



كلية الحقوق والعلوم السياسية 19 مارس 1962
قسم: الحقوق

عقد النقل البحري في القانون الجزائري

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم.
تخصص: حقوق - فرع: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذ:
- أ.د بودالي محمد

تقدم وتناقش علنا من طرف الطالب:
- أوسهلة محمد رضا

أعضاء لجنة المناقشة

السيد: تيزي عبد القادر	أستاذ التعليم العالي	جامعة سيدي بلعباس	رئيسا
السيد: بودالي محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة سيدي بلعباس	مشرفا ومقررا
السيد: مغربي قويدر	أستاذ التعليم العالي	جامعة سعيـدة	عضوا مناقشا
السيد: عثمانى عبد الرحمان	أستاذ التعليم العالي	جامعة سعيـدة	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 1442-1443هـ / 2021-2022م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كلمة شكر

أتوجه بأسمى معاني الشكر والتقدير إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد لإتمام هذا العمل.

وبالخصوص الأستاذ المشرف....

الأستاذ الدكتور "بودالي محمد"

كما أتوجه بالشكر الجزيل.....

إلى الاساتذة المحترمين أعضاء لجنة المناقشة

على قبولهم مناقشة هذا العمل المتواضع

وإثرائه بملاحظاتهم القيمة.

إهداء

إلى روح الوالد العزيز طيب الله ثراه.

إلى الوالدة الكريمة أطال الله في عمرها.

إلى إخوتي وأخواتي.

إلى زوجتي الكريمة.

إلى أولادي: "عبد المعز عدنان"، "محمد حمزة"، "الألاء".

مقدمة

مقدمة

نشأ القانون البحري منذ أن عرف الإنسان البحر، وذلك في شكل أعراف وعادات بحرية ازدهرت وتطورت بفعل قيام أعرق وأهم الحضارات الإنسانية على سواحل البحار وضاف الروافد المائية، وأخذت هذه الأعراف في الانتشار والذيع حتى تمكنت من نوع من الالزامية أكسبتها قالباً قانونياً انتهى إلى ما يصطلح عليه بالقانون البحري حالياً.

ترجع الآثار الأولى للقانون البحري التي وصلت إلينا إلى الفينيقيين الذين تركوا تاريخاً حافلاً في الملاحة البحرية والتجارة، إذ سيطروا على البحر المتوسط عبر مستعمراتهم العديدة في نواحيه المختلفة، ومن أهم ما خلفوه للأجيال اللاحقة نظام الرمي في البحر، ومقتضاه أن الريان إذا قام برمي بضاعة لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها من الخطر الذي يهددها، كان لصاحبها الرجوع عليه بالتعويض وعلى باقي الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية، وهذا النظام هو أصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة¹.

كما عرف الإغريق عقد القرض البحري أو عقد المخاطرة الجسيمة، والذي يتلخص في أن شخصاً يقرض الريان المبلغ اللازم للرسالة البحرية حتى إذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض مبلغ القرض واشترك في الأرباح البحرية، أما إذا غرقت السفينة ضاعت على المقرض نقوده، ولم يكن له أن يطالب بشيء. هذا العقد هو أصل نظام التأمين البحري².

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، دون سنة للنشر، ص 13.

² مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 13.

أما الرومان فلم يكن لهم دور أصيل في القانون البحري كالدور الذي كان لهم في القانون المدني، ومع ذلك كان لهم الفضل في تقرير نيابة الريان عن مجهز السفينة، على خلاف القاعدة الرومانية التي لا تجيز النيابة في العقود¹.

أما في العصور الوسطى فقد أدت الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر الميلادي إلى زيادة أهمية الملاحة البحرية وازدهارها²، بسبب قيام الحاجة إلى نقل الذخيرة والجنود من الغرب إلى الشرق، وأعقب تلك الحروب ازدهار التجارة البحرية وخاصة في الموانئ الإيطالية بالنظر إلى توسطها حوض البحر الأبيض المتوسط.

ونشأت في هذه الظروف عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا ثم تجميعها في مجموعات قواعد بحرية أهمها³:

1- قواعد أوليرون: - Roles d'oleron - وترجع إلى القرن الثاني عشر وتشمل الأحكام البحرية التي كانت سارية المفعول في موانئ غرب أوروبا.

2- قنصلية البحر: - Le consulat de la mer - وترجع إلى القرن الرابع عشر وتضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط.

3- مجموعة وسبي: - Recueil de wisby - وتجمع العادات البحرية التي كانت شائعة في منطقة بحر البلطيق.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997، ص4.

² كمال حمدي، المرجع نفسه، ص4.

³ مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي، دون دار للنشر، 1990، ص7-8.

4- مرشد البحر: -Guidon de la mer- ووضعت بمدينة روان بفرنسا في القرن

السادس عشر وتجمع القواعد التي تخص التأمين البحري.

وشهدت العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية وارتقائها بفعل تقدم وسائلها الفنية، حيث ظهرت الحاجة إلى تقنين القواعد البحرية ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها، فصدر الملك لويس الرابع عشر سنة 1681 قانونا خاصا بالبحرية -Ordonnance sur Marine- جمع فيه قواعد القانون البحري سواء منها ما تعلق بالقانون العام أو القانون الخاص¹.

ولما اندلعت الثورة الفرنسية لسنة 1789 أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين عام شامل للقانون المدني وآخر خاص بالقانون التجاري، فشكلت لجنة وضع التقنين التجاري أتمت عملها سنة 1801، غير أن القانون لم يصدر إلا سنة 1807 وتضمن في كتابه الثاني قواعد التجارة البحرية²، وهو القانون الذي تم تنقيحه وتعديله عدة مرات مواكبة للثورة الفنية التي لحقت بضاعة السفن.

لقد اقتبست العديد من التشريعات في الدول الساحلية من القانون التجاري الفرنسي أحكامه المتضمنة بالكتاب الثاني منه، وذلك لوضع منظومة قانونية مستقلة تحكم الملاحة والتجارة البحرية، فالمشرع المصري أصدر قانون التجارة البحري في 13 نوفمبر 1883 وهو صورة طبق الأصل من الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي، كما أخذ المشرع اللبناني عن هذا التقنين في قانونه للتجارة البحرية الصادر في 18 فبراير 1947.

أما في القرن العشرين فقد تكاثفت جهود الدول الراقية في ميدان صناعة النقل البحري، وأفضت إلى إبرام العديد من المعاهدات الدولية التي تنظم مسائل ذات صبغة دولية، انضمت

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 15.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 4.

الجزائر وصادقت على ما يفوق العشرين منها تمس معظمها النقل البحري، والإنقاذ والإسعاف البحري والتلوث.

أما المشرع الجزائري فقد أصدر أول قانون ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976¹، وهو الأمر الذي غلب عليه الاتجاه الاشتراكي للدولة آنذاك فتضمن أحكاما قانونية تكرس احتكار الدولة للنقل البحري خاصة والتجارة البحرية عموما، الشيء الذي أثر على نجاعة الاقتصاد الوطني بفعل نفور المتعاملين الأجانب من خوض غمار التجارة البحرية الجزائرية.

أما بعد التحولات الكبرى التي عرفت الجزائر بعد دستور 23 فبراير 1989، واعتناق الجزائر سياسة الانفتاح على اقتصاد السوق وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي، ظهرت الحاجة إلى تعديل أحكام القانون البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76 - 80، وهو التعديل الذي تم بموجب القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998².

وما تجدر إليه الإشارة أنه وبرغم الأهمية الاقتصادية والقانونية لعقد النقل البحري سواء المنصب على البضائع أو المخصص للمسافرين، إلا أن المشرع الجزائري عند تعديله أحكام القانون البحري لم يمس الأحكام المنظمة لنقل البضائع أو نقل الأشخاص إلا مساسا إنتقائيا لبعض المواد، هذا من جهة.

¹ القانون البحري الصادر بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم. الصادر بالجريدة الرسمية رقم 29 / 1976.

² الأمر رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن تعديل القانون البحري، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 47 سنة 1998.

أما من جهة أخرى فنقص الدراسات والبحوث القانونية لهذا الموضوع في بلدنا هو نقص محسوس لا يتماشى والمكانة القانونية الهامة لهذا العقد، وهذا النقص في الاهتمام التشريعي والفقهى يشكل في اعتقادنا دافعا أساسيا لاختيار عقد النقل البحري في القانون الجزائري موضوعا لهذه الرسالة، وذلك بالنظر لما يثيره هذا العقد من إشكاليات قانونية يتلخص أهمها في :

ماهية عقد النقل البحري للبضائع وللمسافرين؟ وما هو النظام القانوني المنظم لأحكام وآثار هذين العقدين؟

وللبحث في الإجابة عن هذه التساؤلات سيتم تبويب ذلك من بايين :

فأما الباب الأول نتعرض فيه إلى عقد النقل البحري للبضائع وآثاره مقسما إلى فصلين:

- أولهما: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وآثاره.

- ثانيهما: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

وأما الباب الثاني فننتعرض فيه بالدراسة لعقد النقل البحري للمسافرين وآثاره مقسما إلى

فصلين:

- أولهما: ماهية عقد النقل البحري للمسافرين، إثباته وآثاره.

- ثانيهما: مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

الباب الأول

عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر النقل البحري للبضائع من أهم موضوعات القانون البحري، ومن أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، ونقصد بالنقل البحري للبضائع النقل بمقتضى سند شحن بحري حيث يتم التعاقد بين الناقل سواء أكان مالكا للسفينة أو مستأجرا إياها، والشاحن على أن يقوم الأول بنقل بضاعة الثاني بواسطة سفينة عبر البحر من ميناء إلى آخر، وذلك نظير أجر معلوم، وبذلك يؤدي هذا العقد وظيفة اقتصادية حيوية سواء على المستوى الداخلي أو الدولي.

