ثبات وإتزان السفينة وتعرض البضائع على السطح للهلاك أو التلف لتعرضها للرطوبة وحرارة الشمس والأمطار ، كما أنها تكون أول ما يلقي في البحر فهناك إعتبارات لشحن البضاعة على السطح :

1- ثمة بضائع من الصعب إدخالها عنبر السفينة إما بسبب حجمها أو طبيعتها مثل الأخشاب ذات الأحجام الكبيرة و السيارات ...إلخ

2- هناك أنواع من الملاحة تسمح بالشحن على السطح نظرا لقصر الرحلة البحرية خاصة الملح الساحلية

3- رغبة الشاحنين في دفع أجرة أقل ورضائهم بشحن بضائعهم على السطح لكنه يسمح بالتعاقد بشأنها مادام لم يمنعها ، فقد تركها لحرية الأطراف كما يجوز للناقل إشتراط إعفائه من المسؤولية عن الخسائر في الحالات في نقل الحيوانات الحية ونقل البضائع على سطح السفينة وهذا ما قضت به المحكمة العليا¹.

¹ إجتهاادات المحكمة العليا قرار المحكمة الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1997/04/08 ملف رقم 14927 غير منشور
سخري بوبكر، القانون البحري مدعم بإجتهاادات المحكمة العليا، ص 185 .

ثالثا: نقل الحيوانات الحية

لقد إستبعدت إتفاقية بروكسل لعام 1924 من نطاق تطبيقتها الحيوانات الحية وواضح أن ذلك يرتد في المخاطر الخاصة التي تترتب على نقل هذه الحيوانات الحية بحكم طبيعتها غير أن هذه الحالة راحت تستدعي النظر والاهتمام فيما بعد إتفاقية بروكسل لعام 1924 وفي الأعمال التحضيرية لاتفاقية هامبورغ لعام 1978. وموجودة هذه الحالة في الفقرة (5) من المادة الخامسة، من هذه الإتفاقية لقد جاءت هذه الفقرة " في حالة نقل الحيوانات الحية الناقل ليس مسؤولا عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يرتبط بالمخاطر الخاصة التي تلازم هذا النوع من النقل "، وإذا اثبت الناقل أنه إلتزم بالتعليمات الخاصة بالحيوانات التي أعطيت له من جانب الشاحن وأنه في حالة ظروف الواقع في الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن تعدي إلى المخاطر الخاصة بالهلاك أو التلف أو التأخير يفترض أنها نشأت هكذا ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نشأ كله أو جزاءً منه عن خطأ أو إهمال من الناقل أو من تابعيه¹.

أما في الجزائر هذه الحالة لم ينص عليها المشرع الجزائري وكذلك معاهدة بروكسل الدولية لسنة 1924 التي انضمت إليها الجزائر² وأجازت هذه الشروط قواعد هامبورغ 1978 نقل الحيوانات بحرا لكن الجزائر لم تصادق أو تنظم إلى هذه المعاهدة، إن المادة 812 ق ب ترخص كل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها تضيف في فقرتها الثالثة (ب) في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة مما ينتج منه أن المشرع الجزائري لم ينظم حالت نقل الحيوانات الحية بحرا .

1- سخري أبو بكر ، مرجع سابق ، ص 69.

في نفس المعنى احمد محمود حسني، عقد النقل البحري مرجع سابق ص 187.

في نفس المعنى عبد الحميد الشواربي ، مرجع سابق ، ص 441 .

2- التي انضمت إليها الجزائر وهذا فهي جزء من القانون الوطني استنادا إلى المادة 21 من القانون المدني بل وتسمو عنه تطبيقا لنص المادة 132 من دستور 1996 .

المبحث الرابع : المستفيدون من الإعفاء والمسؤولية التي يسري عليها الإعفاء

نص القانون البحري على أسباب عدة لإعفاء الناقل من المسؤولية كما رأينا وهي محددة في المادة 803 ق.ب.ج بالإضافة إلى أسباب أخرى للإعفاء وما يورد القانون من أحكام تتضمن الإعفاء من المسؤولية يسري ليس فقط على الناقل المتعاقد مع الشاحن بل تتعدى ذلك إلى مندوبيه (مط1) إضافة إلى ذلك حدد المشرع البحري نوع الدعوى المرفوعة وهي المسؤولية غير التعاقدية (المفترضة أو التقصيرية) (مط2)

المطلب الأول: المستفيدون من الإعفاء.

المستفيدون من الإعفاء هم الناقل البحري (فرع1) بالمفهوم العام الذي عرفه به القانون وتابعي الناقل البحري (فرع2).

الفرع الأول: الناقل البحري.

كما سبق الإشارة إليه أن الناقل البحري يستفيد من أوجه الإعفاء الواردة في المادة 803 من القانون البحري وعبرة الناقل البحري يقصد بها الناقل المتعاقد مع الشاحن وبالإضافة إلى ذلك استقر اجتهاد المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية على أن وثيقة الشحن التي لا تتضمن اسم الناقل لا يمكن الاعتماد عليها في تأكيد صفة الطاعن كناقل بحري وهو ما قضت به المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 2000/01/18 ملف رقم 199632 منشور بالمجلة القضائية العدد الأول لسنة 2001¹.

1- سخري بو بكر، مرجع سابق، ص70.

الفرع الثاني : مندوبوا الناقل.

يقصد بمندوبي الناقل تابعه مما يعد تطبيق محض للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير وبالتحديد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه (136 ق.م) وشروط قيام أو تحقق مسؤولية تابع الناقل.

1- قيام علاقة التبعية: والتي تعني أن يكون للمتبوع على التابع سلطة فعلية في الرقابة والتوجيه تخوله أن يصدر إلى التابع أوامره وتلزم هذا الأخير بالإنصياح لهذه الأوامر ، ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه وسواء كانت هذه السلطة دائمة أو مؤقتة.

2- ثبوت مسؤولية التابع مسؤولية تقصيرية:

ذلك أنه ليس من عقد بين تابع الناقل والشاحن فإن رجوع الشاحن أو المرسل إليه على تابع الناقل لا يتصور إلا أن يكون رجوعا تقصيريا، ويقضي ذلك وجوب إثبات خطأ التابع والضرر الحاصل وعلاقة السببية بينها.

3- ثبوت أن الخطأ الذي ارتكبه التابع قد وقع في حال تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبةها:

وفي هذا الصدد لا يلزم أن تكون التبعية هي السبب المباشر للخطأ، وأن تكون ضرورية لوقوعه أو أن يرتكب التابع الخطأ وهو يؤدي عملا من أعمال وظيفته ، وإنما يكفي لتحقيقها أن يرتكب التابع الخطأ بمناسبة الوظيفة¹ بأن تكون هي التي هيئت له وإرتكابها على أي نحو يذكر .

وعليه فإذا ما تحققت مسؤولية تابع الناقل ورجع عليه المضرور يطلب التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها كان لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل البحري بشرط إثباته أن الخطأ الذي إرتكبه وقع في حال تأدية وظيفته أو بسببها لكن إذا ما تحققت مسؤولية المنبوع فإن المشرع نظم قاعدة الرجوع (رجوع المتبوع على التابع لكن في حدود الخطأ الجسم فقط (أنظر المادة 137) من قانون 10.05). المتضمن القانون المدني معدل و متمم.

1- أنظر أمر 75 - 58 المتضمن القانون المدني معدل ومتمم بالقانون رقم 05 - 10 الموافق 20 يوليو 2005 بالضبط المادة 136 أضاف المشرع الجزائري في هذا التعديل (بمناسبتها) إضافة إلى تنظيمية إلى قاعدة رجوع المنبوع على التابع (137 ق.م) حصرها في حدود الخطأ الجسم .

لكن هل مقالول المناولة المناثية وتشوين تابعا للناقل ويستفيد من الإعفاءات البعض يرى¹ بأن المقالول البحري يعد تابعا للناقل² وفي فرنسا يعتبر مقالول المناولة المناثية و التشوين من مساعدي التجهيز إلى جانب وكيل الحمولة ووكيل السفينة وبالتالي هو يستفيد حسب التشريع الفرنسي من الإعفاء كما جاء في نص المادة 55 من قانون جوان 66 كما يستفيد هذا المقالول من تحديد المسؤولية استنادا إلى نص المادة 54 من القانون جوان 1966 أما في الجزائر في القانون البحري الجزائري فمقالول المناولة المناثية والتشوين³ لا يعادان تابعا للناقل وبالتالي لا يستفيدان من الإعفاءات أو التحديدات ومقالول المناولة ومقالول التشوين يعتبران من الغير وهذا ما قضت به المحكمة العليا⁴.

وفيما يخص تابعي الناقل جاءت إتفاقية بروكسل لعام 1924 خالية تماما من تنظيمها الأمر الذي تصدت إليه إتفاقية هامبورغ وسدت ذلك القصور الذي كان ينتاب إتفاقية بروكسل⁵.

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري مرجع سابق ص 139.

² - تنص المادة 151 من قانون التجارة البحرية المصري "" تسري على المقالول البحري أحكام تحديد المسؤولية المصوص عليها في المواد 233 من هذا القانون "" .

³ - أعمال المقالول البحري أصبح يطلق عليه في ضل قانون 98/05 المؤرخ في 1998/06/25 المناولة المناثية والتشوين والتي نضمها المشرع الجزائري بالمواد من 912 إلى 926 من نفس القانون، المناولة المناثية: تشمل عمليات شحن البضائع ورفضها وفكها وانزالها (912-913 ق ب)، تشوين البضائع: لتأمين إستلام والتعرف في اليابسة علي البضائع المشحونة أو الموزلة وحراستها الي أن يتم شحنها وتسليمها الي المرسل إله تطبيقا لنص المادة (920) ق. ب .

ولهذا فإن المشرع الفرنسي اعتبر المناولة المينائية: أعمال مادية وكيفها على أنها إلتزام ببذل عناية أما التشوين: فيشمل التصرفات القانونية وكيفها على أنها إلتزام بتحقيق نتيجة (أنضرمادة 53 منالمرسوم رقم 66-420).

⁴ - وعادة ماتكون الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء ، عملية التفريغ أو الشحن فإها تكون تحت مسؤولية الناقل البحري سواء هو بوسائله الخاصة أو بواسطة الغير (مقالول المناولة والتشوين) كما ورد ذكرهما في المادين 891 - 892 (ق.ب) راجع:قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ 1998/05/16 ملف رقم 169663 مشور بالإجتهد القضائي للفرقة التجارية والبحرية عدد خاص .

⁵ - يحيى سعيد ، مرجع سابق ، ص 931.

المطلب الثاني : المسؤولية التي يسري عليها الإعفاء

لا يمكن للناقل البحري للبضائع إستنادا لنص المادة 813 (ق،ب،ج) المذكور أعلاه أن يتمسك حالات الإعفاء القانونية الموجودة في المادة (803 ،ق،ب،ج) إلا في الدعاوى التي ترفع ضد الناقل والمطالبة بالتعويض عن الخسائر والأضرار (فرع 1) اللاحقة بالبضائع على أساس المسؤولية غير التعاقدية¹ أي المسؤولية المفترضة تطبيقا لنص المادة 813 (ق،ب،ج)،(تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية) ،وتكون كذلك تطبيقا لنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل . فالدعاوى ترفع على أساس المسؤولية المفترضة . فما هو الفرق بين المسؤولية المفترضة والخطأ المفترض (فرع 2) وهل توجد تطبيقات لهذه النظرية أي مسؤولية الناقل المفترضة في التشريع الجزائري (فرع 3) .

1 - خلافا للقانون الفرنسي الصادر في جوان 1966 الذي تم تعديله بموجب القانون الصادر في 23 ديسمبر 1986 والمادة 32 فقرة (03) التي نصت على أن "الناقل البحري للبضائع يستفيد من الإعفاءات و التحديدات مهما كان أساس الدعوى المرفوعة ضده سواء كانت مسؤولية تقصيرية أو عقدية، وهو نفس ما قضت به المادة 233 / 02 من قانون التجارة البحرية المصرية التي تقضي انه تحدد المسؤولية أي كان نوعها وكذلك الموجودة في بروتوكول تعديل معاهدة بروكسل الموقعة في 23 / 02 / 1968 بالمادة 03 : (فقرة 04) : "تطبق التحديدات والإعفاءات مهما كان أساس المسؤولية عقدية أو تقصيرية" ،انظر ص104 من هذه المذكرة.

الفرع الأول: المقصود بالخسائر والأضرار

لم يعرف المشرع الجزائري في القانون البحري المقصود بالخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة ولمحاولة التعرف على المقصود (بالخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع) لابد من الرجوع إلى المحاولات الفقهية والقضائية في كل من مصر وفرنسا في غياب نظيرتها في الجزائر .

فالمادتان (1/ 227) (240) من قانون التجارة البحري المصري .

حصرت الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة وتستوجب التعويض على أساس

المسؤولية المفترضة للناقل البحري للبضائع في :

1 - الهلاك: سواء كان كلياً أو جزئياً وقد يعتبر الهلاك الجزئي نقصاً كما قد يكون النقص لأسباب أخرى غير الهلاك مثل الضياع و السرقة ولا يعتبر نقصاً في البضاعة ،النقص العادي الذي يصيبها أثناء نقلها وهو ما يعرف بعجز الطريق déchet de route كأن تكون البضاعة من السوائل وتبخر جزء منها بفعل الأحوال الجوية.

2- التلف : وهي وصول البضاعة كاملة إلى ميناء الوصول من حيث الكم والعدد أو الوزن لكنها غير صالحة للاستهلاك أو الاستعمال و التلف قد يأخذ أحيانا حكم الهلاك الجزئي.

3 - التأخير : وهو التأخر في تسليم البضاعة مما قد يؤدي إلى تلفها أو هلاكها.

لكن المشرع الجزائري لم ينص على التأخير صراحة وبالتالي تنحصر مسؤولية الناقل البحري المفترضة في الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة فقط .

وهذا نفس ما جاء به الفقه الفرنسي¹، لكنهم يضيفون التأخر الذي يتطلب أجل تم الاتفاق عليه في العقد.

والمفروض أن الأجل له أهمية بالغة في عقود النقل فتحديد الوصول سلاح تجاري لجلب الزبائن وهذا ما تضمنته إتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي المادة (19) ومعاهدة النقل بالسكك الحديدية المادة (27) والنقل البري (19) خلافا للنقل البحري للبضائع يمتاز بكونه نقل طويل وبطيء ومليء وهو ما يستوجب أن يكون الأجل فيه متفق عليه في العقد².

¹ -antoine vialare :droit maritime , p409.

² - Rémond renouid droit martime , p343 : « le délai n'est donnée accessoire du contrat »

وهناك من الفقه الفرنسي¹ من يحاول التوسيع في مفهوم الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة استنادا إلى أحكام المادة 1149 من القانون المدني الفرنسي ليكون تعويض المضرور على أساس ما فاتته من كسب وما لحقه من خسارة أي أي طبقا للقواعد العامة وهي موافقة للمادة 182 ق، المدني الجزائري .

الفرع الثاني: الفرق بين الخطأ المفترض و المسؤولية المفترضة

لمحاولة توضيح الفكرة نستعرض بعض الأفكار الفقهية فيما يلي :

يعلق البعض² على أن: أن المشرع المصري لم ينظم مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، ومن ثمة يجب تطبيق القواعد العامة في المسؤولية العقدية ، و لما كان التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة " هي نقل البضائع سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المحدد فانه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

ويرى البعض الآخر³ : أن التزام الناقل البحري التزام بتحقيق غاية أو نتيجة⁴ هي نقل البضاعة من ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ كاملة وسليمة وذلك في الميعاد المتفق عليه أما الفقه الفرنسي "فيري أنطوان فيالار" : أنه "مادامت المسؤولية المفترضة تقوم بمجرد إثبات وجود نقص أو خسائر أو تأخير في تسليم البضاعة" .