وما من شك أن موقع الجزائر الجغرافي بساحلها الشاسع الممتد على مسافة تزيد من 1200 كلم وإعبارها بوابة إفريقيا الشمالية، أضف إلى ذلك مقابلتها على مسافات بحرية قصيرة نسبيا لأهم الموانئ الأوروبية دون أن ننسى إعتقاد الجزائر في تجارتها الخارجية على الإستيراد والتصدير بواسطة النقل البحري، كل ذلك من شأنه أن يرشح الجزائر لأن تتبوأ مكانة هامة في إقتصاديات النقل البحري، كونه عصب التجارة الدولية وأهم طريقة نقل ما بين أطراف اليابسة بالنظر إلى قلة تكاليفه مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

ولإعطاء هذا الموضوع حيزه من الدراسة سنتطرق تحت هذا العنوان لماهية عقد النقل البحري للبضائع وآثاره في الفصل الأول، ثم سنهتم بمسؤولية الناقل البحري للبضائع في الفصل الثاني.

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البحري

للبضائع وآثاره

الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وآثاره.

سنخوض في هذا الفصل في البحث في ماهية عقد النقل البحري للبضائع، من حيث التعريف به وبعناصره، من حيث خصائصه وأطرافه، ثم إثباته.

أما بعد نشأته عقدا صحيحا فسنفصل في الآثار القانونية التي تترتب عنه بحسب كل طرف من أطراف العقد على حدى.

كل هذه العناصر سنتعرض لها بإسهاب في هذا الفصل وذلك في مبحثين :

- أولهما يتعلق بماهية عقد النقل البحري للبضائع.
- وثانيهما يخص آثار عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع.

تحت هذا العنوان نعالج عقد النقل البحري للبضائع من حيث تعريفه وتعداد خصائصه، أنواعه ثم تجسيده في وثيقة الشحن.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع، أطرافه وأنواعه.

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقدا ذا أهمية بالغة من الناحيتين :

الاقتصادية لكونه شريان التجارة العالمية وذلك موضوع من مواضيع دراسة يختص بها أهل الاقتصاد، هذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى فهو عقد ذو أهمية قانونية لكونه من العقود التي أسهبت القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية في تنظيم أحكامها، لكن وقبل دراسة هذه الأحكام القانونية لنا أن نبحت في تعريف هذا العقد، ومشمولاته وخصائصه وأطرافه فيما يلي :

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع.

إختلف الفقه في توحيد تعريف شامل لعقد النقل البحري للبضائع، وراح كل فقيه يعطي تعريفا للعقد المذكور، تارة بتعريفه من حيث عناصره، وتارة من حيث أطرافه أو آثاره، وفي أحيان أخرى بالجمع بين هذا وذاك كما سنشرح تباعا.

فعرفه الدكتور علي جمال الدين عوض على أنه:

"عقد نقل البضائع هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص مقابل أجر معلوم، توصيل بضاعة من مكان إلى مكان وتسليمها هناك"¹.

¹ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 1992، ص442.

أما المستشار كمال حمدي فعرفه أنه:

"العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكا كان أو مجهزا أو مستأجرا لسفينة) بأن ينقل البضائع بحرا لحساب شخص آخر هو الشاحن لقاء أجر معلوم"¹.

كما عرفه بعض من الفقه وأنه :

"عقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه بأن يقوم بنقل البضاعة لحساب الشاحن من مكان لأخر عن طريق البحر لقاء أجر محدد"².

أما المستشارة مستيري فاطمة فعرفته على أنه :

"التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة، ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"³.

ويعرفه آخر على أنه:

"عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضاعة من ميناء إلى آخر من الموانئ البحرية"⁴.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، 2007، ص5.

² علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001، ص311.

³ مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص53-54.

⁴ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المعهد للنشر والتوزيع، 1982، ص207.

ومن هذا التعريف يظهر التأكيد على ضرورة أن يكون كل من مينائي الشحن والوصول بحريين وهو ما أغفله سابقه من التعريفات، غير أن ذات التعريف أغفل التنويه بأطراف العقد ولو بتسميتها.

أما المشرع الجزائري فقد تفادى الخوض في غمار تعريف هذا العقد، وأظنه محسنا في ذلك بعكس مشرعين آخرين أقحموا أنفسهم في مجال يحتكره عادة أهل الفقه والمعرفة العلمية.

فالمشرع الأردني وفي نص المادة 177 من قانون التجارة البحرية عرف عقد النقل البحري للبضائع على أنه:

"عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو بعضها"¹.

أما المشرع الفرنسي فقد عرفه أنه:

"عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجره".

ومن كل هذه التعريفات يمكن استخلاص القول وأن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي يلتزم فيه الناقل بإيصال بضائع من ميناء إلى آخر عبر البحر طيلة مدة الرحلة أو بعضها، مقابل أجره يدفعها إليه الشاحن عند إبرام العقد أو المرسل عليه عند استلامه البضائع بميناء الوصول.

ولنا في هذا الصدد أن نتساءل عما المقصود من البضائع في هذا العقد، وهو التساؤل الذي تفادت التشريعات الوطنية الإجابة عنه بما فيها القانون البحري الجزائري، أما اتفاقية

¹ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 208.

بروكسل المبرمة في 25 أوت 1924 لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن فقد عرفت البضائع في مادتها الأولى الفقرة (ج) وجعلتها أنها :

"تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة"¹.

وبذلك فقد كانت هذه الاتفاقية تستثني الحيوانات الحية والبضاعة المشحونة على سطح السفينة من وصف البضاعة، وبالتالي فلا يسأل الناقل البحري عنها، وما هذا إلا لأن الإدارة الدولية رأت آنذاك أن نقل الحيوانات الحية تحيط به صعوبات عملية ترتبط بعضها بمخاطر البحر من عواصف وأعاصير لها تأثير على صحة هاته الحيوانات الحية، كما أن هذه الأخيرة تستلزم عناية ومتابعة بيطرية خاصة لا قبل لسريان السفينة والبحارة بتوفيرها.

أما نقل البضائع على سطح السفينة فمن شأنه إفتراض تعرضها للسقوط في عرض البحر نتيجة صعوبة ضمان حسن رصها وتثبيتها، لذلك فقد رأت الإتفاقية الدولية آنذاك إستبعاد هذا النوع من المشحونات من نعت البضائع.

ولاشك أن ذلك لم يكن في صالح الشاحنين، الأمر الذي أدى تحت وطأة الضغط الشديد من جانب دول الشاحنين وأغلبها من الدول النامية، إلى إبرام معاهدة جديدة في هامبورج بألمانيا تعرف باتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في 31 مارس 1978، والتي عدلت بمعاهدة بروكسل المذكورة أعلاه وألغت استثناء الحيوانات الحية والمشحونات على سطح السفينة من وصف البضائع، في فحواها وإعتبار الحيوانات الحية والمشحونات

¹ أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، دون دار للنشر، 2008، ص130.

على سطح السفينة من قبل البضائع¹، وبذلك أمكن القول أن البضاعة في عقد النقل البحري هي كل منقول مادي حيا أو غير حي.

كما ثار جدال فقهي حول مدى إعتبار النقل بحريا من عدمه، وتأثر في ذلك كل رأي إما بوسيلة أو بالوسط الذي يتم فيه.

فيرى بعض الفقه أن النقل البحري هو (الملاحة البحرية) هو ما يتم بالسفينة، وهي المنشأة التي تقوم بالرحلة البحرية، على أن ذلك من شأنه أن يوقع الباحث في إشكالية السفينة Le navire عن المركب Le bateau فالأولى تقوم بالملاحة البحرية، أما الثاني فيقوم بالملاحة النهرية، وبذلك فتعريف الملاحة البحرية بوسيلتها غير سليم فمن المراكب ما لا يختلف كثيرا عن السفن من حيث طريقة البناء، الأبعاد، والقوى المحركة².

أما الرأي الثاني فيرى أن الملاحة البحرية هي ما يتم بالبحر مهما كانت المنشأة التي تقوم بها، وهو الرأي الراجح على اعتبار على أن حتى القضاء نهج هذا الرأي³.

كما تثار صعوبة التكييف القانوني للنقل الذي يتم بعضه في البحر والبعض الآخر في النهر، وهي الملاحة المختلطة التي تثير مشكلة القانون الواجب التطبيق، ولنا في هذا الصدد أن نميز بين حالتين:

الحالة الأولى: أين يتعاقد الشاحن مع الناقل مختلفين كل منهم على حدى، يتولى أحدهم نقل البضاعة بحرا، ثم آخر مواصلة نقلها نهريا، وعندئذ تنطبق على كل عقد الأحكام الخاصة به، بحسب رأي الفقه⁴.

¹ أحمد غنيم، المرجع السابق، ص145.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، ص11.

³ مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص11.

⁴ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص445.

أما في الجزائر فالمشرع يخضع الملاحة في البحر أو في مياه أخرى سواء كانت أنهار أو حيز أو بحيرات إلى أحكام القانون البحري، ولنا في ذلك أن نذكر المادة 803 من القانون البحري التي جعلت أن من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن البضائع أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة، والمياه الأخرى الصالحة للملاحة تشمل الأنهار.

وأما في الحالة الثانية: أين يتعاقد الشاحن مع الناقل على نقل البضاعة عبر كافة المراحل: بحرا ونهرا، فإن النقل في هذه الصورة يخضعه المشرع الجزائري لأحكام القانون البحري طبقا للمادة 763 من القانون البحري والتي جاء فيها أنه:

"تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكة الحديدية".

وحسنا ما فعل المشرع الجزائري حين نظم النقل المختلط (البحري والنهري) وأخضعه لأحكام القانون البحري من ثم إبرامه بين الشاحن والناقل البحري على أن يتعهد هذا الأخير بتنفيذ النقل عبر كافة مراحلها، وهي الحالة التي أغفل تنظيمها قانونيا بعض المشرعين تاركين للفقهاء الاجتهاد في المسألة بأن جعل بعضهم الجزء الغالب من الرحلة هو ما يستوجب الاعتبار، كأن يعتبر النقل بحريا كله إذا تم كله أو معظمه في البحر ولو قامت به مراكب نهريّة، وأن يعتبر نهريا إذا تم معظمه في النهر ولو قامت به كل سفينة بحرية، فيطبق القانون البحري على الرحلة متى اعتبرت بحرية، أو يطبق عليها القانون التجاري متى تم إعتبارها نهريّة¹.

¹ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص445.

وعقد النقل البحري للبضائع ينشأ بمجرد إتفاق الشاحن والناقل على أركانه إتفاقا صحيحا بحسب المتعارف عليه في القواعد العامة للعقد، من خلو إرادتي الطرفين من أي عيب من عيوب الرضا وعدم مخالفة محل وسبب العقد للآداب العامة والنظام العام، وينقضي هذا العقد بتنفيذه كاملا بحسب ما إنصرفت إليه إرادة طرفيه أو بالانفساخ، كما نصت على ذلك المادة 740 من القانون البحري متى وقع بقوة قاهرة ما يمنع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل أو يؤخر قيامها به بشكل يستحيل معه وصول البضاعة في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن، كما ينقضي عقل النقل البحري للبضائع في حال الفسخ بخطأ من الناقل فيلزم هذا الأخير بتعويض الشاحن عن الضرر الذي أصابه طبقا لأحكام المادة 741 من القانون البحري.

وعقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي لا يشترط في تكوينه شكلية معينة، وليس عقدا عينيا يشترط لإتمامه تسليم الشيء المراد نقله، رغم أن لتسليم البضاعة إلى الناقل أهمية عملية وقانونية بالغة سنتولى التفصيل فيها لاحقا.

كما أن هذا العقد من قبيل عقود المعاوضة لكون نقل البضاعة يتم نظير أجره، وأن تقابل إلتزامات أطرافه يجعله عقدا ملزما لجانبين تنطبق عليه بهذه الصفة الأحكام العامة الشبيهة من العقود فيما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ الواردة في أحكام القانون المدني.

ويعتبر عقد النقل البحري للبضائع تجاريا دوما بالنسبة للناقل بحسب أحكام المادتين 2 و3 من القانون التجاري، فالمادة 2 من القانون التجاري جاء فيها أنه :

"يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه : ... - كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال"

أما المادة 3 فجاء في نصها أنه:

"يعد عملا تجاريا حسب شكله: ... - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

ومتى كانت عمليات النقل غالبا مت تتخذ صورة الشركة التجارية التي تمارس نقل البضاعة بحريا فإنه بذلك ينطبق على النقل البحري للبضائع الوصف التجاري بحسب الموضوع والشكل في غالب الأحيان.

أما بالنسبة للشاحن فعقد النقل البحري للبضائع يتخذ الوصف التجاري متى كانت البضاعة المشحونة آلات أو مواد خاما أو سلعا يستوردها ضمن أعمال تجاريتها أو صناعتها، فيأخذ العمل وصف العمل التجاري بالتبعية طبقا للمادة 4 من القانون التجاري، أو أن يصدرها الشاحن قصد المضاربة والريح عند بيعها خلال الرحلة أو بميناء الوصول فيتخذ العقد الوصف التجاري ذاته.

أما متى شحنت البضائع دون قصد المضاربة فيها واستثمارها تجاريا وإنما لاستعمالها في الحياة اليومية ولضروريات الحياة لاستيراد سيارة سياحية من فرنسا إلى الجزائر عن طريق نقلها بحرا، فالعقد في هذه الحالة مدني بحث.

وعقد نقل البضائع بحرا هو عقد إذا كان بحسب رأي الفقه فيقتصر بذلك دون الشاحن.

والأصل أن يتم إبرام العقد بتوافق إرادة طرفيه بعد مناقشتها للشروط الواردة فيه، غير أن ظروف الممارسات البحرية الحالية جعلت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحري للبضائع حيث يقتصر دور الشاحن على قبول الشروط الموضوعية من قبل الناقل أو رفضها دون مناقشتها أو تعديلها¹ وهنا تدخلت الإرادة الدولية لحماية الطرف الضعيف أي الشاحن

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص248.

من غلو الاشتراطات التي يضعها الناقل، في إطار اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة يوم 1924/08/25 المعدلة بموجب بروتوكول 1978 وهي الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964.

والأهم بعد وصف عقد النقل البحري للبضائع بالإذعان، هو أنه يمكن للقاضي أن يطبق عليه أحكام المادة 112 من القانون المدني والتي تشكل حماية في هذا الشأن للشاحن كونه المدين في عقد الإذعان والذي يجوز حين تفسير عباراته الغامضة أن يكون ذلك إضرارا بمصلحته لكونه الطرف المذعن.

كما أن حماية المشرع الجزائري للشاحن كونه الطرف المذعن تمتد إلى أحكام المادة 110 من القانون المدني التي تجيز للقاضي أن يعدل شروط عقد الإذعان التعسفية، أو حتى يعفى الطرف المذعن منها تماما، وذلك وفقا لما تقتضيه العدالة.

ويكاد الدكتور علي جمال الدين عوض أن ينفرد بين رجال الفقه في القانون البحري، حين وصفه لعقد النقل البحري للبضائع بأنه عقد فوري، رغم أنه يقر في نفس السياق بطول الزمن المطلوب لتنفيذ النقل فيه، إلا أنه يرى أن الالتزام بالنقل يقتضي تنفيذا فوريا أن يتم دفعة واحدة¹، وهنا نرى أن ما يقصد الدكتور علي جمال الدين عوض هو تسليم البضاعة وهي مرحلة فقط من مراحل تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، واعتبار الزمن كعنصر جوهري في تنفيذ هذا العقد يجعلنا لا نرى حقيقة أنه عقد فوري، بل أنه يصدق وصفه بالعقد الزمني بالنظر للأهمية القانونية لمدة الرحلة ولميعاد تسليم البضائع بميناء الوصول كما سيتم تفصيل ذلك.

¹ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص442.

الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

الأصل أن للعقد طرفين هما الناقل والشاحن، فهما اللذان يبرمان عقد النقل البحري، ومن المتصور أن تقتصر آثار العقد عليهما كما لو كان الشاحن بنقل البضاعة إلى أحد فروعه عبر البحر، أو إلى معرض يقام في بلد أجنبي، بحيث يتسلمها هو أو أحد وكلائه في ميناء الوصول.

إلا أنه يغلب أن يرسل الشاحن البضاعة إلى شخص ثالث هو المرسل إليه، وينبني على ذلك أن يترتب للمرسل إليه حقوق والتزامات رغم أنه ليس طرفاً متعاقداً مع الناقل¹.

فأما الشاحن Le chargeur فهو كل شخص يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء كان مالكا لها يرسلها من ميناء الشحن ليتسلمها بنفسه أو بوكيل عنه بميناء الوصول، أو أن يكون بائعا لها يرسلها لمشتريها، أو أن يكون وكيلاً بالعمولة عن مالكاها، فكل من هؤلاء يصدق عليه وصف الشاحن الملزم بعقد النقل البحري للبضائع أمام الناقل².

أما الناقل Le transporteur فهو الطرف الذي يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر، وبالرجوع إلى وثيقة الشحن فإنه من السهل التعرف على هوية الناقل، فإن كان صدر وثيقة الشحن خالياً من ذكر اسم الناقل فهو المجهز، وأما إذا ظهر على صدر وثيقة شحن اسم معين فهو الناقل بذاته³.

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص311-312.

² علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص453.

³ Patrick Simon, Qui est le transporteur maritime?, Revue du droit maritime français, Janvier 1995. P26.

والمجهز L'armateur عرفته المادة 572 من القانون البحري والتي نصت وأنه :

"يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

وقد خول المشرع للريان تمثيل المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، كالأستدانة باسم المجهز أو بحسب مدى حتمية هذه العملية لاستمرار الرحلة.

والمشرع الجزائري جعل النقل البحري ملكية عامة أي حكرا للدولة، إلا أن المادة 571 من القانون البحري أجازت منحه بالامتياز على أساس دفتر شروط ومقابل دفع حقوق، كما أجاز المشرع الجزائري في ذات القانون وفي المادة 571-1 منه استغلال خدمات النقل البحري للأشخاص الطبيعيين من جنسية جزائرية، أو للمؤسسات العمومية الجزائرية، أو للأشخاص الاعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري ولهم صفة المجهز ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري.

والجدير بالذكر أن الغالب عمليا أن يتم إبرام هذا العقد بين وكيلين عن الطرفين أي الشاحن والناقل، فقد يمثل الناقل متى كان نفسه المجهز، ريان السفينة بالشكل السابق شرحة، أو وكيل بري بموجب وكالة مأجورة والذي يسميه المشرع الجزائري في نص المادة 609 من القانون البحري بوكيل السفينة Le consignateur du navire، أما الشاحن فقد يمثله وكيل بالعمولة يتعاقد مع الناقل باسمه الخاص لحساب الشاحن الموكل، ليكون بذلك الوكيل بالعمولة مسؤولا اتجاه الشاحن عن تنفيذ العقد¹.

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، دون سنة للنشر، ص200.

وأما المرسل إليه Le destinataire فهو نفسه الشاحن متى أرسل هذا الأخير البضاعة إلى نفسه أو إلى وكيل عنه كما سبق شرح ذلك، وقد يرسل الشاحن البضاعة إلى طرف آخر يسمى المرسل إليه، وهذا الأخير الذي يستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له، فيتسلم البضاعة المرسله إليه من الناقل، وله أن يطلب هذا الأخير بتعويضه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بحسب ما سيلحق تفصيله، وعملياً يتم تمثيل المرسل إليه بميناء الوصول بواسطة وكيل عنه يسميه المشرع الجزائري في نص المادة 621 من القانون البحري والتي نصت على أنه :

"يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر أو بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع وإذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".

—Le consignateur de la cargaison— قبل الشاحن، إلا أن الاختلاف كان حول تفسير الأساس القانوني لهذا الحق، وهل يعتبر استثناءً على مبدأ نسبية العقود؟ وقد تطرقت عدة نظريات في محاولة لتفسير المركز القانوني في مواجهة الناقل، وأهم الآراء في هذا الصدد هي:

1- الاشتراط لمصلحة الغير: يشكل نظام الاشتراط لمصلحة الغير استثناءً على مبدأ نسبية العقود¹، حيث هناك حالات كثيرة عملياً يترتب فيها المتعاقدان الأجنبي على العقد المبرم بن طرفيه حقا أو فائدة ما وذلك عن طريق شرط يضمناه عقدهما.