وهذا بدون أن يقوم المتعاقد المضرور بإثبات الخطأ ،يعبر عنه بصورة تقليدية في القانون الفرنسي بأنه المقابل للالتزام بتحقيق نتيجة أو غاية .

فلقيام المسؤولية العقدية يكون على المضرور إثبات الخطأ ثم الضرر ثم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر إذا كان الأمر يتعلق ببذل عناية .

أما إذا كان الخطأ مفترضا، كما هو الحال في الالتزام بتحقيق غاية فان المضرور يثبت الضرر باعتباره واقعه مادية .

¹ - lamy transport : op, cit, p 531.

2- مصطفى كمال طه : الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق ،ص 281 .

3- كمال حمدي ، القانون البحري، مرجع سابق ،ص 523 .

4- رجع ملحق رقم 4 من هذه المذكرة ص 116 .

في حين أن المسؤولية المفترضة تقوم على أساس الضرر، فالمضرور يثبت هذا الأخير فقط وأنه وقع من قبل الناقل في فترة وجود البضاعة في حوزته .
وهناك فرق بين الخطأ المفترض والمسؤولية المفترضة لأن الخطأ ركن في المسؤولية كما سبقت الإشارة إليه .

وكذلك يفرق الفقه بين قرينة المسؤولية وقرينة الخطأ¹.

قرينة المسؤولية : تعني إعتبار التزام الناقل بتحقيق نتيجة ، أما قرينة الخطأ فتعني اعتبار التزام الناقل ببذل عناية مع إفتراض إرتكابه للخطأ و يكمن الفارق بينهما في الكيفية التي يجوز بها الناقل دفع المسؤولية ففي قرينة المسؤولية² لا يجوز دفع المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي وبالتالي لا يكفي إثبات الناقل أنه وتابعيه اتخذ كافة التدابير لمنع الضرر ، أما قرينة الخطأ يكون على الناقل إثبات انه لم يرتكب هو أو تابعوه (خطأ) وذلك بإثبات أنه وتابعيه إتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر .

و يتضح أن قيام مسؤولية الناقل على أساس قرينة المسؤولية أشد وطأة أو قسوة للناقل من تأسيس المسؤولية على أساس قرينة الخطأ .

ولهذا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع خلال النقل البحري ويستطيع نفي مسؤوليته إذا وُجد خلل كامن في تلك البضائع أو سوء تغليف البضائع ، أو عمل من أعمال الحرب أو أي إجراء إتخذته السلطة العمومية بشأن إدخال أو إخراج البضائع أو عبورها .

ولهذا فإن اتفاقية مونتريال 1999 إثر البروتوكول الرابع (1975) حين أخذت بالمسؤولية الموضوعية في نقل البضائع وألقت على عاتق الناقل الجوي الدولي التزاماً بضمان البضاعة³ .

1 - محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري مرجع سابق ، ص 157 .

2 - إن المادة 802 (ق ب) تناظر المادة 27 من (ق.ف) رقم 66-420 المؤرخ في 18/06/1966 المتعلق بعقود الإيجار والنقل البحري وتقابل كذلك المادتين 3 فقرة 1 و 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل وهذا عكس اتفاقية هامبورغ ، تؤسس المسؤولية على الخطأ المفترض ، أنظر المادة 5 فقرة 1 (ص 113 من هذه المذكرة) .

3 - هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي ، ط 1 ، دار الجامعة الجديدة للنشر 2005 ، ص ص 49، 50 .

الفرع الثالث: تطبيقات نظرية المسؤولية المفترضة

وجدت هذه النظرية تطبيقاتها في القانون المدني و التجاري .

أولاً: تطبيقات النظرية في القانون المدني

تنص المادة 138 / 1 ق م: " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء " فمسؤولية حارس الشيء هي مسؤولية تقصيرية تقوم على أساس الضرر (المسؤولية المفترضة) ولا يمكن لحارس الشيء التخلص منها إلا إذا أثبت أن الضرر وقع بسبب أجنبي (القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو خطأ المضرور أو خطأ الغير) ونفس المسؤولية المفترضة نصت عليها المادتين 139 / 140 من القانون المدني المتعلقين على التوالي بالمسؤولية التقصيرية لحارس الحيوان ومالك البناء .

ثانياً: تطبيقات النظرية في القانون التجاري

أ) - أساس مسؤولية الناقل الجوي:

التشريعات اللاتينية (فرنسا والدول التي تأخذ بنظامها القانوني) مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على قرينة الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة تفريق الأنظمة الإنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ، ومسؤولية الناقل الخاص فتقيم الأولى على الخطأ المفترض والثانية على الخطأ الواجب الإثبات .

ولقد برر هذان الاتجاهان أثناء انعقاد مؤتمر وارسو عام 1929 وأثرت فكرة التبعية كأساس للمسؤولية الموضوعية وعلى اثر تهديد (و.م.أ) بالانسحاب من الاتفاقية ظهرت الحاجة ملحة إلى تعديل أحكام مسؤولية الناقل الجوي ، فتم توقيع بروتوكول جواتيمالا عام 1971 وأقيمت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية والأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف الأمتعة على أساس مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل التبعة

ب) أساس مسؤولية الناقل البري:

نصت المادة 478 ق ت " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسليمه الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها فالناقل البري يكون مسؤولاً مسؤولية مفترضة عن ضياع الكلي أو الجزئي أو تلف الأشياء التي يقوم بنقلها أو التأخر في تسليمها ولا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من جراء عدم

تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها إلا بإثبات (القوة القاهرة ، عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه) هذا ما تضمنته أحكام المادة 48 من القانون التجاري.

إن المسؤولية العقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض إذا ما تحقق الضرر وأثبتته لا يمكن للناقل البحري للبضائع التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي (127 ق م) للقواعد العامة في حين أنه في المسؤولية المفترضة .

وضع المشرع له نظامين، نظام يتمثل في الدفع القانوني الواردة في المادة (803) ثم وضع له نظام آخر إذا ما فشل في نفي مسؤوليته وهو تحديد المسؤولية¹ الذي هو محور (الفصل الثاني) .

1 - في اعتقادنا أن تحديد المسؤولية هو يعتبر بمثابة إعفاء جزئي للناقل عكس الإعفاءات القانونية التي تعتبر بمثابة إعفاء كلي .

الفصل الثاني

في

تحديد مسؤولية الناقل البحري

للبنائن

الفصل الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بعد أن حدد المشرع البحري على نحو أمر سائر حالات دفع المسؤولية القانونية وضع كذلك ، على نحو أمر أيضا حداً قانونياً لمسؤولية الناقل البحري للبضائع والسبب في ذلك لكي لا يقع تحت أعباء ثقيلة عن الأضرار الضخمة التي سببها النقل البحري فيعجز عنها وبالتالي قد يؤدي إلى عدم مواصلة الإستغلال البحري، مما يلحق ضرراً باقتصاد بلده.

والتحديد القانوني للمسؤولية، يقصد به تحديداً حداً أعلى مبلغ التعويض يلتزم به الناقل إذا ما ترتبت مسؤولية فلا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك ولو كانت الأضرار التي تعرض لها الشاحن أكثر من الحد المطبق ، والواقع في عملية التحديد موازنة بين مصالح الناقلين و الشاحنين ،فالتحديد روعي فيه مصالح الناقل، وذلك بعدم إلزامه بأكثر من الحد الأقصى الذي يتضمنه مبلغ التحديد ،كما روعي فيه من جانب آخر، حماية الشاحن من عدم إنراج الناقل شروط الإعفاء من المسؤولية وكذلك يشكل التحديد القانوني الحد الأدنى لما يمكن الإتفاق عليه.

ولهذا فإذا أخفق الناقل البحري للبضائع من التخلص من المسؤولية من إحدى حالات الإعفاء القانونية عند قيام مسؤوليته المفترضة أو التقصيرية، فيحكم عليه بالتعويض كاملاً ،إلا أن القانون وضع له نظاماً خاصاً يتمثل هذه المرة في تحديد المسؤولية (limitation de la responsabilité).

مما جعل أحد الفقهاء الفرنسيين¹ يعبر عن هذا النظام بقوله: "إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مريحة (confortable)" ولهذا نتكلم في هذا الفصل عن تحديد المسؤولية الذي يعتبر بمثابة إعفاء جزئي للناقل من المسؤولية.

فنتكلم عن التحديد القانوني من حيث مدى صحة الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو التحديد (المبحث الأول) ثم نتكلم عن الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من عدمه .

¹ -antoine vialard : droit maritime,p409 .

(المبحث الثاني) ثم نعرض على الحالات المستثناة من التحديد (المبحث الثالث) ونبحث في نقطة أخرى، عن المستفيدين من التحديد وطبيعته القانونية في (المبحث الرابع).

المبحث الأول : الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو تحديد المسؤولية

إن النظام القانوني للنقل البحري للبضائع يبطل كأصل عام الشروط الاتفاقية¹ التي تستهدف إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، أو التحقيق منها (مط 1) على خلاف الأحكام القانونية الواردة في النص القانوني، وهي إمتياز أعطاه للناقل (وهو دفع مسؤوليته بإحدى الطرق المحددة في المادة (803) ق.ب، وكل ما قيده في المادة (811) ف ب ج أجزه في المادة (812) ق ب أي بترخيصه المشرع الجزائري بكل الشروط الاتفاقية المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض عنها عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة، وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها²، وكذا في نقل الحيوانات والبضائع على سطح السفينة (مط 2)

المطلب الأول: بطلان الشروط الاتفاقية كأصل عام:

- التوازن الذي تقوم عليه مسؤولية النقل البحري سواء في الإتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية، ركيزته عدم صحة شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها مقابل تقرير حد أقصى لمسؤولية الناقل ومرد قصر البطلان على الاتفاقات التي تتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر أنه يخشى أن يستغل الناقل حاجة الشاحن إلى النقل فيفرض عليه شروطاً مجحفة، ومن ثمة يكون الشاحن والناقل متوازنين فلا سلطان لأحد هما على الآخر وحيث الإلتجاء إلى القضاء لإجبار الناقل على دفع

1- تنص المادة 811 يعد باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي :

أ- إلغاء أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجئة عن المواد 770 ، 773 ، 802 ، 803 ، 804 (ق ب) من هذا الكتاب .

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ عن المبلغ المحدد في المادة 805 إلا ما جاء في المادة 808 (ق ب)، منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضاعة

2- راجع المادة 812 ق ، ب ، ج

التعويض والبطلان يلحق شروط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها دون أن يؤثر ذلك في صحة عقد النقل، أو باقي شروطه .

وحسب نص المادة (811 / أ.ق.ب) يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير مباشر ما يلي :

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل والناجمة عن المواد 770 ، 773 ، 780 ، 802، 803، 804 من القانون البحري .

فأي شرط تعاقدى يدرجه الناقل في سند الشحن بغرض إعفاءه من المسؤولية أو تحديدها والمتعلقة بما يلي يعد باطلا:

- صلاحية السفينة للملاحة، ببذل العناية اللازمة وهي المسؤولية القائمة على الالتزام ببذل عناية تضمنته المادة 770 من (ق ب) .

وهي تمثل أهم التزام بالنسبة للناقل ويتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة .

- تزويدها بالتسليم والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

- تنظيف وترتيب ووضع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها.

لا يجوز للناقل إشتراط إعفاءه من هذا الشرط أو هذا الالتزام فيقع باطلا هذا الاتفاق.

- التزامات الناقل التعاقدية والناجمة عن المواد 773 ، 780 ق ب.

على التوالي:

- الالتزام المفروض على الناقل والعناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها¹.

ويخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء الشحن.

- الإلتزام الآخر التزام بإنزال البضائع بنفس العناية وهي المسؤولية العقدية القائمة على

أساس الخطأ المفترض وفي حالة إخلال بالالتزام التعاقدى المتمثل في عدم تحقيق الغاية أو

1- انظر الملحق رقم 4، الشكل 2، ص 116 من هذه المذكرة.

النتيجة المتفق عليها يلزم بالتعويض الكامل حسب القواعد العامة حسب المادة 182 ق. م¹
- المسؤولية المفترضة للناقل البحري للبضائع عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك من التكفل بها في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانون (802/ق،ب) ونفس المقتضى قضت به المحكمة العليا².

- الإغفاءات القانونية المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري.
- عند تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر ساعد على إحداث خسائر والأضرار بالبضاعة لكون الناقل مسؤولا نسبيا عن خطأ أو خطأ مندوبيه (المادة 804 من ق ب).

ففي جميع هذه الحالات لا يمكن للناقل أن يدرج في سند الشحن شروطا لإبعاد مسؤوليته أو تحديدها، وقد رتب المشرع البحري على كل هذه الحالات البطلان وفي ذلك مصلحة للمضرور.

- تحديد مسؤولية مبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 (ق، ب) بحري لا تقبل الشروط التعاقدية وتقع باطلة إذا كان الهدف المباشر أو غير مباشر تحديد مسؤولية الناقل مبلغ يقل عن المبلغ المحدد في المادة المذكورة أعلاه³.

- وقد سايبرت إتفاقية هامبورغ معاهدة بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض سندات الشحن، عندما قضت ببطلان شروط الإغفاء من المسؤولية إذ تنص المادة (23 فقرة 01) من الإتفاقية على أنه كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الإتفاقية يعتبر لاغيا و باطلا في حدود مخالفته لها ولقد أضافت الفقرة (3). "من أصدر سند شحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يتعين تضمين السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن

1- قانون 05-10 معدل ومتم بأمر 75 / 58 المتضمن القانون المدني تكلم عن التعويض المعنوي في المادة 182 مكرر) كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة.....) وتكلمت المادة 182 / ق م عن التعويض المادي والمعنوي.

²- لقد تطرق القرار الصادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1998/05/26 ملف رقم 168786 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص إلى مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانون مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن . أنظر كذلك نص المادة 739 ق. ب. ج

3 - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحر الجزائري وهران دار الغرب للنشر والتوزيع 2004، ص 149.

النقل يخضع لأحكام هذه الإتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه¹ وهذا النص من شأنه التأكيد على البطلان الذي تقرره المعاهدة ولفت نظر الغير إليه.

إضافة إلى النزول للناقل الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل.

المطلب الثاني : جواز الشروط الإتفاقية كاستثناء

تنص المادة 812 ق.ب خلافا للمادة السابقة (يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض²) كما يلي:

أ- عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

قبل التطرق إلى هذين النقطتين هناك حالة أخرى منصوص عليها في المادة (811 / ب) وهي تعتبر كاستثناء على تحديد المسؤولية وهي:

أ- الدائن الأجنبي: المادة(811 من ق. ب) يعد باطلا كل شرط بدرجة الناقل في سند الشحن لتحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 باستثناء الحالة التي نصت عليها المادة 808 ق. ب والمتعلقة بالدائن الأجنبي الذي وضعت دولته حدود مسؤولية للناقل أقل من المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 ق البحري لا يلزم الناقل تجاهه إلا بالمبلغ الأقل.

ب- عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بشحنها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها.

1- على البارودي وآخرون، القانون البحري والجوى مرجع سابق، ص 384 .

2- هناك فرق ما بين النص العربي الذي يحصر الترخيص بالشروط في تحديد المسؤولية أو التعويض بينما النص الفرنسي ينص على المسؤولية فقط مما يستتبع انه يقصد الإعفاءات والتحديد معا .