ويذهب أصحاب هذا الرأي إلى تفسير حق المرسل غليه بأنه اشتراط لمصلحة الغير، على أساس أن الشاحن عندما يبرم عقد النقل فإنه يشترط لمصلحة الغير - وهو هنا المرسل

¹ نبيلة رسلان، النظرية العامة للعلاقات الثلاثية، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا، 1986، ص 201.

إليه ويتمثل الاشتراط في استلام الغير للبضاعة فعلا، ويترتب على ذلك القبول تحمل الالتزام المرتبط بهذا الاشتراط وهو دفع أجرة النقل، ولا يتصور في هذه الحالة أن يقبل المرسل عليه الاشتراط الذي اشترطه الشاحن لصالحه أن يتسلم البضاعة دون أن يدفع أجرة النقل¹.

غير أن هذا الرأي وإن كان من شأنه تفسير واكتساب المرسل عليه الحقوق الناتجة عن عقد النقل البحري، إلا أنه لا يفسر ما يتحملة المرسل إليه من التزامات تجاه الناقل، فضلا عن أن المادة 113 من القانون المدني لا تجيز أن يربط العقد التزاما في ذمة الغير.

2- أن المرسل إليه خلف خاص للشاحن بصفته مشتريا للبضاعة²، وذلك أن الشاحن يبرم عقد نقل بحري يتعلق ببضاعة باعها إلى المرسل إليه، وأن هذا الأخير يؤول إليه ما يربته هذا العقد من حقوق والتزامات.

إلا أنه ورجوعا لأحكام القانون المدني سيما منه المادة 109 والتي جاء في نصها وأنه:

"إذا أنشأ العقد التزامات وحقوقا شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإن هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، إذا كانت مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه".

إذن فمن النص يتضح أن تأسيس المركز القانوني للمرسل إليه على قاعدة اعتباره خلفا خاصا للشاحن، هو تأسيس صحيح من حيث ما ينتقل إليه من حقوق والتزامات من

¹ قرار محكمة النقض الفرنسية ليوم 20 ماي 1912، مشار إليه د. أحمد حسيني، البيوع البحرية، 1989، ص55.

² مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الدار الجامعية بالإسكندرية، 1952، ص483.

انتقلت إليه البضاعة، أما إذا كان ما رتبته السلف التزاما شخصيا كدفع الأجرة، فإنه لا ينتقل إلى الخلف الخاص إلا بناء على نص في القانون أو باتفاق خاص بين الخلف والسلف.

3- النيابة الناقصة بين الشاحن والمرسل إليه¹، فالشاحن عند تعاقدته مع الناقل باسمه الخاص لكن بإذن ولحساب الغير وهو المرسل إليه، فهو يعتبر في هذا الغرض نائباً عن المرسل إليه مع بقاءه ملزماً شخصياً أمام الناقل، وهو رأي يراه الدكتور مصطفى كمال طه سديداً².

إلا أن جانباً آخر من الفقه يرى أن هذه النظرية تقوم أساساً على افتراض مبدئي جعل المرسل إليه طرفاً في عقد النقل رغم أنه يعتبر غيراً بالنسبة لهذا العقد³. كما أن هذا الغرض يتعارض تماماً مع إمكانية تداول وثيقة الشحن وانتقاله بين أكثر من مستفيد، أما ثالثاً فإن المرسل إليه أو حامل وثيقة الشحن قد لا يكون معلوماً وقت إبرام عقد النقل البحري وبالتالي فلا مجال في هذه الحال للحديث عن نيابة ناقصة بين الشاحن ومرسل إليه مجهول الهوية⁴.

4- العرف المبني على المصلحة التجارية⁵، فالعلاقة بين الناقل والمرسل إليه قد أنشأتها العادات والأعراف التجارية في وقت سابق على ظهور تقسيمات القانون المدني، فالمصلحة التجارية وحدها هي التي كونت العرف وهي التي أنشأت العلاقة المباشرة وحددت نطاقها، إلا أن هذا الرأي أغفل أن كل الأعراف والعادات البحرية تجد لها تأصيلاً قانونياً في القانون البحري بغض النظر عن المصالح التجارية التي تنشأ بها.

¹ رمضان أبو السعود، الدعوى غير المباشرة، الدار الجامعية بالإسكندرية، 1974، ص112.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص254.

³ أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1983، ص59.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص182 - 183.

⁵ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الطبعة الثانية، دون دار للنشر، 1968، ص131.

5- حيازة المرسل إليه وثيقة الشحن، وهو رأي تبناه الدكتور محمود سمير الشرقاوي معتبرا وأن سند الشحن يمثل البضاعة، وحامل ذلك السند له حيازة البضاعة أو بالأحرى الحيازة الرمزية لها¹.

إلا أنه ومع وجاهة هذا الرأي في أن حيازة وثيقة الشحن تخول للمرسل إليه كل الحقوق والالتزامات الثابتة بالسند على البضاعة، إلا أن هناك مأخذا على هذه النظرية، ذلك أن السؤال حول الأساس القانوني لمركز المرسل إليه يبقى قائما من حيث حقه في المطالبة بتنفيذ عقد لم يكن طرفا بالإضافة إلى التزامه بالشروط الواردة وثيقة الشحن²، وقد زاد من عجز هذه النظرية إدخال الكمبيوتر والأجهزة الالكترونية على جميع عمليات النقل البحري وظهور وثيقة الشحن الالكترونية بشكل لا يمكننا معه الحديث عن حيازة وثيقة الشحن.

6- أن العملية القانونية تتم بين ثلاثة أشخاص³، فمنذ البداية يكون المرسل إليه منظما لعقد النقل استثناء لمبدأ نسبية آثار العقد، وهو استثناء غير ذي خطر نظرا للوظيفة الاقتصادية الهامة لعقد النقل البحري للبضائع، إلا أن هذا الرأي كذلك لم يؤسس مركز المرسل إليه من حيث القانون وإنما من حيث آثار العقد الممتدة إليه.

إذن لم تسلم كل الآراء الباحثة في تفسير المركز القانوني للمرسل عليه من النقد، سيما أن أغلبها تفسر الرابطة القانونية بين الناقل والمرسل إليه بالمصادرة على المطلوب، أي بالبحث عن تفسير امتداد آثار عقد النقل البحري للبضائع إلى المرسل إليه عوض البحث في الأساس القانوني لاعتباره طرفا في العقد دون أن يكون طرفا متعاقدًا فيه.

¹ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دون دار للنشر، 1993، ص 328.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 129.

³ Larroumet Cristain, Les opérations juridiques à trois personnes, Thèse DESS. Bordeau 1968. P195.

والقضاء الفرنسي خاض في هذا الشأن وحاول اجتهاداته شأن تفسير المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع وتارة أخرى يعتبره غيرا، وهو ما جعل هذا التباين في الأحكام يولد حالة من القلق في الأوساط المهتمة بالنقل البحري للبضائع لما ينشأ عن هذا التباين من تهديد للمصالح العملية والمالية للمرسل إليه خاصة¹.

إلا أنه وفي حكم حديث نسبي صادر عن محكمة النقض المصرية يوم 1981/02/09، استقر رأي القضاء المصري على تكافؤ مركز المرسل إليه والشاحن عندما يطالب - أي المرسل إليه - بتنفيذ عقد النقل، ومن ثم فإن التزام المرسل إليه كطرف يبدأ من الوقت الذي يطالب فيه بتنفيذ العقد وبالطبع هو زمن لاحق على ارتباط الشاحن بالعقد². أما المحكمة العليا فلم نعثر لها على أي قرار يغوص في التنظيم للمركز القانوني للمرسل إليه في هذا العقد.

إن هذه أطراف عقد النقل البحري للبضائع، والتي تشترك بين جميع أنواع النقل التي سنشرحها تباعا.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دون دار للنشر، 2003، ص 623.

² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 192.

الفرع الثالث: أنواع النقل البحري للبضائع.

نظرا لرواج صناعة النقل البحري واشتداد المنافسة بين الناقلين، ظهرت خدمات نقل جديدة تمخض عنها تنوع في أنماط النقل البحري بين نقل متتابع بحري، ونقل متتابع مختلط.

1- النقل المتتابع البحري:

هو النقل الذي يتم عن طريق واسطة واحدة في جميع أجزائه، وهذه الواسطة هي البحر، ويطلق عليه بعض الفقه "النقل المتعاقب"¹.

أما عقود النقل المستخدمة في النقل البحري المتتابع فإما أن تكون مستقلة عن بعضها البعض، بمعنى أن يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل الأول والثاني كل منهما على حدى، ويكون بالتالي مضطرا في الغالب إلى اللجوء إلى وسيط هو وكيل العبور، يتسلم البضاعة من الناقل الأول في الميناء محل تغيير السفينة ويعهد بها إلى الناقل الموالي له، وفي هذه الحال يبرم النقل بوثيقتي شحن مختلفين، وبالتالي يتحمل كل ناقل المسؤولية عن البضائع خلال الرحلة المتضمنة بياناتها في وثيقة الشحن التي حررها.

وإما أن يجمع جميع أجزائه عملية النقل عقد نقل بحري واحد يقوم بإبرامه الشاحن مع ناقل يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحلها منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول الأخير، وهنا يقوم الناقل المتعهد بإصدار وثيقة شحن مباشرة تغطي عملية النقل كلها، وفي هذه الحال نجد أن الناقل يتمتع بصفيتين، الأولى صفة الناقل في النقل الأول، وأما الصفة الثانية فهي صفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل التالي²، وهنا

¹ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط - الأوجه التجارية والقانونية - دون دار للنشر، 1998، ص34.

² سوزان علي حسين، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، دون دار للنشر، 1998، ص8.

يسأل الناقل المتعاقد عن الأضرار اللاحقة بالبضائع خلال عملية النقل البحري المتتابع كلها. وهو ما نصت عليه أحكام المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

وجدير بالذكر أن المشرع الجزائري نص في المادة 764 من القانون البحري على هذا النوع من النقل فجاء فيها: "إذا وضعت وثيقة الشحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة".

ومؤدى هذا النص أن الناقل المتعاقد لمسافة النقل البحري المتتابع كلها يمكنه مطالبة الناقلين الذين يتعاقد معهم لاحقا بأن يحرروا له وثيقة شحن لكن يشترط أن تتضمن هذه الوثيقة بيانا يفيد أن البضائع منقولة بوثيقة شحن مباشرة، وهذا حتى يتمكن المرسل عليه صاحب الحق في البضاعة من حسن التعرف على الناقل المتعاقد والمسؤول عن البضائع طيلة النقل المتتابع البحري.

2- النقل المتتابع المختلط:

وهو النقل الذي يتم بطرق نقل مختلفة، مع ضرورة أن يكون البحر جزءا منها، ومثال ذلك أن تكون البضاعة مرسلة من وهران إلى باريس، فتنتقل من ميناء وهران إلى ميناء مرسيليا عبر البحر، ثم بالقطار أو الشاحنة برا، ثم عبر النهر إلى غاية باريس، وفي هذه الحال يمكن نقل البضاعة بأحد الغرضين:

أولهما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري، ثم مع الناقل البري، كل منهما على حدى، وفي هذا الغرض يتوافر لنا عقدان مستقلان وهي الطريقة الأكثر رواجاً.

وثانيهما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة بالطريق البحري والطريق البري أو الجوي أو النهري معا، في هذه الحال يقوم عقد نقل واحد يضم عمليات

نقل مختلفة بواسطة وثيقة شحن مباشرة، أين يتعهد الناقل البحري بإيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه وذلك إعمالاً لأحكام المادة 763 من القانون البحري التي تنص أنه :

"تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئياً بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكة الحديدية".

المطلب الثاني: تجسيد عقد النقل البحري للبضائع في وثيقة الشحن.

خرجت كل التشريعات المنظمة للنقل البحري للبضائع عن قاعدة حرية الإثبات في الأعمال التجارية، وأوجب إثبات هذا العقد بالكتابة، والمشرع الجزائري حذا حذو سابقه من المشرعين في هذا الشأن ونصت المادة 748 من القانون البحري في أحكامها على وجوب تجسيد هذا العقد في شكل مكتوب يسمى - وثيقة الشحن - Le connaissance -.

وعلى هذا فإن اشتراط الكتابة بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع إنما هو للإثبات فقط وليس لانعقاد العقد كونه عقدا رضائياً بحسب ما سلف ذكره، ويترتب على هذا العقد في وثيقة الشحن أنه لا يجوز إثباته بالشهادة أو القرائن، وإنما يجوز إثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين أو الإقرار¹ بحسب ما ذهب إليه الدكتور علي البارودي.

وعملياً يلجأ الناقل وبمجرد توصله بالبضائع إلى إصدار وثيقة الشحن وتسليمها إلى الشاحن، والانتشار العملي لهذه الوثيقة يرجع إلى الأشكال التي يمكن أن تفرغ فيها، وإلى سهولة تداولها والوظائف التي تؤديها وهو ما سنفصله بحسب ما يلي.

¹ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الطبعة الرابعة، منشأة المعارف، 1983، ص143.

الفرع الأول: تعريف وثيقة الشحن وبياناتها القانونية.

قليلة هي التعريفات الفقهية لوثيقة الشحن¹ وذلك بالنظر لكونها وثيقة مهمة من حيث أثارها القانونية ووظائفها، لا من حيث مفهومها، فالدكتور مصطفى كمال طه يعرفها بأنها الإيصال الذي يوقع عليه الربان بتسلمه البضاعة على متن السفينة². وكما عرفها البعض من الفقه وأنها الورقة التي تكتب عند شحن البضاعة على السفينة بالفعل، لإثبات واقعة الشحن ذاتها³.

أما اتفاقية هامبورج لسنة 1928 والمتضمنة تعريف للفقهاء الفرنسي *connaissance* مع التعليقات على التعريفات وأحكامها تعني بوظيفة السند أو وثيقة الشحن أكثر من التعريف بها.

يطلق عليه التشريع المصري "سند الشحن" والمشرع الفرنسي *Le connaissance* والانكليزي *bill of lading* الحديث عن وثيقة الشحن الالكترونية هنا يمثل وثيقة.

ومن هذا المنطلق اجتهاد بعض الفقهاء للتأسيس قانونا لسند الشحن الالكتروني قولا وأنه وإن كان يتعارض مع بعض خاصيات سند الشحن المكتوب كالتظهير والتداول عموما، إلا أنه يؤدي نفس دوره في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، يرى هذا الرأي أن سند الشحن الالكتروني يؤدي بشكل أحسن الدور المنوط بسند الشحن كوثيقة من وثائق التجارة الدولية وليس كوسيلة إثبات عقد النقل البحري للبضائع فقط.

فقد عرفت في المادة 7/1 منها المقصود من مصطلح سند الشحن - أي وثيقة الشحن بحسب إصلاح المشرع الجزائري - وجاء فيها أنه :

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، - دراسة مقارنة -، الطبعة الأولى، 2006، منشورات الحلبي الحقوقية، ص194.

² علي البارودي، محمد فريد العويني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص318.

³ سوزان علي حسين، سند الشحن الالكتروني، دار الجامعة الجديدة، 2010، ص10.

"وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع وشحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد على وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها".

والملاحظ في هذا التعريف، أنه يعرف وثيقة الشحن بوظيفتها، والالتزامات المتجسدة فيها، ويذكر حتى الأشكال التي يمكن أن يتم صيغتها فيها، دون أن يحدد بياناتها الوجوبية والتي تكسبها صفة وثيقة الشحن.

أما التشريعات الوطنية المنظمة للنقل البحري للبضائع فإنها في الغالب منها لم تعتنى بتعريف وثيقة الشحن كما يصطلح عليها المشرع الجزائري، والذي مضى على نفس الدرب حين نظم أحكام هذه الوثيقة في الفصل الثاني من الباب الثالث من القانون البحري ضمن أكثر من عشرين مادة، دون أن يورد تعريفا لها.

وإن كانت وثيقة الشحن تثبت عقد نقل البضائع عبر البحر، فإن ذلك لا ينتقص من رضائية هذا العقد في شيء، فالكتابة هنا شرط إثبات لا شرط انعقاد، كون أن هذا العقد ينشأ قبل إصدار الناقل لوثيقة الشحن، كما قد يسلم الناقل وثنائق للشاحن تفيد حقه في البضائع، يستطيع بمقتضاها الحصول على وثيقة الشحن، وعليه فعدم إصدار وثيقة الشحن لا ينفي أن تكون في مواجهة عقد النقل البحري للبضائع، طالما أنه يمكن إثبات هذا العقد بالوثائق التي تفيد حق الشاحن في البضائع، أو حتى بالمراسلات والكتابات الصادرة بين الناقل والشاحن وهز ما لمحت إليه أحكام المادة 750 من القانون البحري حين جاء فيها :

"إذا سلم الناقل للشاحن خلال استلام البضائع، وثنائق تعطيه الحق بهذه البضائع يستطيع أن يطالب بوثيقة الشحن مقابل استلام البضاعة".

ومن هذا المنطلق اجتهد بعض الفقه للتأسيس قانونا لسند الشحن الالكتروني قولا أنه وإن كان يتعارض مع بضع خصائص سند الشحن المكتوب كالتظهير والتداول عموما، إلا أنه يؤدي نفس دوره في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، ويرى هذا الرأي فإن سند الشحن الالكتروني يؤدي بشكل أحسن الدور المنوط بسند الشحن كوثيقة من وثائق التجارة الدولية، وليس كوسيلة إثبات عقد النقل البحري للبضائع فقط.¹

وبفعل شيوع استعمال هذه الوثيقة، وتفعيل دورها من طرف الاتفاقيات الدولية والقوانين البحرية الوطنية، أصبحت وثيقة الشحن متعددة الوظائف.

- فوثيقة الشحن إثبات لاستلام الناقل للبضاعة المذكورة بياناتها بها من يدي الشاحن أو ممثليه، ثم إثبات لشحن تلك البضاعة على السفينة، وهو مؤدى نص المادة 749 من القانون البحري، والتي جاء في نصها أنه :

"تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر...".

- وثيقة الشحن تعتبر وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، ذلك أن ذروة إثبات هذا العقد تكون متى تم إفراغه في هذه الوثيقة.

ثم انتهى التطور الوظيفي لوثيقة الشحن إلى أن أصبحت تمثيلا للبضاعة المذكورة على متنها، فهي تمثل البضاعة المشحونة ذاتها وتقوم مقامها، بل ويعتبر حاملها بمثابة حائز البضاعة المذكورة لها ولو أنه حيازة رمزية وليست حيازة² حقيقية وهو ما نصت عليه المادة 749 من القانون البحري وأنه :

¹ سوزان علي حسن، سند الشحن الالكتروني، المرجع السابق، ص 10.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 328.

"تشكل وثيقة الشحن ... وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها".
وتمثيل وثيقة الشحن للبضاعة هو الذي يسمح أثناء سيرها بحرا، بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع، ورهم وغير ذلك، حيث يقوم تسليم سند الشحن للمشتري أو الدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها¹.

أما البيانات القانونية الواجب الالتزام بها في وثيقة الشحن فالأصل أن لأطراف وثيقة الشحن أن يضمنوها ما يروونه مناسبا من بيانات، لا يقيد حريتهم في ذلك إلا وجوب أن تشمل هذه الوثيقة على قدر أدنى من البيانات التي نص عليها المشرع الجزائي في عدة مواد من القانون البحري.

فالمادة 748 من القانون البحري نصت وأنه:

"بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف، والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

أما المادة 751 من القانون نفسه فجاءت ببيان آخر حين نصت أنه:

"يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة (مشحونة) وكذلك اسم السفينة وبيان تاريخ التحميل".

ثم جاء في نص المادة 752 من القانون البحري أنه:

"يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

¹ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص516.

أ. العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

ب. عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

ج. الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة".

وبطبيعة الحال فبيانات البضائع هذه تدرج ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن بحسب ما نصت عليه أحكام المادة 753 من القانون البحري.

أما المادة 760 من القانون ذاته فنصت على توقيع الناقل والشاحن على وثيقة الشحن كبيان وجوبي.