Art : 812 (par dérogation à l'article précédent,toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées)

لا بد لنا من معرفة مفهوم التكفل بالبضاعة والتسليم (أولا) ثم نتكلم عن أطراف التسليم (ثانيا)

أولا: مفهوم التكفل بالبضاعة و التسليم إلى المرسل إليه أو ممثلة القانوني:

يبدأ تطبيق عقد النقل البحري للبضائع من التكفل بالبضاعة من قبل الناقل في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثلة القانوني¹ (المادة 01/739 ق ب) و تبدأ كذلك إلى جانب المسؤولية العقدية للناقل البحري في حالة إخلاله بالإلتزامات التعاقدية المسؤولية المفترضة التي نظمها أحكام المادة 802 (ق ب).

1- مفهوم التكفل بالبضاعة:

حسب ما ورد في نص المادة 01/739 من (ق.ب) فإن التكفل بالبضاعة (Prise en charge) من قبل الناقل يعني أخذها على عاتقه و ذلك لإستلامها من الشاحن. و قد حاولت معاهدة هامبورغ لسنة 1978 تحديد هذه الفقرة فنصت في المادة الرابعة على أنه :

1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن و أثناء النقل و في التفريغ.

2- لأغراض الفقرة الأولى من المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل:

أ- إعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

- الشاحن أو الشخص الذي ينوب عنه، أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

فالتكفل بالبضاعة هي العملية التي يتسلم بموجبها الناقل البحري البضائع في الشحن أو أي شخص آخر مكلف بتسليمها إليه بغرض شحنها على متن السفينة و عملية التكفل بالبضاعة تسبق منطقيا عملية الشحن، إلا أن الفترة بين الشحن التي تعتبر عملية مادية بحتة لا يمكن تحديدها بصفة قانونية فهي تعود لإرادة الأطراف تتخللها بعض العمليات القانونية الأخرى يقوم بها مقابل التشوين لفائدة الناقل أو الشاحن حسب إتفاق الأطراف منها التعرف

على البضاعة على اليابسة لحراستها لغاية شحنها ثم يقوم مقاول المقاولات الموانئ بعملية الشحن.

و تترتب على عملية التكفل بالبضاعة عدة آثار منها

(1) قبول الناقل للبضاعة فيها تعبير عن إرادة الطرفين

(2) بداية سريان و تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

2- مفهوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني:

المفهوم الفقهي و القضائي و القانوني للتسليم :

(أ)-المفهوم الفقهي :أجمع الفقه الفرنسي و كذلك المصري¹ على تعريف التسليم بكونه العملية القانونية التي يتخلص بموجبها الناقل البحري من إلتزامه التعاقدي الأساسي المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبلها وبكونه عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لإلتزاماته و ترتيب عليه إنقضاء عقد النقل البحري.

وكذلك عرفه آخرون²: عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية عادية و قد يكون التسليم سابقا عن التفريغ ، إذ تحمل المرسل إليه الإلتزام بالتفريغ ، و قد يكون لاحقا له إذا كان التفريغ ، على عائق الناقل³.

(ب)-المفهوم القضائي: ترى محكمة النقض المصرية أن عقد النقل البحري ينقضي و تنتهي مسؤولية الناقل عن الخسائر الأضرار اللاحقة بالبضائع إلا بتسليمها إلى المرسل إليه أو نائبه تسليما فعليا بحيث تنتقل إليه حيازتها و تمكن من فحصها و التحقق من حالتها و مقدارها⁴ والتسليم بالنسبة للمشرع الجزائري، فقد تم تعزيز موقف المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بالتشريع بأن عدلت و تمت المادة 739 من أمر 76-80 بالمادة 45 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 بأن أصبح التسليم للمرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ، في حين أن معاهدة بروكسل

¹ - محمد كمال حمدي، القانون البحري مرجع سابق ، ص 499.

2-lamy transport – opcit .p 502.

3مصطفى كمال طه، القانون البحري ، بيروت الدار الجامعية للطباعة والنشر سنة 1993 ص 130

4 - بوحيدي نصيرة ، إلتزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير (عقود و مسؤولية) 2002 جامعة الجزائر ، ص 12.

1924 لم تتطرق إلى تعريف الإلتزام بالتسليم و كذا الأمر بالنسبة لمعاهدة هامبورغ (1978).

(ج) - المفهوم القانوني للتسليم :

نصت المادة 739 / 2 (ق.ب) "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إيداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن " .

فالتسليم القانوني في القانون البحري لا يكفي أن يكون ماديا أو فعليا بل لابد من تعبير الأطراف عن إرادتهما فيه بالإيجاب والقبول والتعبير سواء كان صريحا أو ضمنيا¹ والتسليم حسب الفقه والقضاء المصري والفرنسي أنواع:

التسليم الفعلي: استنادا إلى القواعد العامة (عقد البيع) وضع الشيء المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عائق ولو لم يستولي عليه استيلاء ماديا².

التسليم الحكمي: أو ما يعرف بالتسليم المعنوي يتم بمجرد تراضي المتعاقدين على أن المبيع تسلم من البائع إلى المشتري ويتميز عن الأول على أن التسليم الحكمي هو اتفاق أو تصرف قانوني وليس بعمل مادي.

التسليم الرمزي: يكون تسليم البائع المستندات والوثائق الخاصة بالبضاعة إلى المشتري كان يسلمه الفواتير مثلا ، والبضاعة لازالت في حيازته.

ولقد تم تعزيز المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بالتشريع بان عدلت وتممت المادة (739) من الأمر (76-80) بالمادة 45 من القانون رقم (98-05) المؤرخ في 25/06/1998 بان أصبح التسليم للمرسل إليه أو ممثله القانوني مع إيداء قبوله لها ما لم ينص

1- تنص المادة 60 ق م " التعبير عن الإرادة يكون باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة المتداولة عرفا، كما يكون باتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالاته على مقصود صاحبه .

- ويجوز أن يكون التعبير عن الإرادة ضمنيا ، اذا لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحا " .

2- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء الرابع عقد البيع، ص 589 .

على خلاف ذلك في وثيقة الشحن¹ كما سبق ذكره .

والتسليم باعتباره تصرف قانوني يمكن إثباته بكافة طرف الإثبات المنصوص عليها قانونا. (الكتابة، البنية، الإقرار، اليمين، القرائن) إضافة إلى ما ورد في نص المادة 30 (ق ب) فيما يخص إثبات العقود التجارية.

ثانياً - أطراف التسليم : قد يسلم البضاعة الناقل أو من يمثله قانونا و يستلمها صاحب الحق في البضاعة أو ممثله .

تسليم البضاعة : يقوم بتسليم البضاعة الناقل تنفيذا لعقد النقل البحري للبضائع وقد ينوب عنه ذلك وكلا .

وقد يتسع نطاق التسليم (عقد النقل البحري) ويبقى الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع، إلى غاية التسليم إلى المرسل إليه.

مثال لاتساع نطاق العقد شرط (C.F.S) للنقل بالحاويات container freight station وهي محطة لتسليم الحاويات

وقد يعهد الناقل إلى المؤسسات خاصة التكفل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وهي ما تسمى بوكيل السفينة² .

- تسليم البضاعة: يقوم بتسليم البضاعة صاحب الحق فيها أو ممثله القانوني وصاحب الحق في البضاعة هو الحامل القانوني لسند الشحن لمفهوم المادة 789 (ق بحري) كما يمكن أن يكون استنادا إلى القواعد العامة لخلف العام أو خلف الخاص .

1- سحري بوبكر، القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا 2005، ص 165 أنظر قرار المحكمة العليا المؤرخ في 16 ماي 1995 تحت رقم 113345 بتاريخ 22 جويلية 1997 والمؤرخ في 26 / 05 / 1998 تحت رقم 168786 المحكمة القضائية العدد الخاص الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية سنة 1999 .

2- توجد حاليا بالجزائر سبع مؤسسات خاصة تقوم بعمليات وكيل السفينة منها : جيما (GEMA) ناشكو (NACHCO) .

كما يمكن أن يكون صاحب الحق في البضاعة، شخص طبيعي أو معنوي يكلف بذلك أو مقاول المناولة المينائية و مقاول التشوين و يدعى الوكيل تكون له مهمة استلام البضاعة عن الناقل أو ممثله نيابة عن المرسل إليه.

بعدما أبطلت المادة 811 (ق.ب) كافة الشروط الإتفاقية المنظمية الإتفاق على الإعفاء أو التحديد من المسؤولية (المسؤولية المفترضة) أبقى على هذه الشروط ورخصت بصحتها في المادة التالية:

(812) (ق.ب) لكن قيدت هذه الشروط من حيث الزمان (عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

ما قيدته المادة (811) ق ب (أجازته المادة 812 ق.ب) لكن في إطار التحديد الزمني يجوز الاتفاق بشأن التعاقد بين الطرفين حول البضاعة في هذه الفترة.

فالمادة ترخص بكل الشروط للناقل بتحديد المسؤولية أو التعويض عنها، وذلك في نقل الحيوانات وفي حالة نقل البضاعة على السطح إضافة إلى ذلك يجوز للناقل في هذه الفترة إشتراط الإعفاء من المسؤولية، وهذا ما سارت عليه إجتهاادات المحكمة العليا¹.

المبحث الثاني : الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من عدمه.

منَ المعلوم أنه قبل تحديد المسؤولية يحكم على الناقل البحري للبضائع بالتعويض الكامل الذي يكون عن الخسائر التي أصابت البضائع و هذا حسب قيمتها الجارية أي على أساس السعر الجاري في السوق، في يوم و مكان التفريغ طبقا للعقد أو اليوم و المكان الواجب فيه تفريغها.

¹ - سحري بوبكر، مرجع سابق ص 185 .

- أنظر : المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ 08 / 04 / 1997 ملف رقم 149627 غير منشور "يجوز للناقل اشتراط إعفاءه من المسؤولية طبقا للمادة المذكورة أعلاه خلال المدة من استلامه البضاعة إلى غاية شحنها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه كما يجوز للناقل اشتراط إعفاءه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة وهو ما قضت به المحكمة العليا في القرار المذكور أعلاه .

وإذا لم توضع قيمة البضائع على أساس السعر الجاري في الأسواق فيمكنه تحديدها على أساس القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع أو الجودة و هذا حسب القاعدة العامة المنصوص عليها في القواعد العامة ، المادة 182 ق م أي ما فات الدائن من كسب و ما لحقه من خسارة إضافة إلى الضرر المعنوي للمضرور¹ و التحديد القانوني شأنه شأن الإعفاءات القانونية يسري على دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة على أساس المسؤولية غير التعاقدية إستنادا إلى الأحكام المادة 13 8 (ق ب ج).

نفهم من ذلك أن تحديد المسؤولية يشمل المسؤولية المفترضة طبقا لنص المادة 802 (ق ب ج) والمسؤولية التقصيرية طبقا للقواعد العامة خلفا للقانون الفرنسي والمصري².

المطلب الأول : التحديد القانوني للمسؤولية

الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة تؤدي إلى وقوع حوادث مفاجئة سواء مادية أو بالنسبة للأرواح الموجود على ظهر السفينة أو البضائع...، و يقوم الناقل بدفع التعويضات المطلوبة عن كافة الأضرار الأمر الذي يؤدي حتما إلى زعزعة مركز المالي أو قد يصل الأمر إلى حد إفلاس الناقل البحري، إذا ما أضيف ثمن السفينة المفقودة على التعويضات الهائلة التي يلتزم الناقل بدفعها و بالرغم من أن شركات التأمين تقوم بتعويض الناقل عن مبالغ التعويضات التي دفعها هذا الأخير إلا أنه من الصعب على الشركات التأمين القيام بصفة مستمرة بتحمل مثل هذه المبالغ الضخمة لذلك قد نجد شركات التأمين في تحديد مسؤولية الناقل البحري، بوضع سقف أعلى للتعويضات التي يلتزم الناقل بدفعها للطرق المضروور متنفسا للهروب من خطر التعويضات الهائلة للمؤمنين و ذلك نظرا لتحجيم التعويضات في حدود معينة الأمر الذي يترتب عليه حماية مصالح شركات التأمين، بالإضافة إلى استقرار مشروعات النقل البحري العملاقة.

1 - تنص المادة 182 مكرر من قانون 05 ، 10 يمدل و يتسم الأمر 75 ، 58 المتضمن القانون المدني (يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس

بالحرية أو الشرف أو السمعة) و المادة 182 ق.م موافقة للمادة 221 ق.م مدني مصري.

2 - راجع الصفحة 52 من هذه المذكرة .

الفرع الأول: مقدار الحد الأعلى للمسؤولية

يحسب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو وزن البضاعة التي لحقها ضرر أو خسارة الناقل يعوض عن كل ضرر يصيب المضرور دون تجاوز الحد المنصوص عليه قانونا عن كل طرد أو وحدة شحن إذا كان مبلغ التعويض يفوق ذلك.

وإذا كان الوزن لا يثير أي مشكل لأن المادة 805 من ق بحري حددت وحدة الوزن و هي (الكيلوغرام) من الوزن الإجمالي للبضاعة. فإن المقصود بالطرود و وحدة الشحن يثير بعض الغموض.

أولا - المقصود بالطرود:

هو أن توضع البضاعة في غلاف أو صندوق أو حزمة تحمل كل واحدة رقما معيناً أو علامة مميزة أو وُضع البضاعة في غلاف كصندوق أو جوال يحمل أرقاما وعلامات مميزة فكل صندوق أو جوال يعتبر في هذه الحالة طردا. ووفق قضاء محكمة النقض المصرية فإن كلمة طرد تعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تم تغليفها بورق أو مشابيه أو بوضعها في صندوق مثلا أو في أجولة، وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن. وعلى أساسه يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية¹.

فإذا شحن الناقل حاوية واحدة و 200 مدياع

وَيُعَوَّضُ عَلَى أساس 67,666 = 201. 67,333,67 وحدة حسابية

وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (805 ق ب) وكذلك بروتوكول بروكسل لسنة 1979 المتعلق بتعديل إتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1924، وهذا رغم أن الجزائر لم تنظم إليه.

1- كمال حمدي، القانون البحري مرجع سابق، ص 580 .

وإذا كانت الحاوية واحدة تحتوي على عدد من الطرود وكانت مذكورة في سند الشحن فالعبرة بعدد الطرود الموجودة بهذه الحاوية .

ثانياً) - وحدة الشحن :

فهي وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم أو الكيل المدون بسند الشحن وتكون خاصة بالبضاعة التي تشحن صبا من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها كالأخشاب والفحم والبتروول فالمقصود إذن أن وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم التي تتخذ عادة أساساً لتحديد أجرة النقل سواء كانت طناً أو كيلوغراماً

فإذا اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن عن الوحدة التي تراعى في احتساب الأجرة كانت العبرة بالوحدة الواردة في سند الشحن .

وقد عرفت محكمة النقض المصري الوحدة بأنها وحدة الوزن أو القياس أو الحجم أو الكيل المثبت سند الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن جملة دون ربط أو تغليف والتي لم تميز إلا بوزنها أو قياسها أو عددها وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في سند الشحن أساساً لتقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يصيب الشحنة.

وقد قضى بأن السيارة المنقولة المكشوفة لا تعتبر طرداً أو وحدة في معنى المادة 5/4 من المعاهدة (معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924) لأن الطرد يفترض أن يكون البضاعة مغلقة بحيث لا يتسنى للناقل أن يتبين طبيعتها أو قيمتها إلا بالرجوع إلى البيانات إلى يدرجها الشاحن في سند الشحن .

وأما الوحدة فهي قاصرة على الأشياء التي تعتبر في ذاتها وحدة كالطن... الخ، ولذلك يسأل الناقل عن قيمة السيارة كاملة ولكن لا يسأل عن ضياع ما بها من أشياء لم يحيط بها علماً .

الفرع الثاني - حالة النقل بالحاويات :

لاشك أن الحاوية تعتبر بذاتها طرداً فإذا ما كانت الحاوية تحتوي على عدد من الطرود أو وحدات الشحن فإنه يبدو من غير المعقول اعتبارها طرداً واحداً.

والفقرة الثانية من المادة 805 (ق ب ج) تعتد بعدد الطرود المذكورة بسند الشحن في النقل بالحاويات.

ولقد عالجت الفقرة (الثانية من المادة 233) من قانون التجارة البحرية هذه المسألة¹ حيث إعتبرت أن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية يعتبر طردا أو وحدة مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن و إلا أعتبرت الحاوية وما فيها طردا واحدا أو وحدة مستقلة.

ولهذا يتعين الاعتداد بما يحتوي في الحاوية، فإذا كانت الحاوية بها تحتوي على 30 طردا فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود فإنه يلتزم إذا ما فقدت الحاوية وكانت الحاوية مقدمة من طرف الشاحن فله تعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني للمسؤولية (31. 2000 = 62000).

أما إذا كان الناقل قد تسلم حاوية واحدة فإن مسؤوليته تتحدد بمبلغ 2000 جنيه لأن ثمة فقد لطرده واحد هو الحاوية والعبرة بما يتضمنه سند الشحن ذاته تحديدا لعدد الطرود وتعيينا لها .

المطلب الثاني: حساب الحد الأعلى للمسؤولية

حددت المادة 805 (ق ب ج)² الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأضرار و الخسائر التي تصيب البضاعة كالتالي :

- 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن .
- 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب لخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع مرجع سابق ، ص 176 .

في نفس المعنى مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري مرجع سابق ، ص 519 .

2- لقد استقى المشرع الجزائري نص المادة 805 ق ب المتعلقة بحساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري من بروتوكول بروكسل لسنة 1979 التعلق بتعديل اتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1924 ، وهذا رغم كون الجزائر لم تنظم إليه.

- بالنسبة للتأخير في تسليم البضاعة، بمقدار يعادل مرتين و نصف أجرة النقل المستحقة الدفع عند التسليم في الوقت المتفق عليه، على أن لا تزيد على مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري و المعيار لحساب التأخير هو (أجرة النقل).

لقد حدد تعديل بروكسل مبلغ 666.67 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن و (02) اثنان وحدة حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التي لحقها ضرر أو خسارة مع تطبيق الحد الأعلى غير أن الدولة التي لم تنظم إلى التعديل أو أنها ليست عضوة في صندوق النقل الدولي فتتص المادة الخامسة (فقرة أخيرة) على حساب آخر للحد الأعلى للمسؤولية¹.

إن النص الأصلي المعاهدة يقضي بأنه لا الناقل البحري ولا السفينة ملزمون بدفع في حالة الخسائر و الأضرار التي تصيب البضاعة مبلغ يفوق 100 جنيه إسترليني لكل طرد أو وحدة شحن أو ما يعادل هذا المبلغ لعملة أخرى، إلا إذا كانت طبيعة و قيمة البضاعة مصرح بها في سند الشحن.

وقد نصت المادة التاسعة (9) من المعاهدة على أنه يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية ويهدف هذا الحكم إلى تحقيق غرضين:

- 1- حماية الشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة العملة الورقية.
 - 2- تحقيق المساوات بين الناقلين في مختلف الدول بغرض تعويض ثابت محدد.
- ويقرر قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المنصوص عليه في البروتوكول إلى ما يعادله بالعملة الوطنية فإذا لم يصدر المشرع في دولة يحدد التاريخ الذي يعتد به في تحديد سعر العملة فعلى القاضي أن يقوم بنفسه بهذا التحويل ولعل أقرب الحلول الممكنة إلى العدالة هو ما تحديد سعر العملة يوم وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو في اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه.

- والنص في المادة (805 فقرة أخيرة) ق.ب يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب

1- تنص المادة (5 /فقرة أخيرة) إذا كانت الدولة ليست عضوة في صندوق النقد الدولي أو أنها لم تنظم إلى التعديل ، وان قانونها الداخلي لا يسمح بتطبيق الحد الأعلى للمسؤولية كما ذكر أعلاه تحديد المسؤولية يكون كالتالي .

بالنسبة لمبلغ 666.67 وحدة حسابية تساوي 10.000 وحدة نقدية بالنسبة لمبلغ اثنان

(02) وحدة حسابية تساوي 30 وحدة نقدية .

قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم .

- أما عن الحد الأعلى في اتفاقية هامبورغ ينص بند (أ) من الفقرة (الأولى) من المادة السادسة (06) على أنه:

تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة (05) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو نلفها بمبلغ يعادل (835) وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو (2,5) وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع (يهلك أو يتلف) أيهما أكبر. وتتص المادة 1/26 من الاتفاقية على أنه:

الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة هي حق السحب الخاص¹ كما يحدده صندوق النقد الدولي.

وبهذا يفضل عن (الجنيه الإسترليني و الفرنك بوانكارية) اللذان يقومان على الذهب الذي تعرض لتقلبات اقتصادية عديدة.

وإجراء التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في تاريخ الحكم والتعويض أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف المعنية ولهذا فهناك مجموعة من الدول².

الطائفة الأولى : الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ومنها مصر تحسب قيمة العملة الوطنية وفقا لنظام السحب الخاص وتكون سارية من التاريخ الذي يتم فيه التحويل و تعرف هذه الحالة ب (النشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي) .

الطائفة الثانية: الدول غير أعضاء في الصندوق وتجزر أنظمتها العمل بالسحب الخاص وتحسب العمل أو بالقياس إلى حق السحب الخاص.

وعلى ذكر الحد الأعلى للمسؤولية المطبق، يثير الفقه تساؤلا في حالة الضياع أو الهلاك الجزئي للطرد أو الحاوية.

فهل يقسم مثلا المبلغ 666.67 / 2 ؟

1- هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملة بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية.

2- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري مرجع سابق، ص 86 ، 87 .
في نفس المعنى محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع مرجع سابق ، ص 181 .
وكذلك عادل على المقدادي، مرجع سابق ، ص 149.

والجواب حسب الفقه الفرنسي ومنهم الفقه روني روديير (rené rodier) بالنفي لأن الأمر يتعلق بحد أعلى للمسؤولية وليس بتقدير لقيمة الطرد¹، الذي تحدده كل دولة على أن يبلغ التقدير قدر المستطاع الحد المعبر عنه بالوحدات الحسابية الطائفة الثالثة : الدول غير الأعضاء في الصندوق لا تجيز أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص.

ويحسب الحد الأعلى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن بمبلغ يعادل 12500 وحدة نقدية.

- وفي حالة التقدير على أساس الوزن يحسب الحد الأعلى للتعويض بمبلغ يعادل 37.5 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت.

والوحدة النقدية تعادل 25.5 ملي غرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها 900 من ألف وتحول هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية في كل دولة وفقا لأحكام قانونها الداخلي يشترط أن يبلغ التقدير بقدر المستطاع نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية فمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف تقدر وفق أحكام اتفاقية هامبورغ على أساس ضابط الطرد أو وحدة الشحن أو على أساس الوزن أي التقديرين أعلى.

المبحث الثالث: الحالات المستثناة من التحديد

للناقل التمسك بأحكام المسؤولية ولتابع الناقل ذات الحق بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه أي مندوب الناقل (تابعه) وقع حال تأدية الوظيفة أو بمناسبتها. على أن ثمة حالتين تتبأن عن سلوك شائن من جانب الناقل أو مندوبه هما أن يكون الضرر و الخسائر اللاحقة بالبضائع نتج عن عمل الناقل العمدي أو عمل مندوبه² سواء تعتمد إحداث الضرر أو جازف وهو متيقن أن الضرر سوف يحدث وهو ما يعرف بالعمل

1 - rené rodier ,op . cit , p295.

2- نص المادة 816 ق ب " تسري أحكام المادة التالية أي المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق " .

العمدي (مط 1) وهناك حالة أخرى تبين أن الضرر أو الخسارة اللاحقة بالبضاعة ناتجة عن إهمال الناقل (مط 2) وهناك حالة أخرى وهي تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها (مط3) وهي حالة مستقاة من المادة (805/ 01) ق. ب. ففي هاته الحالات لا يكون الناقل جدير بالرعاية وبالتالي يحرم من التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ويلزم بتعويض المضرور عن الضرر والخسارة كلها¹.

المطلب الأول: العمل العمدي

العمل العمدي يقترب من الغش ففيه يكون قصد الناقل واضحا إذ يسعى إلى إحداث الضرر وهو ما يسميه جانب من الفقه بالخطأ العمدي فالناقل يقوم بالفعل أو يمتنع عنه وهو متيقن تماما انه سيحدث ضررا بالشاحن أو المرسل إليه.

وكمثال على الغش تدوين تصريحات كاذبة لها علاقة بالبضاعة في سند الشحن سواء تعلق الأمر بقيمتها أو بطبيعتها وفي حالة الغش الصادر من الناقل يتجه القضاء المصري إلى أن التحديد لا ينطبق لأننا نكون في الواقع يصدد مسؤولية تقصيرية خارجه عن (عقد النقل).

- وقد جاء هذا الحكم تحت عنوان سقوط الحق في التمسك بتحديد التعويض . وتسميه اتفاقية هامبورغ² الغش و الخطأ الجسيم تنص اتفاقية هامبورغ بعدم استفادة الناقل البحري من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية إذا صدر منه غش أو خطأ جسم وقد نصت على ذلك (الفقرة الأولى من المادة الثامنة) من الاتفاقية بالقول: "لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها (بالمادة السادسة) إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل إرتكبه يقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير"³.

1- تنص المادة 809 ق ب " لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن عمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح.

2- الجزائر لم تنظم إلى اتفاقية هامبورغ 978 .

3- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية هامبورغ مرجع سابق، ص90.
في نفس المعنى عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية مرجع سابق، ص443.

هذا الحكم الذي أتت به الاتفاقية يجعل من الغش و الخطأ الجسيم الذي يصدر من الناقل سببا في سقوط حقه بالتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ويتوجب في هذه الحالة على الشاحن إثبات غش أو خطأ الناقل الذي كان السبب في هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وعند ذلك يستطيع الحصول على التعويض الكامل من الناقل.

والغش استقر عليه القضاء في كل الدول على أنه مانع من الاستفادة من تحديد المسؤولية أخذاً بقاعدة أن الغش يفسد كل تصرف والخطأ الجسيم اختلفت المحاكم بشأنه إلى أن قضت محكمة النقض الفرنسية (الدوائر المجتمعة) بإيجازة تحديد المسؤولية في حالة الخطأ الجسيم باعتبار (أن إطلاق النص في أي حال من الأحوال) وطابعها الأمر الذي يستبعد تشبيه الخطأ الجسم بالغش كذلك أخذ بروتكول (1979) الخاص بتعديل معاهدة بروكسل¹ 1979 هذه المسألة فاتجه إلى حرمان الناقل سيئ النية أو الغارق في الإهمال من الاستفادة من تحديد، المسؤولية ولم يستعمل لفظ (الغش) أو (الخطأ الجسيم) لأن لكليهما مدلولان تختلف من نظام إلى نظام آخر .

والخطأ له درجات عدة ويختلف من شخص لآخر فهناك الخطأ الجسيم واليسير والتافه.

وإذا كان الغش لا يفترض² فإنه يقع على المضرور عبئ إثباته أي الدليل على انصراف إرادة الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع و إلى النتيجة المترتبة عن العمل أو الامتناع وهي هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومثال ذلك قيام تابعي الناقل سرقة البضائع ومن أثبت غش الناقل حرم هذا الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية .

ولهذا فهناك اتجاهين واضحين في جعل مسؤولية الناقل البحري بوجه عام غير محدودة الأول اتجاه القوانين اللاتينية أما الثاني اتجاه القوانين الانجلوساكسونية.

1- الجزائر لم تنظم إلى تعديل بروكسل لكن أخذت عنه بعض الأحكام .

مثال المادة 805 ق . ب . ح الخاصة بتحديد المسؤولية .

2- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ مرجع سابق، ص 238، 240 .

- الاتجاه الأول : يجعل من الغش¹ سببا موجبا لتشديد مسؤولية الناقل ومن القوانين التي تتبع هذا المعيار هناك (القانون الألماني، الايطالي ، الفرنسي، المصري .
- الاتجاه الثاني : هو اتجاه القوانين الانجلوساكسونية فهذه الأنظمة لا تعرف أصلا فكرة الغش أو فكرة الخطأ الجسيم² إلا أنها تعرف بما يسمى الخطأ الإرادي³.

المطلب الثاني : إهمال الناقل

يعرف بالإهمال أو الخطأ غير المغتفر : فيتحقق عندما يعلم الناقل أن فعله أو الإمتناع عن الفعل الذي سوف يقوم به من شأنه أن يؤدي إلى إحداث خسائر وإضرار بالبضاعة ومع ذلك يقدم عليه ، والخطأ غير المغتفر يسمى بالخطأ الواعي أو عدم الاكتراث وهو الخطأ الذي لا يرتكبه الناقل العادي إذا وجد في نفس الظروف .

- فعدم الاكتراث له عنصران⁴:

- 1 - أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الإمتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فانه لا يعد عدم إكتراث من حق الناقل التمسك بتحديد المسؤولية مثال ذلك حالة الانحراف الإضطرابي عن خطأ سير السفينة المتفق عليه بين الناقل والشاحن.
- 2 - أن يكون الناقل لحظة إثبات الفعل أو الامتناع على علم تام باحتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع محل عقد النقل البحري كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الإمتناع.

ومن هنا يتبين لنا فيصل التفرقة بين العمد وعدم الإكتراث يتحصل في أنه حالة العمد يعلم الناقل على وجه أكبر أن من شأن فعله أو امتناعه حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير أو في حالة عدم الاكتراث فان الناقل إنما يعلم أو يجب عليه أن يعلم بحدوث الضرر على نحو محتمل وفقا لمجريات الأمور.

1- الغش هو ارتكاب فعل أو امتناع عمد بقصد الأضرار بالغير.

2- الخطأ الجسيم يعرف بأنه إهمال بالغ، فعلا كان أو امتناعا، في اتخاذ العناية اللازمة ولو لم يكن ذلك بسوء نية أي لم تصحبه نية الأضرار بالغير.

3- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري مرجع سابق، ص 202 .

4- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع مرجع سابق ، ص 192 .

فعدم الإكتراث: أن الناقل يعي أن ضررًا يمكن أن يحدث نتيجة فعله أو إمتناعه فان ذلك بذاته هو الخطأ غير المغتفر أو الخطأ الواعي غير المغتفر.

وحتى يتحقق (الخطأ الغير المغتفر) فانه يلزم مثل ما تقربه محكمة النقض الفرنسية توافر عنصرين هما: أن يكون الفعل إراديا وأن يعي الشخص خطورة فعله وأن يكون عليه تبعاً للظروف المحيطة أن يعي ذلك.

الإثبات في هذا المجال طليق أي جائز بكافة الطرق والمعيار بالنظر إلى الناقل العادي (متوسط الحرص) إذا وجد في نفس الظروف.