إذن من استقراء هذه النصوص وتحليلها يتضح وأن المشرع الجزائري لم يعتمد تعداد بيانات وثيقة الشحن حصرا وإنما ذكر أهمها وما يراه وجوبيا منها تؤدي وثيقة الشحن وظيفتها القانونية، وترك للمتعاقدين حرية وضع أي بيان اتفاقي يبدو لهما أو لأحدهما مفيدا، وقد استقى مشرعا تعداد بيانات وثيقة الشحن من اتفاقية هامبورغ الموقعة في 15 مارس 1928.

ولا يترتب على انعدام أو عدم وضوح بيان من البيانات المذكورة أعلاه بنص المواد 748، 751، 752، 790 من القانون البحري أي نوع من أنواع البطلان، إنما قد ينقص ذلك من دور وثيقة الشحن في الإثبات بحسب أهمية البيان الناقص أو غير الواضح، وتناديا لإشكاليات عملية تتجز عن غياب أو نقص بيان من بيانات وثيقة الشحن، كان من الأجدر

أن يترك للسلطة التنظيمية مهمة تحديد بيانات وثيقة الشحن أو حتى وضع نموذج موحد لها.

كما أنه يجب التفرقة بين بيانات وثيقة الشحن الواردة عمليا على وجه الوثيقة من هوية الأطراف، وصفة البضائع وعناصر الرحلة وغير ذلك، ويبني شروط تنفيذ النقل والتي غالبا ما ترد بظهر السند.

وأما بيانات وثيقة الشحن فنسهب في تفصيلها كما يلي:

1. بيان هوية الأطراف :

ذكرت المادة 748 من القانون البحري في أحكامها هوية الأطراف كبيان من بيانات من وثيقة الشحن وذلك دون تحديد المقصود من هوية الأطراف، أن عناصر الهوية كثيرة تحتتمل الوسع والضيق في تعدادها، فما هي عناصر الهوية التي قصدها المشرع الجزائري؟.

ما من شك وأن الشرع قد توخى من وراء ذكر هوية الأطراف في وثيقة الشحن التعرف على أطراف العقد، وخاصة في حال ظهور إشكالات عملية تستدعي مراسلات وخطابات بين أطراف العقد وحتى اللجوء إلى القضاء أحيانا، ولت يتسنى هذا أو ذاك إلى معرفة تامة بعناصر هوية أطراف العقد المذكورة في وثيقة الشحن، وبذلك يمكن تصور حصر عناصر هوية الأطراف في وثيقة الشحن في صفة الطرف كناقل أو ريان أو شاحن أو مرسل إليه، ثم لقبه واسمه، وعنوانه، كما يمكن تصور ذكر أحد الأطراف بتسمية الشخص المعنوي وتحديد نوعه ومقره الاجتماعي ولقب واسم ممثله متى كان شركة تجارية أو مؤسسة عمومية.

لكن وفي هذا المقام يستحسن أن يعدل المشرع الجزائري نص هذه المادة ليحدد عناصر هوية الأطراف التي يرى نكرها ضروريا في وثيقة الشحن، وعمليا يذكر اسم الناقل

بأحرف كبيرة على صدر وثيقة الشحن، كما أنه يوقع على وثيقة الشحن وكل نسخها بنفسه أو بواسطة ممثل عنه طبقاً للمادة 760 فقرة 2 من القانون البحري، أما في حال عدم وضوح اسم الناقل على وثيقة الشحن فيعد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل إعمالاً لنص المادة 754 من القانون البحري.

أما الشاحن فتذكر هويته في وثيقة الشحن مع توقيعه عليها وعلى كل نسخها طبقاً للمادة 760 من القانون البحري في فقرتها الثانية.

وأما المرسل إليه فلا يدرج اسمه في سند الشحن إلا إذا كان هذا السند اسماً¹.

2. بيان البضائع الواجب نقلها :

نصت المادة 748 من القانون البحري على قيد البضائع الواجب نقلها كبيان ثان من بيانات وثيقة الشحن دون تحديد كيفية قيد هذه البضائع، لكن المادة 752 من نفس القانون أوضحت الكيفية بأن أوجبّت تضمن وثيقة الشحن كافة العناصر المحدودة للبضاعة المنقولة وحصرت هذه العناصر في ثلاث :

- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع.

- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها.

- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

وتدرج هذه البيانات ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن قبل الشروع في تحميل البضاعة وهذا ما نصت عليه المادة 753 من القانون البحري، ويعتبر الشاحن في هذه الحال ضامناً للناقل صحة تصريحاته هاته فيما يخص العلامات وعدد

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الدار الجامعية بالإسكندرية، 1952، ص 205.

وكمية ووزن البضائع، كما أن المشرع منح الناقل إمكانية التحفظ على البيانات الواردة في التصريح الكتابي للشاحن وذلك كما يلي :

أولاً: أن يرفض الناقل تسجيل تصريحات الشاحن في وثيقة الشحن.

مكنت المادة 7558 من القانون البحري الناقل شخصياً دون غيره أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن فيما يتعلق بـ:

أ- بعدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواعٍ جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

ب- أو بعلامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

ثانياً: أن يدرج الناقل البيان الملائم لحالة وتكييف البضائع في وثيقة الشحن

أجازت المادة 756 من القانون البحري للناقل أو نائبه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بالحالة والتكييف الظاهريين للبضائع، وذلك متى وجدت لديه دواعٍ جدية للشك في صحة تصريح الشاحن شأن حالة وتكييف البضاعة الواجب نقلها، أما إذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها جاز للناقل هنا أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتوى البضاعة المحزومة.

تزيد هذه التحفظات الموسومة على وثيقة الشحن من صعوبات الشاحن في تصريف البضاعة وبيعها وهي في الطريق، أو بالاقتراض من البنك برهن البضاعة بواسطة وثيقة الشحن، لأن البنك لا يعرف حقيقة مقدار البضائع المراد رهنها¹، وبغية تفادي هذه الآثار لجأ

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 208.

الشاحنون إلى ابتكار وسيلة تقيهم شر تحفظات الناقل في وثيقة الشحن، وذلك بأن يعطي الشاحن تعهدا يعرف بخطاب الضمان في التشريعات العربية¹.

أما المشرع الجزائري فنص في أحكام المادة 757 من القانون البحري على هذه الخطابات باصطلاح مختلف، وجاء في النص بأنه:

"تعتبر باطلّة وعديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل والاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها، بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن".

ويؤخذ على المشرع الجزائري في نص المادة 757 من القانون البحري عدم تحديده لمفهوم الغير، إضافة إلى إهماله للمركز القانوني للمرسل إليه بالنسبة لهذه الرسائل أو الاتفاقيات، لكن رجوعا إلى صياغة نص المادة يتضح وأن الحديث عن الغير يخص الاتفاقيات والرسائل المحررة من الشاحن إلى الناقل دون وثيقة الشحن وبذلك ولكون المرسل إليه ليس طرفا في هذه الرسائل فإنه يعتبر الغير إلا في الحال التي يكون فيها الشاحن هو نفسه المرسل إليه، لهذا يستحسن تعديل صياغة المادة 757 من القانون البحري حتى يظهر من نفسها اعتبار المرسل إليه من الغير صراحة.

3. بيان عناصر الرحلة الواجب إتمامها :

نص المشرع الجزائري على عناصر الرحلة الواجب إتمامها كبيان في وثيقة الشحن وذلك بنص المادة 748 من القانون البحري، لكن المشرع لم يوضح مفهوم عناصر الرحلة ولم يعددها، وهنا لنا أن نتصور أن المشرع قصد من وراء هذا البيان : شروط النقل أي

¹ وهو ما نصت عليه المادة 207 من قانون التجارة البحرية المصري، عن كمال عمدي، المرجع السابق، ص523.

مكان الوصول والتسليم، والطريق المتفق عليه وحتى القانون الواجب التطبيق أحيانا وهو ما يعرف عمليا بشرط بارامونت La cause paramont¹.

غير أنه عمليا كلما نجد شروطا من اتفاق الأطراف وذلك بالنظر إلى كون عقد النقل البحري من عقود الإذعان كما سبق وأن ذكرنا، ولذلك فإن نماذج وثيقة الشحن المطبوعة غالبا ما تحتوي جملة من الشروط المتعارف عليها التي تقارب ملايين شرطا.

4. بيان أجرة الحمولة الواجب دفعها:

نصت المادة 748 من القانون البحري على بيان أجرة الحمولة الواجب دفعها كبيان من بيانات وثيقة الشحن، لما لذلك من أهمية كالتزام مقابل لالتزام الناقل بالنقل، وكحد أقصى للتعويضات الواجبة للناقل في بعض الحالات.

وقد حددت المادة 797 من القانون البحري طريقة تحديد مقدار وكيفية دفع الأجرة وذلك باتفاق الأطراف، لكن المشرع أغفل الحديث عن الحالة التي لا تذكر فيها أي أجرة مستحقة بوثيقة الشحن.

وفي الأصل يعتبر الشاحن ملزما بدفع أجرة الحمولة للناقل، ما لم يتفق الطرفان على أن تدفع الأجرة في مكان الوصول فيعد المرسل إليه مدينا بها حتى قبل استلام البضائع.

5. بيان شحن البضائع:

جاء في المادة 751 من القانون البحري على أنه:

"يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة (مشحونة) وكذلك اسم السفينة وبيان تاريخ التحميل".

¹ أحمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون سنة للنشر، ص 173.

ومن ثم فمتى تم تحميل هذه البضاعة على متن السفينة جاز للشاحن أن يشترط تضمين وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" - Embarqué -.

6. بيان اسم السفينة:

تبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل على متنها بضائعه، والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها¹.

غير أنه وللضرورة العملية قد يحصل وأن يغير الناقل السفينة المذكورة بوثيقة الشحن بسفينة من نفس الصنف، بشرط صلاحية هذه الأخيرة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير، وذلك طبقاً للمادة 771 من القانون البحري والتي نصت أنه:

"يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير".