وتجدر الملاحظة هنا أن هذا الإستثناء يطبق على مندوبوا الناقل بشكل مطابق (أنظر المادة 816 ق. ب) .

المطلب الثالث: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها:

- نصت المادة 805 ق ب ح بقولها "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن آخر .. الخ.

وهناك من يسمى هذا الشرط " الإعلان عن المصلحة في المحافظة على البضائع¹ وتنص المادة 234 من قانون التجارة البحرية بأنه: " لا يجوز للناقل البحري التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمها وما يتعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينه على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها.

وفي هذا لا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة موضحاً فيها طبيعتها و قيمتها وما يتعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة

1 - محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 196 .

ويحدث ذلك في نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة المادية والمعنوية (كالألواح الفنية، والقطع الأثرية والتحف، والمخطوطات القديمة ومخلفات العباقرة، والمعادن الكريمة والأجهزة الدقيقة وأساس عدم تحديد مسؤولية الناقل هو نقل البضاعة يعلم طبيعتها وقيمتها قبل الشحن وأن الشاحن يعلق أهمية بالغة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول¹.

الفرع الأول : الشروط الواجب توافرها في البيان

حتى ينتج البيان أثره يجب توافر فيه الشروط الثلاثة:

1- أن يقوم الشاحن قبل الشحن بتقديم بيانا عن طبيعة البضاعة وقيمتها:

والعبرة هنا بالقيمة المعلنة للبضاعة وليس بقيمتها الحقيقية على أساس أن القيمة المعلنة هي التي يؤخذ بها عند التعويض في حالة الهلاك أو التلف وفي حالة قيام الشاحن بالمبالغة في ثمن البضاعة يمكن للناقل إقامة الدليل على عدم صحة بيان القيمة التي ذكرها الشاحن، فالأصل أن يفترض صحة البيان الخاص بالقيمة والمقدم من الشاحن والناقل أن يثبت عكس ذلك وهذا الشرط مذكور مقدما قبل الشحن من أمرين: أولهما:

- إعداد المكان المناسب للبضاعة على ظهر السفينة واتخاذ العناية اللازمة بما يتفق مع طبيعة البضاعة خاصة بالنسبة لعمليات التثمين وقد يقتضي الأمر من الناقل تعيين حراسة خاصة عليها.

2- القيمة المعلنة أكثر من الحد الأعلى للمسؤولية:

لكن هل يجوز أن تكون القيمة المعلنة أقل من الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري ؟ في رأي بعض الفقهاء²: أن ذلك غير جائز ، وأنه لا يصح القول بأن الشاحن ظالما أن من حقه عدم بيان قيمة البضاعة فانه يكون له أن يقدم بيانا وأقل من الحد الأعلى للمسؤولية ذلك أن من شأن إيراد بيان بقيمة أقل من ذلك الحد ما يعني تحديد مسؤولية الناقل بأقل من التحديد القانوني وهو باطل.

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع مرجع سابق، ص 195 .

2- محمد كمال حمدي ، المرجع نفسه ، ص 195.

علاوة أن الغرض الأساسي من البيان المقدم من الشاحن هو إستبعاد التحديد القانوني والحصول على تعويض كامل الضرر وهو ما لا يتحقق إلا إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من التحديد القانوني وذكر الطبيعة و القيمة يستنتج منه البضاعة عالية القيمة.

3- إدراج هذا البيان في سند الشحن: هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة وفي الحدود التي رَسَمَهَا ولا يغني عن ذلك وورد البيان بفاتورة الشراء وذكر رقمها سند الشحن أو أية وثيقة أخرى (إذن الإستيراد، الوثيقة الجمركية).

الفرع الثاني: أثره القانوني.

إذا ما توافر بيان طبيعة البضاعة وقيمتها الشروط التي بيانها فإن مقتضى ذلك حرمان الناقل البحري من التحديد القانون للمسؤولية وذلك في دعوى المسؤولية المرفوعة من الشاحن أو المرسل إليه.

إذا ما حصل هلاك كلى للبضاعة يلزم الناقل بأداء القيمة المعلنة في سند الشحن وإذا كان الهلاك جزئيا يلزم بتعويض نسبي وجعل المشرع قرينة بسيطة للناقل وجعله يثبت ذلك بكافة طرف الإثبات في مواجهة الشاحن¹.

المبحث الرابع: المستفيدون من التحديد وطبيعته القانونية.

نظم المشرع الجزائري المستفيدون من تحديد المسؤولية (مط 1) وهم أنفسهم المستفيدون من الإعفاء من المسؤولية ثم نبحت في (مط 2) عن طبيعة التحديد القانوني للمسؤولية.

المطلب الأول: المستفيدون من التحديد

حتى لا يختل التوازن بين مصالح الناقل و مصالح الشاحن أعتمد المشرع على تحديد مسؤولية الناقل (الفرع 1) وَمَدَّ هذا التحديد واستفاد منه مَنذُوب الناقل أو تابعه (فرع 2).

1- يكون الإثبات عادة بتقديم الفواتير الخاصة بالبضاعة محل النزاع وفي حالة غيابها الاستعانة بالخبراء.

الفرع الأول: الناقل

عرفت معاهدة بروكسل بالمادة الأولى فقرة (ب) عقد النقل البحري بأنه: " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة لسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا..."

وهذه المادة تناظر المادة 746 (ق ب) .

وعرفت الفقرة (أ) من نفس المادة الناقل على أنه " يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل .

ويفهم من ذلك أن الناقل الخاضع لتطبيق معاهدة بروكسل هو الناقل مالك السفينة الذي يقوم بعملية النقل لموجب سند الشحن .

ولهذا فهناك الناقل بموجب سند شحن¹ وهو الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي :

- الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي .

- الناقل المتعاقد: هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد بتنفيذه ويكون مسئولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بها أو التأخير في تسليمها ويكتسب الناقل بذلك صفة الناقل المتعاقد من واقع إتفاقه مع الشاحن على النقل ويترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن وبالتالي يكون مسئولا تجاه الغير .

وقد عرفت المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ فقرة الأولى الناقل المتعاقد كما يلي " يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل بضائع بطريق البحر "

الناقل الفعلي: يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر . فيكون هذا الأخير هو الناقل الفعلي، وهناك الناقل بموجب سند شحن مباشر .

معاهدة بروكسل لم تتعرض لهذا النوع من النقل عكس معاهدة هامبورغ والمشرع نص في المادة 763 (ق ب) " تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة و التي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكة الحديدية و يتضح أن المقصود بالنقل لموجب سند شحن المباشر هو (النقل المتتابع) .

أولاً - الناقل في النقل المتتابع:

النقل المتتابع هو الذي يكون بحريا في جميع مراحله¹.

وفي هذا النوع يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن على أن يتولى عملية النقل إلى مكان معين ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثاني لنقلها إلى المكان اللاحق ثم يسلمها هذا الأخير إلى الناقل الذي يليه وهكذا بالتتابع حتى يصل إلى المرسل إليه².

ثانياً - الناقل في النقل البحري المختلط :

معاهدة هامبورغ لم تنظم هذا النوع من النقل وإنما نظمت النقل المتتابع البحري البحث. أما المشرع الجزائري نظم النقل المتتابع بنوعه البحري والمختلط وذلك بنص المادة 763 ق.ب.ج كما أن هذا النوع من النقل تم تنظيمه بواسطة معاهدة النقل المختلط الدولي للبضائع المعتمدة في جنيف بتاريخ 24 / 05 / 1980 .

النقل البحري المختلط يتم بوسائل متعددة إذ يتم بطريق البحر في جزء منه وبطريق البر أو الجو أو السكة الحديدية في الجزء الآخر.

وهنا إما أن يتعاقد الشاحن نفسه مع الناقل البحري والبري والجوي كل منهما على حدة، نكون بصدد عقدي نقل مستقلين تسري كل منهما الأحكام الخاصة به .

وإما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضائع إلى البلد المقصود بطريق (البحر والبر معا) وبهذا تكون بصدد عقد واحد يظم جميع عمليات النقل المختلفة لكن هنا يطبق القانون البحري في الجزء الخاص بالنقل البحري ويطبق القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري³.

لكن في حالة حدوث تلف أو هلاك بالبضاعة أو التأخير في استلامها فما على المرسل إليه إلا الرجوع ضد الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر في كل مسافة النقل وعلى هذا الأخير الرجوع بعد ذلك ضد كل ناقل في حدود مسافة الناقل أو بالرجوع عليهم

1- راجع المادة 11 من تعديل بروكسل (ص 107 من هذه المذكرة).

2- ما يميز هذا النقل المذكورة عن (الناقل الفعلي أو المتعاقد) في النقل المتتابع يخضع النقل لشروط سند الشحن في حين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (الأول يعهد إلى الثاني دون علم أو اتفاق مع الشاحن.

3- مصطفى كمال طه، القانون البحري مرجع سابق ، ص 306 .

جميعاً بالتضامن¹.

ولهذا فإن المستفيدون من تحديد المسؤولية هم الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وكذلك الناقل في حالة سند مباشر الناقل الأول والناقلين اللاحقين.

1

الفرع الثاني: تابعي الناقل :

كما رأينا تجري التحديدات والإعفاءات على مندوب الناقل ومندوب الناقل هو تابعه إستناداً إلى القواعد العامة².

وتنص المادة 814 إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبين الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بالاستناد لهذا الفصل .

المطلب الثاني: طبيعة التحديد القانوني

هنا إنقسم الفقه بشأن طبيعة التحديد القانوني للمسؤولية: هناك من رأى أن أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع تتعلق بالنظام العام ومن ثمة فعلى المحكمة أن تعمل على إثارة الدفع المتعلق بالتحديد دون توقف على تمسك الناقل بذلك وإذا ما طالب المضرور بالتعويض دون بيان الضابط الذي يقدر على أساسه التعويض فإن على القاضي الحكم بالتقدير الأعلى للتعويض ومقتضى أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من النظام العام عدم جواز الإتفاق على ما يغير أحكامه على أنه يتعين في هذا الصدد التفرقة بين ما إذا كان أمد ذلك الاتفاق هو تحديد مسؤولية الناقل بأقل من ذلك الحد أو بما يزيد عنه. فإذا تضمن سند الشحن شرطاً مقتضاه أن يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل أقل من الحد القانوني للمسؤولية فإن مثل هذا الإتفاق وقد تم قبل الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون باطل بطلاناً مطلقاً وبالتالي فالتحديد القانوني للمسؤولية من النظام العام³.

1- انظر المادتين 764 و765 (ق ب ج).

2- راجع الصفحة 50 من هذه المذكرة .

3- محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ مرجع سابق ، ص 178 - 179

ولهذا أن التحديد القانون للمسؤولية روعي فيه راعية الناقل باعتباره حد أقصى ومصالح الشاحن باعتباره حد أدنى لما يمكن الاتفاق عليه وحدا أعلى للمسؤولية القانونية وحد أدنى للمسؤولية الاتفاقية والمشرع المصري تارة يستعمل الحد الأعلى للمسؤولية وتارة الحد الأقصى لتعويض وكلاهما يؤديا ذات المعنى الواقع الأمر إن المسؤولية لابد لها من التحديد وكذلك الشأن بالنسبة للتعويض الذي وضع القانون المدني ضوابطه وهو تعويض نص عليه المشرع إستنادا إلى قاعدة ما فات الدائن من كسب وما لحقه من خسارة. ومقتضى أن أحكام مسؤولية الناقل البحري من النظام العام هو عدم جواز الاتفاق على ما يغير أحكامه وتقضي به المحكمة دون تمسك الناقل بذلك وقد جاءت صياغة المادة 233 / 1 مصري مؤيدة لهذا المعنى إذ قالت تحدد المسؤولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها ، فالتحديد مفروض بقوة القانون سواء تمسك به الناقل أو لم يتمسك ، وفي هذه الحالة لا يكون أمام الناقل في معرض دفاعه إلا ان يتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية فإذا تبين للمحكمة أن تقديم الشاحن للبيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها قد إستوفى شروطه سقط حق الناقل في التمسك بتحديد المسؤولية وإذا كان العكس اعملت المحكمة التحديد القانوني¹.

وهناك جانب من الفقه إنتقد الاراء السابقة لكون أن التحديد المسؤولية يحمي مصلحة خاصة وهي مصلحة الناقل فقط وبالتالي لا يمكن ان يكون من النظام العام . ومن النصوص القانونية الواردة في (ق ب ج) في هذا المجال نص المادة 811 : يعد باطلا وعديم الاثر كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي :

ب - تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد في المادة 805 (ق ب ج) .

من خلال هذا النص يتضح في إعتقادنا أن التحديد القانوني للمسؤولية من النظام العام لان النص القانوني رتب البطلان المطلق على تخفيض تحديد المسؤولية بموجب اتفاق فالتحديد القانوني يمثل حد أدنى لما يمكن الاتفاق عليه وحد أعلى في النظام القانوني للمسؤولية ولكن يجوز للطرفية أن يتفقا على أكثر من الحد القانوني المطبق.

¹ - احمد محمود حسني: عقد النقل البحري، القانون البحري الجديد ، مرجع سابق ، ص 213.

خاتمة

خاتمة

على ضوء ما تقدم نخلص إلى النتائج التالية:

- 1 - أن المسؤولية المفترضة في القانون البحري الجزائري قائمة على أساس التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة لا يمكن التخلص من مسؤوليته إلا بالسبب الأجنبي.
- خلافا للمسؤولية في معاهدة هامبورغ القائمة على الخطأ المفترض على أساس بذل عناية فقط يثبت الناقل أنه قام ببذل عناية أي يبذل ما في وسعه من أجل وصول البضائع إلى ميناء التفريغ.
- 2- المشرع أعطى إمتيازات للناقل البحري للبضائع في نفي مسؤوليته، فأعطاه الامتياز الأول وهو دفع مسؤوليته بإثبات حالة من الحالات القانونية المذكورة في المادة 803 وعند عجزه عن إثبات حالة من الحالات المذكورة و حكم عليه بالتعويض، أعطى المشرع (ج) له امتياز آخر وهو يعتبر بمثابة دفع ثاني وهو تحديد مسؤوليته بمبلغ معين لا يمكن أن يزيد عليه.
- 3- إن الحد الأعلى الذي طبقه المشرع الجزائري لا يزيد عن 10.000 وحدة حسابية لكل طرد أو حاوية وهو يمثل الحد الأدنى لما يمكن الاتفاق عليه وحد أقصى في نظام مسؤولية الناقل البحري القانونية.
- 4- إن الدفوع القانونية محددة حصرا في المادة 803 ق ب عكس الموجودة في القواعد العامة (127 ق م) محددة على سبيل المثال.
- 5- إن الكثير من الحالات المحددة في المادة 803 ق.ب.ج تدخل في نطاق القوة القاهرة وهذه الأخيرة صورة من صور السبب الأجنبي ولأن السبب الأجنبي يعرفه القاضي الجزائري لأنه موجود في القواعد العامة، ويتعامل معه باستمرار ، لكن إذا كانت هناك أسباب وتدخل ضمن القوة القاهرة فالقاضي هنا يتوسع في تفسير النصوص خاصة وأن بعض الأسباب القانونية للإعفاء والموجودة في 803 ق.ب.ج مأخوذة من معاهدة بروكسل وهذه الأسباب وضعت متأثرة بالمذهب الأنجلوسكسوني المعتمد على الأحكام والسوابق القضائية والتي لا تتلاءم وتشريعنا الوطني والأفضل أن تدرج الكثير من الإعفاءات مثل

(الأسباب الأخرى التي لا يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه، الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل....) كلها تدرج في القوة القاهرة.