7. بيان مكان وتاريخ وثيقة الشحن وعدد نسخها:

يكتسي مكان إصدار وثيقة الشحن دوراً هاماً كبيان يفيد التعرف على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل البحري للبضائع، أين يخضع النقل أحياناً لأحكام القانون الوطني للدولة التي حررت بها وثيقة الشحن، أو لأحكام معاهدة دولية متى حررت الوثيقة في دولة مصادقة على المعاهدة.

أما تاريخ إصدار الشحن المنصوص عليه كبيان في المادة 751 من القانون البحري، فيفيد تحديد وقت انتقال البضاعة إلى يد الناقل أو من يمثله وبذلك يتحمل ابتداءً من هذا التاريخ المسؤولية الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير²، كما يفيد هذا البيان في حال

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 209.

² مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 211.

البيوع البحرية والاعتمادات المستندية للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، أو حيث تكون ثمة مهلة محددة للناقل تبدأ من تاريخ سند الشحن حيث يكون سند الشحن "مشحون" أي يفيد إتمام الشحن¹.

8. بيان عدد نسخ وثيقة الشحن:

تنص المادة 760 من القانون البحري على ضرورة أن تتضمن كل نسخة من نسخ وثيقة الشحن بما فيها الأصلية عدد النسخ الصادرة، وذلك تقاديا للتقليد والتزوير.

الفرع الثاني: شكل وثيقة الشحن وتداولها.

نصت المادة 758 من القانون البحري وأنه:

"يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب- لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن الأمر.

ت- لحاملها.

إذا لم يعين الشخص وثيقة الشحن عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن".

ثم اتبعت المادة 759 من نفس القانون القول وأنه:

"يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر أي:

أ. وثيقة الشحن الاسمية بالتخلي عن الدين.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 520.

ب. وثيقة الشحن لأمر بالتظهير .

ت. وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن .

يملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة واستلامها".

من هذين النصين يتبين وأن وثيقة الشحن لا تخرج عن ثلاثة أشكال، فإما أن تحرر في شكل وثيقة شحن اسمية C. Nominatif أو لأمر C à Ordre أو للحامل C au porteur .

فإذا كانت وثيقة الشحن اسمية، أي أنها صدرت باسم شخص معين بذاته، والغالب أن يكون ذلك في حال الشاحن هو المرسل إليه نفسه، فإن تداولها لا يتم إلا باتباع أحكام حوالة الحق بحسب نص المادة 236 من القانون المدني وما بعدها، وبهذا فليس في هذه الحال للناقل أن يسلم البضاعة عند الوصول إلا للشخص المسمى في وثيقة الشحن حسب نص المادة 784 أو من القانون البحري، أو إلى الشخص الذي تحولت إليه الوثيقة طبقاً لأحكام حوالة الحق في القانون المدني.

إذا كانت وثيقة الشحن لأمر وهو الشكل الأكثر رواجاً، فإن تداولها يكون بالتظهير الناقل للملكية، وإذا وقع التظهير لأمر المظهر إليه جاز لهذا الأخير إعادة تظهير وثيقة الشحن لأمر شخص آخر وهكذا دواليك.

أما وثيقة الشحن لحاملها فيتم تداولها بمجرد التسليم، وبهذا وجب على الناقل أن يسلم البضاعة لمن يتقدم إليه حاملاً وثيقة الشحن، وهنا تجدر الإشارة وأن استعمال هذا الشكل لوثيقة الشحن نادر للغاية حتى لا نقول منعدم الأثر، وذلك نظراً لمساوئه في حال ضياع أو سرقة الوثيقة، وما ينجر عن ذلك من سقوط ملكية حامل الوثيقة للبضاعة المذكورة بها.

الفرع الثالث : القوة الثبوتية لوثيقة الشحن.

ثارت بشأن القوة الثبوتية لوثيقة الشحن مناقشات حادة في عدة مؤتمرات أهمها مؤتمر لاهاي سنة 1921 ومؤتمر بروكسل الدبلوماسي لسنة 1922، وذلك بين دول كانت ترى جعل وثيقة الشحن وسيلة الإثبات الوحيدة لعقد نقل البضائع بحرا، ودول أخرى كانت ترى فتح باب الإثبات لطرق إثبات عدا سند الشحن¹.

أما المشرع الجزائري فلقد نص في المادة 761 من القانون البحري أنه:

"تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل ثابتة بالفرنسية، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك لا يقبل ما يخالفها إلا إذا نقلت الوثيقة كامل من الغير بحسن نية".

لذلك تعتبر وثيقة الشحن قرينة باستلام البضاعة من قبل الناقل بالحالة والبيانات المسجلين فيها إلا إذا ثبت ما يخالفها، ولا يقبل الدليل العكسي هذا إذا نقلت الوثيقة كامل من الغير بحسن نية². وعليه فإن نطاق قوة الإثبات لوثيقة الشحن يختلف بسبب الحالتين التاليتين:

أولا : القوة الثبوتية لوثيقة الشحن بين الناقل والشاحن.

ليس لوثيقة الشحن قوة مطلقة في الإثبات بين طرفيها، بل يجوز إثبات عكس بيانات الوثيقة بالشكل السابق دراسة وبحسب نص المادتين 755 و 756 من القانون البحري، وللناقل مثلا إثبات أنه لم يستلم البضاعة بالحالة الوارد بيانها بوثيقة الشحن وذلك بكافة طرق

¹ Marais Georges, les transports internationaux de marchandises par MER et la jurisprudence en droit comparé, LGDJ, paris, 1949, P86.

² مستيري فاطمة، المرجع السابق، ص55.

الإثبات، مادامت المادة 761 أعلاه لم تقيد حرية الناقل في إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بطريقة خاصة في الإثبات.

ثانيا: القوة الثبوتية لوثيقة الشحن بالنسبة إلى الغير حسن النية.

في مواجهة الغير حسن النية - أي حامل وثيقة الشحن أو المرسل إليه عندما يكون شخصا آخر خلاف الشاحن - لا يجوز إطلاقا تفويض الدليل المستفاد من وثيقة الشحن، وحجة ذلك أن المشرع قصد من وراء تقرير هذا الحكم تسهيل تداول وثيقة الشحن وتدعيم قوتها الإثباتية، وأن الهدف لا يتحقق إلا بمنع الناقل والشاحن من نقص ما لسند الشحن من قوة الإثبات¹.

وعلى ذلك فإن إثبات عكس بيانات سند الشحن المتعلقة بالبضائع يكون غير مقبول في مواجهة الغير الحسن النية الذي لا علم له بمواصفات للبضاعة غير تلك المذكورة على وثيقة الشحن.

أما إذا تجمعت صفتي الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد فنلاحظ أن المشرع لم يعتبر المرسل إليه في هذه الحالة من الغير، طالما أنه، في المادة 761 في الفقرة 1 الثانية منها اشترط انتقال وثيقة الشحن إلى الغير، وبالتالي ما دامت الوثيقة لم تنتقل وهي في يد الشاحن بصفته هاته وبصفته مرسلا إليه في آن واحد، فالمرسل إليه في هكذا حال لا يعتبر من الغير، ومن ثم يخضع الاحتجاج بوثيقة الشحن للأحكام المتعلقة بحجية وثيقة الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن².

¹ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 150.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني، طبعة 1993، ص 59.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع.

تطرقنا في المبحث الأول لماهية عقد النقل البحري للبضائع، والآثار القانونية المترتبة عنه، من التزامات متبادلة في مواجهة أطراف هذا العقد، كما عرفنا وثيقة الشحن باعتبارها أهم وثيقة على الإطلاق سواء في عملية النقل البحري للبضائع أو العقد المبرم، ونتطرق في هذا المبحث إلى آثار عقد النقل البحري للبضائع، والتي تختلف باختلاف أطراف العقد، فأوجد التشريع والفقهاء التزامات يتحملها كل من الشاحن والمرسل إليه، كما رتب أيضا التزامات تقع على عاتق الناقل البحري لهذه البضائع، وسنفصل إتبعا في كل ذلك.

المطلب الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.

حدد المشرع لشاحن البضائع التزاما بتسليم البضائع للناقل وبالتصريح الكتابي الدقيق لبياناتها مع ضرورة إعلام الناقل بمدى خطورة البضائع المشحونة وأخيرا بدفع أجرة الحمولة للناقل، وكل هذه الإلتزامات سنفصل فيها فيما يلي:

الفرع الأول: إلتزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل.

نصت المادة 772 من القانون البحري وأنه:

"يجب على الشاحن ومن ينوب عنه أن يقوم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

وفي حال عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجره الحمولة المتفق عليها".¹

وتسليم الشاحن البضائع للناقل تحسبا لشحنها هو أولى مراحل تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وبما أنه سبق البيان وأن عقد النقل البحري للبضائع ليس من العقود العينية فلذلك نجده لا ينشأ باستلام الناقل البضائع إنما عقد موجود وقائم قبل ذلك.

ويكون تسليم الشاحن البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، وقد يكون مكان التسليم خارج دائرة ميناء الشحن كأن يكون التسليم في مصنع الشاحن أو مستودعاته، وإذا لم يتضمن العقد تحديدا لزمان ومكان التسليم فإنه يرجع إلى العرف السائد في ميناء الشاحن ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك كأن يتفق الطرفان على شخص آخر يحدد مكان وزمان التسليم.

كما أنه من البدهة وأن إخلال الشاحن بهذا الالتزام موجب للتعويض، وذلك ما نصت عليه المادة 772 من القانون البحري في فقرتها الثانية، غير أن المأخوذ على المشرع الجزائري في الوقت والمكان المحددين فقط، دون أن يشمل هذا الإخلال حالات تأخر الشحن عن تسليم البضائع للناقل مما يسبب أضرار للناقل ليس له أن يطالب بتعويضه عنها بحسب أحكام القانون البحري، وإنما له المطالبة بالتعويض الإتفاقي المسبق تحديده بين الطرفين في صورة شرط جزائي أو الرجوع إلى أحكام نص المادة 182 من القانون المدني أين للقاضي أن يلزم الشاحن بتعويض الناقل بقدر ما لحق هذا الأخير من خسارة وما فاتته من ربح.