6- لم يتطرق القانون البحري الجزائري إلى الضرر المجهول الخاص بالخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة خاصة في مسائل دفع المسؤولية، و الجهة التي تلتزم بالتعويض عكس الخسائر والأضرار الجسمانية الخاصة بالأشخاص ، فهو نظمها في القواعد العامة في المادة 140 مكرر1 من قانون (05 . 10) يعدل ويتم الأمر رقم 58 / 75 و المتضمن القانون المدني الذي نص في مادته 140 مكرر1 على: " إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يد فيه تتكفل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر " في اعتقادنا كان من الأفضل أن ينص على الضرر المجهول الخاص بهلاك البضاعة والجهة التي تلتزم بالتعويض وأن يكون هذا الضرر كافي لنفي مسؤولية الناقل

7- إن معاهدة هامبورغ لسنة 1978 و المسماة بمعاهدة هيئة الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر ، ورغم أنها جاءت لحماية الشاحن و إلغاء جميع حالات الإعفاء (السبعة عشر) المنصوص عليها في إتفاقية بروكسل ، فإن الجزائر لم تنظم بعد إلى هذه الاتفاقية ولا زالت تطبق معاهدة بروكسل ، ولم تصادق على بروتوكول التعديل لسنة 1968 فنجد إذن في العالم ثلاثة أنظمة (1) نظام إتفاقية بروكسل (2) نظام التعديل (3) نظام معاهدة هامبورغ 1978 .

وهذا في النقل البحري في عقد النقل لوسيط واحد ما بالك إذا كان النقل متعدد الوسائط، وذلك كأن تنقل البضاعة من السكك الحديدية بموجب عقد نقل يخضع لاتفاقية كورتييف ثم تنقل نفس البضائع على السفينة بموجب عقد نقل بحري يخضع لواحد من الأنظمة الثلاثة السابقة ثم تواصل البضائع طريقها نحو الجو بموجب عقد يخضع لاتفاقية وارسو فإذا وصلت البضاعة متضررة فأى نظام من الأنظمة السابقة يطبق على النزاع ؟ و كيف ينفي الناقل مسؤوليته في كل نظام وإذا عجز عن نفي مسؤوليته فإنه يتجه إلى تحديد مسؤوليته ، لتحديد ذلك يجب النظر إلى الوسط الذي وقع فيه الضرر ، وكيف يمكن نفي مسؤولية الناقل تبعا لكل نظام ؟

ولهذا جاءت معاهدة هيئة الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط وبموجب هذه الاتفاقية يكون هناك شخص يسمى متعهد النقل هو الذي يتعاقد معه صاحب البضاعة ومتعهد النقل هو الذي يبرم العقود مع ناقلين آخرين أو ينقل البضاعة بوسائله الخاصة وإذا وصلت البضاعة متضررة فإن العلاقة بين متعهد النقل ومالك البضاعة تحكمه الاتفاقات المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط وبإمكانه أن ينفي مسؤوليته تبعا لكل نظام وإذا عجز عن ذلك ليس له سوى تحديد مسؤوليته حسب كل نظام.

8- إن حماية حقوق الأفراد وكذلك المصلحة الاقتصادية للوطن أولوية يُقرّها أي تشريع كان ولما كانت الجزائر مُنظمة إلى معاهدة بروكسل لسنة 1924 ، فمنذ ذلك الوقت مضت حوالي أكثر من (70 سنة) على هذه الاتفاقية ، لأن النظام الاقتصادي تغير وهو توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق وتوقيع اتفاق الشراكة الجزائري الأوروبي ودخوله حيز النفاذ سبتمبر 2005 فما بالك بدخول الجزائر إلى منظمة التجارة العالمية .

وفتح السوق الحرة وهذا ما يؤدي إلى تضاعف عمليات الاستيراد والتصدير خاصة من قبل الخواص من وإلى الجزائر ، فيستعمل الخواص السفن الأجنبية باعتبار الجزائر من الدول الشاحنة ، ولهذا هناك إتفاقية هي اتفاقية هامبورغ المنعقدة سنة 1978 والتي دخلت حيز النفاذ سنة 1992 ، وهذه الاتفاقية قلصت كثيرا من الإعفاءات وأبقت على حالتين فقط ، وهي بهذا تشجع الشاحنين وفي اعتقادنا أن فائدتها أكثر لمنظومتنا القانونية بصفة عامة والملاحة البحرية بصفة خاصة .

المراجع

المراجع باللغة العربية :

أولا - مؤلفات:

01- أحمد محمود حسني :- النقل الدولي البحري للبضائع ط2 ، الإسكندرية ، منشأة المعارف 1989.

- قضاء النقل البحري ، الإسكندرية ، منشأة المعارف لسنة 1997 .

- عقد النقل البحري الإسكندرية ، منشأة المعارف سنة 1998 ،

02- سخري أبو بكر: القانون البحري مدعم بإجتهادات المحكمة العليا الجزائر دار هومة 2005.

03- رشيد واضح : علاقات العمل في ظل الإصلاحات الاقتصادية في الجزائر، الجزائر دار هومة 2003.

05- رمضان أبو السعود: النظرية العامة للالتزام، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية 2002.

06- سعيد يحي: مسؤولية الناقل البحري، الإسكندرية ،المكتب العربي الحديث (دون تاريخ).

07- سميحة القيلوبي : القانون البحري ، مكتبة القاهرة الحديثة سنة 1987 .

08- عادل علي المقدادي: القانون البحري ط2 سنة 1999 .

09- عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية في ضوء القضاء والفقہ والتشريع الإسكندرية، منشأة المعارف (دون تاريخ).

10- - عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، مصادر الالتزام م2 ج1 بيروت ، منشورات 1998.

11- علي البارودي :القانون البحري دار الجامعة سنة 1988.

12- علي البارودي وآخرون : القانون البحري والجوي بيروت ، منشورات الحلبي الحقوقية 2001.

13- علي فيلالي: النظرية العامة للعقد ، الجزائر، مطبعة الكاهنة، سنة 1997.

14- علي جمال الدين عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية سنة 1969 .

- 15- العربي بلحاج: النظرية العامة للالتزام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 1999.
- 16- العربي بو كعبان: الوجيز في القانون البحري طبعة منقحة دار الغرب للنشر 2004.
- 17- محمد زهدود : المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري لبنان دار الحداثة والنشر سنة 1990 .
- 18- محمد عبد الفتاح ترك: التحكم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر سنة 2005 .
- 19- محمد فريد العريني وهاني دويدار: مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر 2000.
- 20- محمد كمال حمدي : عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري ، الإسكندرية ، منشأة المعارف 1983.
- مسؤولية الناقل البحري للبضائع، الإسكندرية ، منشأة المعارف سنة 1995
- عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري ، الإسكندرية منشأة المعارف سنة 2002 .
- 21- محمود جلال حمزة :- العمل غير المشروع باعتباره مصدر للالتزام ، ديوان المطبوعات الجامعية 1985.
- المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في ق ، م ، ج الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية 1985 .
- 22- مصطفى الجمال : دروس في القانون البحري تاريخ النشر سنة 1962.
- 23- - مصطفى كمال طه :- أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، بيروت دار الجامعة للنشر . (دون التاريخ)
- الوجيز في القانون البحري ،الإسكندرية ،منشأة المعارف سنة 1961
- القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر 1993.
- 24- نهاد السباعي وزق الله أنطاكي : موسوعة الحقوق التجارية ج 5 ،سنة 1962 .

25- هاني محمد دويدار:- موجز القانون البحري ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر 1999.

-الوجيز في القانون البحري دار الجامعة الجديدة للنشر 2001.

26- هشام فضلي : مسؤولية الناقل الجوي ط1 ، دار الجامعة الجديدة سنة 2005 .
ثانياً)- أبحاث ومقالات :

- يعقوب يوسف مرخوة: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية / مجلة الحقوق / السنة الثامنة العدد الثاني / سنة 1984 ص ص 168-179.
- الإجتهد القضائي للفرقة التجارية والبحرية / عدد خاص / عن قسم الوثائق للمحكمة العليا / طبع للديون الوطني للاشغال التربوية 1999 .
- بوحيدي نصيرة/ إلزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية. مذكرة ماجستير في القانون الخاص / فرع قانون أعمال ، الجزائر 2002.
- خليل بوعلام: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية ، المجلة القضائية المحكمة العليا العدد الأول 2003 ، ص ص 120 ، 123

ثالثاً)- المعاهدات و النصوص القانونية :

أ-المعاهدات الدولية:

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 1924/08/25 والتي إنضمت إليها الجزائر بتاريخ 03 / 04 / 1964 جريدة رسمية رقم 28-1964 وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرأسي رقم 71/64 المؤرخ 02 مارس 1964 دخلت حيز التنفيذ في 02 جوان 1931 م .
- بروتوكول تعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والموقعة ببروكسل في 23 / 02 / 1968 .
- إتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 التي يطلق عليها بقواعد هامبورغ .

ب-النصوص القانونية :

- أمر رقم (59/75) المتضمن القانون التجاري الجريدة الرسمية عدد 101 المؤرخ في 19/12/1975 .

- قانون رقم (05.98) المؤرخ في أول ربيع 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 يعدل ويتم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 والمتضمن ، القانون البحري المعدل والمتمم .

-قانون رقم (10.05) المؤرخ 13 جمادى الأول عام 1426 الموافق 20 يوليو سنة 2005 بمعدل ويتضمن الأمر رقم (58/75) المؤرخ 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 ديسمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم الجريدة الرسمية عدد 44 السنة الثانية والأربعون بتاريخ 26/06/2005 .

المراجع بالفرنسية :

1- المؤلفات :

- Antoine Vialard, Droit Maritime.
- René Roudiere, Droit Maritime 12 ed.
- Rémond Renoud, Droit Maritime, 1988.

2-المجلات بالفرنسية:

Lamy transport, tome II 1997

الملاحق

الملحق رقم 1

ترجمة بعض مواد

معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد

بعض القواعد المتعلقة بسندات

الشحن الموقعة في 25 / 08 / 1924

التي لها علاقة بموضوع البحث

المادة 01:

في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي:

(أ) " ناقل " يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل .

(ب) " عقد نقل " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة

تكون سند نقل البضائع ، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة

بسبب مشاركة إيجاز السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات

بين الناقل وحامل سند شحن .

(ج) " بضائع " تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا

الحيوانات الحية و المشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر

السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة .

(د) " سفينة " يراد بها كل مركب مستعملة في نقل البضائع بحرا .

(هـ) " نقل البضائع " ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين

تفريغها منها.

المادة 02

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحرا

المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد،

وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشوينها ورسوها ونقلها وحفظها والعناية بها

وتفريغها .

المادة 03

(أولا) على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية:

(أ) جعل السفينة في حالة صالحة لسفر .

(ب) تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي .

(ج) إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها .

(ثانيا) مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة .

(ثالثا) على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن ، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية :

(أ) العلامات الرئيسية اللازمة لتحقيق من نوع البضائع وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع ، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر .

(ب) عدد الطرود أو القطع أو الوزن ، على حسب الأحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابه .

(ج) حالة البضائع وشكلها الظاهر .

ومع ذلك فالناقل أو الربان أو وكيل الناقل ليس ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا يتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها .

(رابعا) يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة 3 ، أ، ب، ج ، من هذه المادة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك .

(خامسا) يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها ، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك أو التلف و المصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات . وحق الناقل في هذه الضمانات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهدهاته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن .

(سادسا) إذا لم يحصل أخطار كتابي بالهلاك أو التلف ، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهد الشخص الذي يكون له الحق في استلامها .

طبقا لعقد النقل ، فان هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن .

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الأخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم .

ولا يترتب أي اثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها .

وفي جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه .

وعلى الناقل ومستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا تقديم جميع التسهيلات المستطاعة لتفتيش البضاعة والتحقيق من عدد الطرود.

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

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

(ثامناً) كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير

أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ، ولا يترتب عليه اثر ما، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية .

المادة 04

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

(ثانيا) لا يسال الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

(أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو لمستخدمي الناقل في ا
(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه .

في الملاحة أو في إدارة السفينة .

(ج) مخاطر البحر أو المياه المالحة الأخرى أو أخطارها أو حوادثها .

(د) القضاء والقدرة

(هـ) حوادث الحرب .

(و) أعمال الأعداء العموميين

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

(ج) قيود الحجر الصحي

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

(ي) الاضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي

سبب سواء كان كلياً أم جزئياً

(ك) الفتن أو الاضرابات الأهلية

- (ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر
- (م) العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها
- (ن) عدم كفاية التغليف
- (س) عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات
- (ع) العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة
- (ف) أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم ، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل، ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف .

(ثالثا) لا يسال الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو بالسفينة والذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهمال أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو خطئهم .

(رابعا) لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي إنحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي إنحراف آخر معقول، ولا يسال الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك .

(خامسا) لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، بمبلغ يزيد عن مئة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في سند الشحن .

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي أن ينازع فيها .

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن عل تعيين حد أقصى يختلف على الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط إلا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره .

لا يسأل الناقل أو السفينة في أي حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن .

(سادسا) البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها ، يجوز في أي وقت قبل تفريغها ، إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض ويكون الشاحن على هذه البضائع مسؤولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة ونتيجة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة عن شحنها في السفينة .

وإذا شحنت البضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطرا على السفينة أو شحنها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارات العمومية عند الاقتضاء .

المادة 05:

للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند الشحن المسلم إلى الشاحن .

ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجاز السفن . إنما إذا صدرت سندات الشحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة إيجاز فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية .

المادة 06:

مع عدم الإخلال بإحكام المواد السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يختص ببضائع معينة مهما كان نوعها أي عقد يكون مشتملا على أي شروط بصدد مسؤوليات الناقل والتزاماته بالنسبة لهذه البضائع وكذلك بصدد حقوق الناقل أو إعفاءاته بالنسبة لنفس هذه البضائع أو بصدد التزاماته بكفالة صلاحية السفينة للسفر على إلا يكون هذا الاتفاق مخالفا للنظام العام أو بصدد عناية مستخدم الناقل أو وكلائه أو يقظتهم فيما يتعلق بالشحن والتشوين والرص والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحرا

وتفريغها . على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن يكون قد صدر أو يصدر أي سند شحن وان يدون الشرط المتفق عليه في إيصال يصبح وثيقة غير قابلة للتحويل ويؤشر عليه بما يفيد ذلك .

وكل إتفاق يتم على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل .

رغم أنه قد إتفق على أن هذه المادة لا تنطبق على المشحونات التجارية العادية التي تحصل خلال المعاملات التجارية العادية ، وإنما تنطبق فقط على المشحونات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها وحالتها وظروف شحنها والظروف والمواعيد والشروط التي يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر اتفاق خالصا .

المادة 07:

لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطا أو تحفظات وإعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها بحرا .

الملحق رقم 2

بعض مواد

بروتوكول تعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد

بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن

الموقعة ببروكسل في 25/08/1924

وبروتوكول 23 / 02 / 1368

التي لها علاقة بموضوع البحث

الأطراف المتقاعدة

أخذين في الاعتبار الرغبة في تعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25 أغسطس 1924 .
قد اتفقوا على النصوص التالية :

المادة 1

1- يضاف إلى المادة 3 فقرة 4 النص التالي :

ومع ذلك فلا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير حسن النية .

2 - يلغى البند 4 من الفقرة 6 من المادة 3 ويستبدل بالنص التالي :

" مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة 6 مكرر يعفى ناقل السفينة في جميع الأحوال من كل مسألة أيا كانت فيما يتعلق بالبضائع ، إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه . ومع ذلك فيجوز إطالة هذه المدة باتفاق الطرفين بعدم قيام سبب الدعوى " .

3 - يضاف بعد الفقرة 6 من المادة 3 الفقرة 6 مكرر ونصها كما يلي :

" يمكن رفع دعوى الضمان ضد الغير ولو بعد انقضاء السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت هذه الدعوى خلال المدة التي يحددها قانون المحكمة التي تنتظر الدعوى . ومع ذلك ، فإن هذه المدة يجب ألا تقل عن ثلاثة اشهر من يوم قيام رافع دعوى الضمان بتسوية المطالبة أو من تاريخ إقامة الدعوى عليه " .

المادة 3

تضاف فيما بين المادتين 4 و 5 مادة برقم 4 مكرر نصها كما يلي :

1 - تطبق الإعفاءات والتحديدات المنصوص عليها في هذه المعاهدة على كل دعوى قبل الناقل تتعلق بالهلاك أو التلف الحاصل بالبضائع التي يغطيها عقد النقل سواء أسست على المسؤولية العقدية أو على المسؤولية التقصيرية .

2 - إذا رفعت دعوى من هذا القبيل على تابع أو وكيل للناقل " بشرط ألا يكون مثل هذا الوكيل مقاول مستقل " ، فإن مثل هذا التابع أو الوكيل يكون له الحق في التمسك بالإعفاءات والتحديدات من المسؤولية التي يكون للناقل أن يتمسك بها طبقاً لهذه المعاهدة .

3 - ولا يجوز أن تتجاوز المبالغ التي يلتزم بها الناقل أو تابعيه في هذه الحالة الحد المنصوص عليها في هذه المعاهدة .

4 - ومع ذلك ، لا يكون لتابع أو وكيل الناقل أن يستفيد من أحكام هذه المادة . إذا اثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو خطأ صدر من التابع أو وكيل سواء بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مع علمه باحتمال وقوع الضرر .

مصطلح " البضائع " يشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن .

6 - يراد بمصطلح " عقد النقل بحرا " انه أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة ، بنقل البضائع بحرا من ميناء إلى آخر وعلى أي حال فان العقد الذي يشتمل على نقل بحري ونقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد النقل البحري لأغراض هذه الاتفاقية بالقدر الذي يتعلق فيه بالنقل بحرا .

7 - يراد بمصطلح " سند الشحن " انه وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها ، ويتعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله يرتب مثل هذا التعهد .

8- يشمل مصطلح " الكتابة " من بين ما يشمل البرقية و التلكس .

المادة 2/ 3 : نطاق التطبيق

3 - لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشاركة الإيجار ، على انه في حالة صدور سند الشحن بناء على مشاركة إيجار تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن إن لم يكن هو المستأجر .

المادة 4 : مدة المسؤولية

1- تشمل مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ .

2 - لأغراض الفقرة (1) من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

أ - من الوقت الذي تسلم فيه البضاعة من :

(1) الشاحن أو شخص يعمل نيابة عنه أو (2) سلطة أو طرف ثالث آخر ، يوجب القانون أو اللوائح السارية في ميناء الشحن ، تسليمها إليه للشحن .

ب- حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضاعة وذلك :

(1) بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو (2) في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضاعة من الناقل ، بوضعها تحت تصرف المرسل إليه على نحو يتفق مع العقد ، أو مع

ما يكون ساريا من قوانين أو عادات متصلة بالتجارة المعينة ، في ميناء التفريغ أو (3) بتسليم البضائع إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع إليه .

3- يراد بالإشارة في الفقرتين 1 ، 2 من هذه المادة إلى الناقل أو المرسل إليه فضلا عن مستخدموها أو وكلاء الناقل أو المرسل إليه كل فيما يخصه .

المادة 9: البضائع المشحونة على سطح السفينة

1- يحق للناقل نقل البضائع على سطح السفينة فقط إذا تم هذا النقل بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا لما جرت به العادة في تجارة معينة أو إذا اقتضته قواعد قانونية أو لوائح

2- إذا اتفق الناقل والشاحن على نقل البضائع أو على جواز نقلها على سطح السفينة ، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري بيانا بهذا المعنى ، فإذا لم يدرج مثل هذا البيان فانه على الناقل عبء إثبات وجود اتفاق مبرم على نقل البضائع على سطح السفينة ، على أنه يجوز للناقل الاحتجاج بهذا الاتفاق في مواجهة طرف ثالث ، بمن فيه المرسل إليه ، الذي يكون قد حاز سند الشحن بحسن نية.

3- إذا تم نقل البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام الفقرة الأولى (1) من هذه المادة ، أو في حالة عدم جواز احتجاج الناقل بمقتضى الفقرة (2) من هذه المادة بوجود اتفاق على النقل على سطح السفينة ، فإن الناقل يسال ، بالرغم من أحكام الفقرة (1) من المادة (5) على هلاك البضاعة أو تلفها ، كذلك عن التأخير في التسليم ، الذي ينشأ فقط عن النقل على السطح ، ويتحدد مدى هذه المسؤولية وفقا لأحكام المادة (6) أو المادة (8) من هذه الاتفاقية حسب مقتضيات الحالة.

4- يعتبر نقل البضائع على سطح السفينة خلافا للاتفاق الصريح على نقلها في عنابر السفينة فعلا أو تقصيرا من جانب الناقل بالمعنى الذي ترمى إليه المادة (8).

المادة 10: مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

1- في حالة تكليف ناقل فعلي بتنفيذ النقل كله أو جزء منه ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل البحري بعمل ذلك أم لم يكن ، فإن الناقل يظل مع ذلك

مسئولا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله , ويسال الناقل , بالنسبة للنقل الذي ينفذه الناقل الفعلي , عما يأتيه الناقل الفعلي , ومستخدموه ووكلائه لدى قيامهم بالعمل في نطاق وظائفهم , من عمل أو تقصير .

2- يسال الناقل الفعلي , وفقا لأحكام هذه الاتفاقية التي تحكم مسؤولية الناقل , عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه , وتسري أحكام الفقرتين 2 و 3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على احد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي .

3- كل اتفاق خاص يلتزم الناقل بمقتضاه بالتزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو أي تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الاتفاقية لا تؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليها هو موافقة صريحة ومكتوبة . وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أم لم يوافق , يظل الناقل مع ذلك مرتبطا بالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص .

4- في حالة وقوع مسؤولية على الناقل و الناقل الفعلي وفي حدودها تكون مسؤوليتها مشتركة ومتعددة .

5- لا يتعدى مجموعة المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل و الناقل الفعلي و مستخدميها و وكلاءها حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

6 - لا يخل أي حكم من هذه المادة بأي حق للناقل الفعلي في رجوع كل منهما عل الآخر .

المادة 11: النقل المباشر المتتابع

1- بالرغم من أحكام الفقرة 1 من المادة (1) إذ نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص معين غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد, فيجوز أن ينص العقد أيضا على عدم مسؤولية الناقل على الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يتسبب فيه حادث يقع وقت وجود السلع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل , ومع ذلك فأي شرط حدد أو يستبعد مثل هذه المسؤولية لا ينتج أثرا إذا لم يباشر باتخاذ إجراءات الدعوى القضائية في مواجهة الناقل الفعلي أمام المحكمة المختصة حسب الفقرة (1) أو (2) من المادة (21) ويقع على عاتق الناقل إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد وقع بسبب ذلك الحادث .

2- يسال الناقل الفعلي وفقا لإحكام الفقرة 2 من المادة 10 عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع أثناء وجود السلع في عدة .
المادة 15 / 1 بيانات سند الشحن

1 - ببين سند الشحن ، في جملة أمور ، التفاصيل التالية :
(أ) - الطبيعة العامة للسلع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتحقيق من نوع السلع ، وعبرة صالحة - إذا اقتضى الأمر - خاصة بالطبيعة الخطرة للسلع وعدد الطرود أو القطع ، ووزن السلع أو كميتها المعبر عنها بوحدات أخرى ، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن .

- ب- الحالة الظاهرة للسلع .
ج - اسم الناقل والمحمل الرئيسي لعمله .
د - اسم الشاحن .
هـ - اسم المرسل إليه في حالة تعيين الشاحن له .
و - ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي انتقلت فيه السلع الى حيازة الناقل في ميناء الشحن .
ز - ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل .
ح - عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة الأصلية .
ط - مكان إصدار سند الشحن .
ي - توقيع الناقل أو توقيع شخص يتصرف باسمه .
ك - أجرة النقل بالقدر المستحق دفعه إلى المرسل إليه ، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة الدفع منه .
ل - البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23 .
م - بيان إن السلع ستشحن أو يجوز إن تشحن على سطح السفينة ، إذا كان الحال كذلك
س- تاريخ أو فترة تسليم السلع في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صارة بين أطراف العقد .
ش - أي زيادة في حدود المسؤولية اتفق عليه بمقتضى الفقرة (4) من المادة (6) .
المادة 18 : الوثائق الأخرى غير سند الشحن

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات استلام السلع المراد نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة كافية على إبرام عقد الناقل البحري وعلى استلام الناقل السلع في حوزته بالكيفية الموصوفة في تلك الوثيقة .

المادة 19 : الإخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير

1- ما لم يتم المرسل إليه بتوجيه أخطار كتابي عن الهلاك أو التلف إلى الناقل يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة كافية على أن الناقل سلم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل ، فإذا لم تكن مثل هذه الوثيقة قد صدرت ، اعتبرت أنها سلمت بحالة سليمة .

2 - في حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري أحكام الفقرة (1) من هذه المادة اذالم يوجه الإخطار الكتابي في مدى 15 يوما تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه .

3- إذا جرت معاينة السلع وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو تفتيشها بصورة مشتركة من جانب الطرفين ، انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو التفتيش المذكورين من هلاك أو تلف .

4- في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور يقدم الناقل والمرسل إليه أحدهما إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش السلع وجردها .

5 - لاستحق أي تعويض عن التأخير في التسليم ما لم يوجه أخطار كتابي إلى الناقل في مدى ستة أيام متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه .

ملحق رقم (3)

بعض مواد إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع

عن طريق البحر لسنة 1978

(قواعد هامبورغ لسنة 1978) والتي لها علاقة بموضوع البحث

الجزء الأول : احكام عامة

المادة 1 : تعريفات

في هذه الاتفاقية :

- 1- يراد بمصطلح " الناقل " كل شخص ابرم عقدا او ابرم باسمه مع الشاحن لنقل البضائع بحرا.
- 2- يراد بمصطلح " الناقل الفعلي " كل شخص يكون الناقل قد عهد اليه بتنفيذ نقل البضائع او جزء من هذا النقل كما يشمل كل شخص اخر يكون قد عهد اليه بهذا التنفيذ .
- 3 - يراد بمصطلح " الشاحن " كل شخص ابرم عقدا او ابرم باسمه او نيابة عن عقد نقل البضائع بحرا ، مع الناقل او أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته او باسمه او نيابة عنه وكانت تلك البضائع تتعلق بعقد النقل البحري .
- 4- يراد بمصطلح " المرسل اليه " الشخص الذي له الحق باستلام البضائع .
- 5- " البضائع " تشمل الحيوانات الحية ، في حالة تجميع البضائع في حاوية او منصة نقالة او اداة نقل مماثلة او في حالة تغليفها فان مصطلح " البضائع " يشمل اداة النقل او مواد التغليف المذكورة اذا قدمها الشاحن .
- 6- يراد بمصطلح " عقد النقل بحرا " انه أي عقد يتعهد الناقل بموجبه ، نظير دفع اجرة ، بنقل البضائع بحرا من ميناء الى اخر وعلى أي حالة فان العقد الذي يشتمل على نقل بحري ونقل بوسيلة اخرى يعتبر عقد نقل بحري لاغراض هذه الاتفاقية بالقدر الذي يتعلق فيه بالنقل بحرا .
- 7- يراد بمصطلح " سند الشحن " انه وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع او تحميلها ، ويتعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في

الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الاذن أو لحامله يرتب مثل هذا التعهد .

8- يشمل مصطلح " الكتابة " من بين ما يشمل البرقية و تلكس .

المادة 2 : نطاق التطبيق

1- تسري احكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل بحرا بين دولتين مختلفتين .

أ- اذا كان ميناء التحميل كما هو منصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة أو

ب- اذا كان ميناء التفريغ كما هو منصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة .

أو

ج- اذا كان احد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة .

أو

د- اذا كان سند الشحن او وثيقة اخرى تثبت عقد النقل البحري قد صدرت في دولة متعاقدة .

أو

هـ- نص سند الشحن او وثيقة اخرى تثبت عقد النقل البحري على ان العقد يخضع لاحكام هذه الاتفاقية او لتشريع أي دولة تنفذ هذه الاحكام .

2- تسري احكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة او الناقل الفعلي او الشاحن او المرسل اليه او أي شخص اخر من ذوي الشأن .

3- لاتسري احكام هذه الاتفاقية على مشاركة الايجاز, على انه في حالة صدور سند شحن بناء على مشاركة ايجاز تسري احكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور اذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن اذ لم يكن هو المستاجر .

4- إذا نص العقد على القيام مستقلا بنقل بضائع على دفعات متوالية خلال فترة متفق عليها ، فإن احكام الاتفاقية تطبق على كل شحنة من الشحنات ، على انه اذا تمت احدى الشحنات بموجب مشاركة الايجاز فتسري عليها احكام الفقرة الثالثة من هذه المادة.

المادة 3 : تفسير الاتفاقية .

يراعي في تفسير وتطبيق احكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة تشجيع التزام التوحيد في التطبيق .

الجزء الثاني : مسؤولية الناقل

المادة 4 : فترة المسؤولية .

1- تشمل مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية المدة التي تكون فيها البضاعة في عهد الناقل في ميناء الشحن واثناء النقل وفي ميناء التفريغ .

2- الاغرض الفقرة (1) من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة الناقل .

أ - من الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة من :

(ا) الشاحن او شخص يعمل نيابة عنه أو (ا ا) سلطة أو طرف ثالث آخر ، يوجب القانون او اللوائح السارية في ميناء الشحن ، تسليمها إليه للشحن .

ب - حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضاعة .

(أ) بتسليم البضاعة للمرسل اليه أو (ب) في حالات التي لا يتسلم فيها الرسل إليه البضاعة من الناقل ، بوضعها تحت تصرف المرسل إليه على نحر يتفق مع العقد ، أو مع ما يكون ساريا من قوانين أو عادات متصلة بالتجارة المعينة ، في ميناء التفريغ أو (ا ا ا) بتسليم البضائع الى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين او اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليين البضائع اليه .

3 - يراد بالاشارة في الفقرتين 1 -2 من هذه المادة الى الناقل او المرسل اليه ، فضلا عن الناقل او المرسل اليه ، مستخدموا او وكلاء الناقل او المرسل اليه كل فيما يخصه .

المادة 5 : أساس المسؤولية

1- يسال الناقل عن الخسارة الناتجة عن الهلاك البضاعة او تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك او التلف او التأخير اثناء وجود البضاعة في عهدته على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته .

2- يقع التأخير في التسليم عندما لاتسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة او في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن ان يطلب من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالية .

3- للشخص الذي له الحق في المطالبة التعويض عن فقدان البضاعة ان يعتبرها مفقودة اذالم يتم تسليمها على الوجه المبين في المادة (4) في خلال ستين يوما متتالية تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (2) من هذه المادة .

4- (أ) يسال الناقل :

(ا) عن هلاك او تلف البضاعة او تأخير تسليمها بسبب الحريق ، اذا اثبت المدعى ان الحريق نشأ عن الخطأ او اهمال الناقل او مستخدميه او وكلائه .

(اا) اذا اثبت المدعى ان هلاك البضاعة ، تلفها او تأخير تسليمها يرجع الى خطأ ، اهمال الناقل او مستخدميه اووكلائه في اتخاذ الاجراءات المطلوبة لخماد الحريق لتجنب او تقليل نتائجه .

ب - في حالة نشوب حريق على ظهر السفينة يصيب البضاعة بضرر ، فانه يجب ان يجري تحقيق بذلك بناء على رغبة من المدعى او الناقل ، وذلك طبقا للممارسات المتبعة

في الشحن لبيان سبب وظروف الحريق على ان تعطى نسخة من تقرير التحقيق الى الناقل او المدعى عند الطلب .ذ

5- فيما يتعلق بالحيوانات الحية لايسال الناقل عن الهلاك او التأخير او التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ، متى اثبت الناقل انه راعى أي تعليمات خاصة اصدرها اليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وانه من الممكن في ظروف هذه الحالة ان يعزى الهلاك او التلف او التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر مالم يتوفر دليل على ان الهلاك او التلف او التأخير في التسليم قد نتج كله او بعضه عن خطأ او اهمال من جانب الناقل مستخدميه اووكلائه .

6- لا يسال الا في حالة الخسارة المشتركة ، اذا نتج الهلاك او التلف او التأخير لانقاذ الارواح او عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات في البحر .

7- اذا تضافر خطأ او اهمال من جانب الناقل او مستخدميه او وكلائه مع سبب اخر في إحداث الهلاك او التلف او التأخير في التسليم ، فان الناقل يسال فقط عن الهلاك او التلف او التأخير في التسليم بقدر ما يعزى اليه من خطأ او اهمال مذكور ، شرط ان يثبت الناقل مقدار الهلاك او التلف او التأخير في التسليم الذي لا يعزى الى ذلك الخطأ او الاهمال .

المادة 6 : حدود المسؤولية

1- (أ) تحدد مسؤولية الناقل عن الهلاك الناجم عن هلاك البضاعة او تلفها لاحكام المادة () بمبلغ يعادل..... وحدة حسابية عن فكل طرد او وحدة شحن اخرى او و وحدة حسابية عن كل كيلو جرام يهلك او يتلف الوزن الاجمالي للبضاعة ايهما اعلى .

(ب) تحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم وفقا لاحكام المادة () بمقدار يعادل مرتين ونصف من اجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، ولكنها لاتزيد عن مجموع اجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري .

(ج) في أي حالة من الاحوال لايتعدى مجموع مسؤولية الناقل بمقتضى الفقرتين أ - ب من هذه الفقرة معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضاعة الذي تتعقد هذه المسؤولية بشأنه .

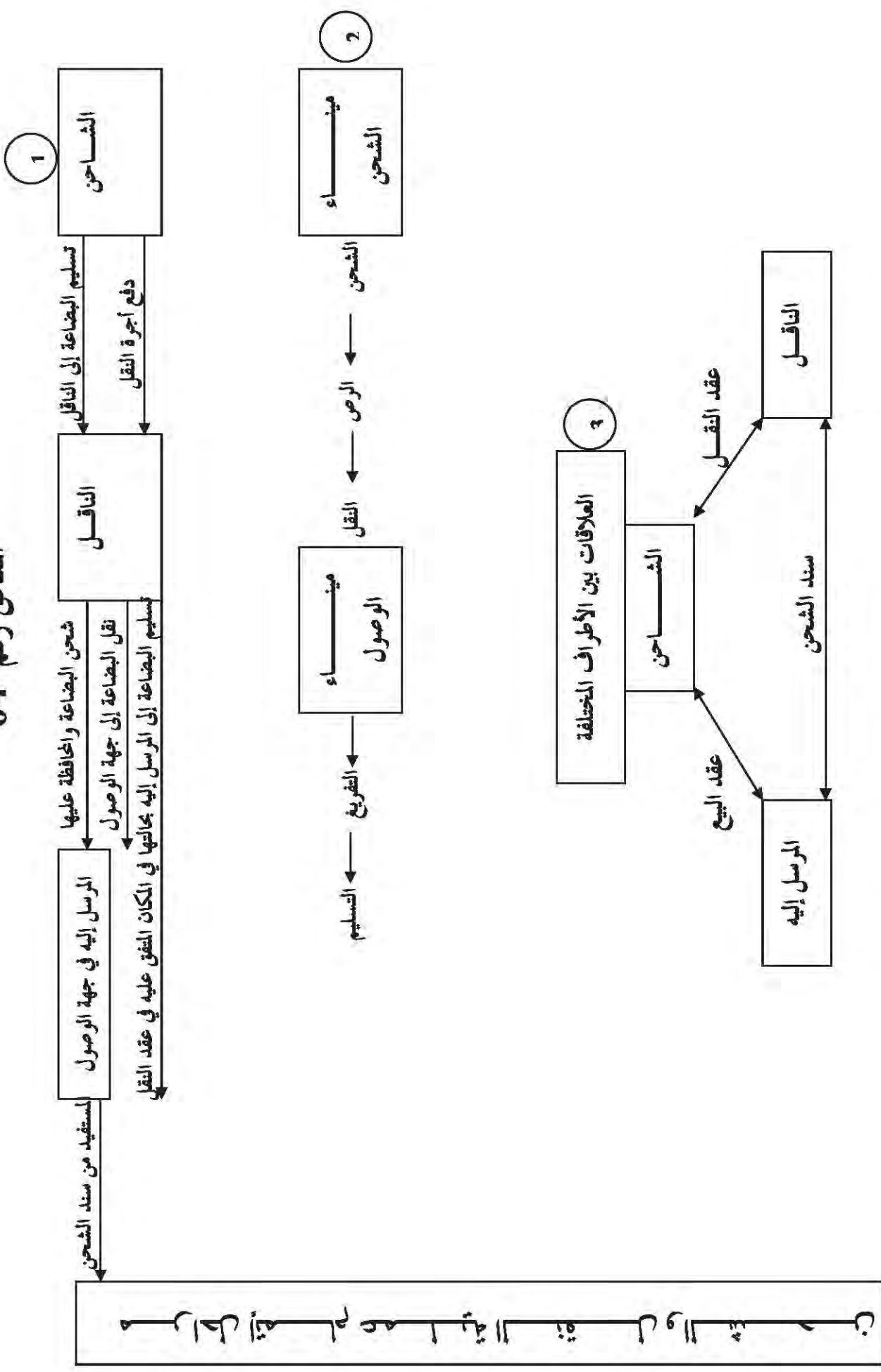
2- لحساب أي المبلغين هو الاعلى وفقا للفقرة (1) (أ) من هذه المادة تسرى القواعد التالية :

أ - في حالة استخدام حاوية او منصة نقالة او اداة نقل مماثلة لتجميع البضائع ، تعتبر الطرود او وحدات الشحن الاخرى الوارد تعدادها في سند الشحن ، في حالة صدور او في حالة صدوره او في أي وثيقة تثبت عقد النقل البحري ، على اساس انها معبأة في اداة النقل المذكور ، كما لو كانت طرودا او وحدات شحن وفي خلاف ما تقدم ، تعتبر البضائع المعبأة في اداة النقل المذكورة وحدة شحن اخرى .

ب- في الحالات التي تهاك فيها اداة النقل ذاتها او تلفها ، تعتبر اداة النقل البحري المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل او مقدمة منه باي شكل اخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة .

الهالك - اهو قد حدث قبل الشحن ام بعد التفريغ ام اثناء الرحلة البحرية - فان الضرر يفترض وقوعه في فترة النقل البحري بمعنى الكلمة - أي في الفترة التي تتقضي بين شحن البضاعة وتفريغها -الا اذا اثبت الناقل ان الهالك قد حدث اثناء العمليات السابقة على الشحن او اللاحقة للتفريغ .

الملحق رقم 04



الالتزام الناقل بتحقيق نتيجة هي توصيل البضاعة بحالتها إلى مكان المتفق عليه وتسليمها إليه فهو التزام بتحقيق نتيجة

فهرس المحتوى

فهرس المحتويات

الموضوع:	الصفحة
المقدمة	01
الفصل الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....	07
- المبحث الأول: الدفوع المتعلقة بالسفينة والملاحة البحرية.....	08
- المطلب الأول: الدفوع المتعلقة بالسفينة.....	08
- الفرع الأول : عدم صلاحية السفينة للملاحة.....	08
- الفرع الثاني: عيب خفي بالسفينة.....	11
- المطلب الثاني : الدفوع المتعلقة بالملاحة البحرية.....	13
- الفرع الأول : الأخطاء الملاحية	13
أولا: تعيين الربان وعزله.....	13
ثانيا: مهمة الربان الفنية.....	13
ثالثا : الفرق بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري.....	15
أ : الخطأ الملاحي.....	15
ب: الخطأ التجاري.....	17
الفرع الثاني :مخاطر وحوادث البحر.....	19
أولا : المقصود بمخاطر وحوادث البحر.....	19
ثانيا : تطبيقات مخاطر البحر.....	20
الفرع الثالث: انقاذ حياة الاشخاص او الاموال.....	23
اولا : انقاذ الاشخاص.....	23
ثانيا : انقاذ الاموال.....	25
المبحث الثاني : خطأ الغير وعيوب البضاعة.....	27
المطلب الاول : خطأ الغير.....	27
فرع الأول : الحريق.....	28
الفرع الثاني : الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.....	29
الفرع الثالث : الأسباب الأخرى.....	30

31	أولا : مخاطر الحرب وفعل الحرب.....
31	ثانيا : فعل العدو العام
32	المطلب الثاني : الدفع المتعلقة بعيوب البضاعة.....
32	الفرع الأول : العيب الذاتي بالبضاعة.....
33	الفرع الثاني : نقص البضاعة أثناء السفر.....
34	الفرع الثالث : أخطاء الشحن
35	أولا : مفهوم خطأ الشاحن
35	ثانيا : تطبيقات خطأ الشاحن.....
35	أ - انعدام أو عدم كفاية التغليف
36	ب- عدم كفاية أو إتقان العلامات
38	المبحث الرابع : ما يعتبر من الحوادث الاستثنائية.....
38	المطلب الأول : الإضراب.....
40	المطلب الثاني: القوة القاهرة
41	الفرع 1: الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة.....
41	الفرع 2 : اثر القوة القاهرة.....
45	الحالات الأخرى الاتفاقية
45	- تعتمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها
46	- نقل البضاعة على السطح
48	- نقل الحيوانات الحية
49	المبحث الرابع : المستفيدون من الإعفاء والمسؤولية التي يسري عليها الإعفاء .
49	المطلب الأول : المستفيدون من الإعفاء
49	الفرع الأول: الناقل البحري
50	الفرع الثاني: مندوبي الناقل
52	المطلب الثاني : المسؤولية التي يسري عليها الإعفاء
52	الفرع الأول : المقصود بالخسائر والأضرار
54	الفرع الثاني : الفرق بين الخطأ المفترض والمسؤولية المفترضة
56	الفرع الثالث : تطبيقات نظرية المسؤولية المفترضة

59	الفصل الثاني : تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع
60	المبحث الأول : الشروط التعاقدية المتعلقة بالإعفاء أو تحديد المسؤولية
60	المطلب الأول : بطلان الشروط الاتفاقية كأصل عام
63	المطلب الثاني : جواز الشروط الاتفاقية كاستثناء
68	المبحث الثاني : الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من عدمه ..
69	المطلب الأول : التحديد القانوني للمسؤولية.....
70	الفرع الأول : مقدار الحد الأعلى للمسؤولية.....
70	أولا : المقصود بالطرد
71	ثانيا : وحدة الشحن
71	الفرع الثاني: حالة النقل بالحاويات
72	المطلب الثاني : حساب الحد الأعلى للمسؤولية
75	المبحث الثالث : الحالات المستثناة من تحديد المسؤولية
76	المطلب الأول : العمل العمدي
78	المطلب الثاني : إهمال الناقل
79	المطلب الثالث : تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها
81	المبحث الرابع : المستفيدون من التحديد وطبيعته القانونية
81	المطلب الأول : المستفيدون من التحديد
82	الفرع الأول : الناقل
83	أولا : الناقل في النقل المتتابع
83	ثانيا : الناقل في النقل البحري المختلط.....
84	فرع 2: تابعي الناقل
84	المطلب الثاني : طبيعة التحديد القانوني للمسؤولية
87	خاتمة.....
91	المراجع باللغة العربية.....
94	المراجع باللغة الفرنسية
97	الملاحق
98	الملحق رقم (1) : بعض مواد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد

	المتعلقة بسندات الشحن والتي لها علاقة بموضوع البحث.....
104	- الملحق رقم (2) : بروتوكول تعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة بتاريخ 1968/02/23.....
111	- الملحق رقم (3): بعض نصوص اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (المعروفة بقواعد هامبورغ) والتي لها علاقة بموضوع البحث
117	الملحق رقم (4): شكل يوضح مراحل إتمام عملية الشحن والنقل
119	قهرس المحتويات :.....

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.

عنوان المذكرة

دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري

الملخص

I- باللغة العربية:

موضوع البحث حول دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري تناولنا فيه حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية والتي تخص السفينة والملاحة البحرية وخطأ الغير وعماد البضاعة والحوادث الاستثنائية (المادة 803 ق ب ج)

وتناولنا تحديد المسؤولية، تعرضنا إلى الحق في التحديد القانون من عدمه ثم درسنا مدى صحة الشروط الاتفاقية ثم الاستثناءات وأخيرا المستفيدون من التحديد وطبيعته القانونية وتوصلنا أن التزام الناقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق نتيجة.

II- En française:

L'exposé parle de la dispensation du transporteur marin de la marchandise dans le code algérien marin.

- Nous avons parlé dans l'exposé des cas où le transporteur marin se dispense de la responsabilité qui concerne la navire, la navigation marine, les fautes des autres, les défauts de marchandise et les accidents exceptionnelles (Article 803 de C.M.A).

- Nous avons aussi abordé le sujet de détermination de responsabilité lequel est la deuxième dispensation.

- Nous avons parlé de droit de détermination légale (les cas où il se fait et il ne se fait pas). Puis nous étudions jusqu'à quoi les conditions de conventions sont correctes.

Nous étudions après les exceptions mises sur la détermination légale pour conclure par citer les bénéficiaires de la détermination et sa nature légale.

- Les mots clé : repoussoir, responsabilité, Limitation de responsabilité, Transporteur Maritime, Marchandise, réforme, Le marin marinier, Bénéficiaire.

III- In English:

This research talks about exempting the responsibility of the cargo's Marin transporter.

- We had in the research exempting the Marin transporter from the responsibility that concern the ship, the marin navigation, the other's mistakes, the cargo's imperfection and the exceptional accidents (Article 803 from the A.M.C).

- We also had the determination of responsibility, which is the second exemption.

- We talked about the right of having the right of legal determination or not then we study how correct are the conditions of the convention. Next we study the put exceptions on the legal determination to conclude by citing whom have the right of determination and its legal nature.

- key words: push, responsibility, responsibility limitation, nautical carrier, merchandise, dispensation, nautical navigation, beneficiary.

حرر في: 2006/06/28

إمضاء الطالب: دمانة محمد

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.