كما أن المأخوذ في نفس السياق على المشرع الجزائري هو إغفاله للحالة التي يكون فيها الطرفان لم يتفقا بعد على أجره الحمولة، فيتخلف الشاحن عن تقديم بضاعته إلى الناقل في الزمان والمكان المحددين علما وأن أجره الحمولة من بيانات وثيقة الشحن التي لا تسلم إلا بعد استلام الناقل لبضاعته، بغرض تقدير الأجرة بوزن البضائع أو عددها وهنا لنا أن نتساءل كيف يتم تقدير التعويض الواجب في هذه الحال

¹ وهو نفس معنى المادة 218 من قانون التجارة البحرية المصري، عن كمال حمدي، المرجع السابق، ص 559.

يرى بعض الفقه في هذا الشأن¹ أن تحديد الأجرة منوط أصلا بإرادة الطرفين، إذا لم يتضمن عقد النقل تحديدا للأجرة فإنه يرجع في هذا الخصوص إلى العرف والقياس على أجرة المثل يوم إبرام العقد، فتكون هذه الأجرة حدا أقصى للتعويض الواجب للناقل عن عدم تقديم الشاحن لبضاعته في الوقت والمكان المحددين.

وفي هذا السياق من المستحسن لو أن المشرع الجزائري وضع نظاما قانونيا لتعويض الناقل عن عدم تقديم الشاحن البضاعة المراد نقلها في الوقت والمكان المحددين أوصى تأخره عن ذلك نظاما يأخذ كمعيار لتقدير التعويض الواجب للناقل نسبة البضاعة الشاحن من حمولة السفينة التي كانت تستعمل لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع أو مدة تأخر الشحن عن تقديم البضائع.

الفرع الثاني: إلتزام الشاحن بالتصريح الكتابي ببيانات البضائع.

من شأن القول سابقا وأن عقد النقل البحري للبضائع عقد ملزم للجانبين أن يجعل إلتزام الناقل لتحرير وثيقة الشحن التزاما مقابلا لالتزام الشاحن بالتصريح الكتابي ببيانات البضائع حيث نصت المادة 753 فقرة 1 من القانون البحري في فحواها أن إدراج البيانات ضمن وثيقة الشحن يتم على أساس التصريح الكتابي للشاحن وهو الإلتزام المرافق لالتزامه بتسليم البضائع المراد شحنها إلى الناقل.

بيد أن المشرع لم يطلق حرية الشاحن في إدراج البيانات ما يراه بالتصريح الكتابي، وإنما جعل للشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه هذا بحسب أحكام المادة 753 فقرة 2 من القانون البحري، وذلك فيما يخص لعلامات، وعدد وكمية ووزن البضائع المراد شحنها، وهو ما يصطلح عليه الدكتور صلاح الدين عبد اللطيف الناهي بواجب الصدق عند الإدلاء بالبيانات² وبذلك يعتبر الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بالبيانات الواردة بالتصريح الكتابي للشاحن، ومن ذلك مثلا المصاريف

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 562

² صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 209

الناشئة عن نقل البضائع تزيد عن عدد أو الوزن الذي صرح به الشاحن الذي يصبح ملزما بأداء هذه المصاريف إلى الناقل غير أن مسؤولية الشاحن تجاه الناقل في هذا الشأن لا تحرر هذا الأخير من التزاماته ومسؤوليته الناتجة من عقد النقل تجاه الغير.

كما أوجب القانون البحري سيما في مادته 778 على الشاحن أن يعلم الناقل أو من يمثله عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو البضائع الخطيرة التي ما كان الناقل ليقبل بتحميلها عند معرفته نوعها أو خاصيتها كالمواد المشتعلة وبذلك فقد جعل المشرع الجزائري مدى قبول الناقل تحميل البضائع معيارا لتقدير خطورتها، وكان الأجر بالمشرع إعطاء السلطة التنفيذية وإمكانية أن تنظم حصر أنواع البضائع التي تجب على الشاحن إعلام الناقل بمدى خطورتها وذلك حتى نحمي كلا الطرفين من التعسف.

والعبرة من إلزام الشاحن بإعلام الناقل بمدى خطورة البضاعة المراد نقلها، هو تجنب السفينة والحمولة ما قد تسببه تلك البضاعة الخطيرة من أضرار طوال مدة الرحلة، وتمكين الناقل من اتخاذ الاحتياطات اللازمة بحسب مدة خطورة البضاعة، سيما وأن نقل البضاعة الخطيرة بحرا يخضع للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال طبقا لما نصت عليه المادة 801-1 من القانون البحري.

ومتى أخل الشاحن بواجب إعلامه الناقل بمدى خطورة البضائع المراد نقلها فإن المادة 778 من القانون البحري في فقرتها الأولى تجيز للناقل متى وأينما أراد أن يقوم بتنزيل هذه البضائع أو إتلافها أو جعلها غير ضارة، وذلك دون أي تعويض للشاحن أو المرسل إليه، بل وإضافة إلى ذلك يبقى الشاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة عن تحميلها بصفة مباشرة أو غير مباشرة.

أما في الحال التي يكون فيها الناقل وموافقا على تحميل البضاعة خطيرة، ثم وأثناء الرحلة يظهر أن هذه البضاعة قد أحجمت تشكل خطرا على السفينة أو الحمولة، فيجوز للناقل تنزيل أو إتلاف أو جعل البضائع غير ضارة في أي وقت ومكان ودون أي تعويض،

ما لم تترتب عن ذلك خسارة مشتركة أين يجوز للشاحن مباشرة دعوى مساهمة ضد السفينة و ضد الشحنة بحسب أحكام المواد من 299 إلى 331 من القانون البحري.

ثم نصت المادة 779 من القانون البحري في فحواها على مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالسفينة والبضائع جراء خطئه أو خطأ مندوبيه وهي المسؤولية التي تتجاوز إخلال الشاحن بالالتزامات المذكورة أعلاه في مواجهة الغير كالشاحنين الآخرين الذين تسبب الشاحن بخطئه أو خطأ مندوبيه في خسائر لحقت ببضاعتهم فيكون مسؤولاً شخصياً عن تعويضهم عنها.

الفرع الثالث: إلتزام الشاحن بدفع أجره الحمولة.

جاء في نص المادة 797 من القانون البحري في فقرتها الأولى أنه :

"يترتب على الشاحن أجره الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف".

وبذلك فالشاحن يعتبر ملزماً كقاعدة عامة بدفع أجره النقل إلا إذا تم الاتفاق على دفعها في مكان الوصول من طرف المرسل إليه الذي يستلم البضائع وهي الحال التي سندرسها حال دراستنا للالتزامات المرسل إليه.

غير أنه يؤخذ على صياغة هذا النص عدم التحكم في استعمال المصطلحات، فرغم أن المشرع دأب على استعمال أجره الشحن كمصطلح خاص بعد استئجار السفينة في المواد 640 إلى 737 من القانون البحري إلا أنه استعملها في نص هذه المادة كمرادف لأجره الحمولة وهو المصطلح الخاص بعقد نقل البضائع بحراً، وسرعان ما تدارك المشرع هذه الهفوة فاستنفر على استعمال مصطلح أجره الحمولة في المادة 798 من نص القانون وما بعدها وعليه نجد إلغاء وحذف المشرع لمصطلح أجره الشحن من نص المادة 797 من القانون البحري واستبدالها بأجره الحمولة.

أما تحديد أجره الحمولة فقد تركه المشرع لإرادة الطرفين أي الشاحن والناقل، لقد رست العادة على تقدير أجره الحمولة إما بمبلغ جزافي على أساس وزن البضاعة وحجمها أو على أساس القطعة أو القيمة كما هو الحال نقل التحف الفنية وما مثلها¹.

غير أن المشرع وإن لم يتدخل في تحديد أجره الحمولة إلا أنه وسدا للتعسف حصر الحالات تؤثر على التزام الشاحن بدفع أجره الحمولة وإما بسقوطها عنه تماما أو بالإنقاص منها بحسب ما يلي:

فقد نصت المادة 800 من القانون البحري أنه:

"لا تستحق أي أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الالتزامات المذكورة في المواد 770 و773 و775 المذكورة أعلاه".

ويعني ذلك أن الشاحن يعفي تماما من دفع أجره الحمولة وإن لم يكن قد دفعها بعد، وذلك متى فقد الناقل بضائع الشاحن جراء إهمال الناقل التزاماته المتعلقة بتهيئة الناقل بضائع الشحن جراء إهمال الناقل التزاماته المتعلقة بتهيئة السفينة للملاحة، تنظيفها والعناية التامة بتحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وهي الالتزامات التي سنفصل في شرحها لاحقا، كما انه يحق للشاحن في هذه الحال أن يطالب بإرجاعه أجره الحمولة المدفوعة مقدما وذلك طبقا لنص المادة 801 من القانون البحري في فقرتها الأولى التي جاء فيها أنه :

"إذا لم تستحق أي أجره للحمولة، وجب إرجاع أجره الحمولة المدفوعة مقدما".

كما أنه لا تستحق أي أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية كغرق السفينة أو العواصف، إلا إذا أثبت الناقل أن فقدان البضائع ناتج عن عيب ذاتي في الحزم أو خطأ الشاحن أو ممثليه وذلك مؤدى المادة 798 من القانون البحري كما يستحق الناقل طبقا للمادة 799 من القانون البحري أجره الحمولة عن المسافة إذا تم إنقاذ أو

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 226.

استرجاع البضائع المفقودة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع أي المرسل إليه لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي قام به الناقل.

أما في حال رمي الناقل للبضائع في البحر لأجل النجاة العامة فإنه يستحق أجره المحمولة عن هذه البضائع تحت شرط المساهمة بين كافة الشاحنين الآخرين، وهذا ما نصت عليه المادة 801 من القانون البحري في فقرتها الثانية بالقول أنه :

"تدفع للناقل أجره المحمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة تحت شرط المساهمة".

وأما في حال توقف السفر فإنه وطبقا لنص المادة 776 من القانون البحري، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض القيام بما يلزم لضمان مساخنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك دون أي زيادة في أجره المحمولة المستحقة والمتفق عليها بين الطرفين وذلك أن أحكام المادة 777 من القانون البحري تحمل الناقل مصاريف مساخنة البضائع من سفينة إلى سفينة أخرى خلال توقف السفر، بل وتحمله أجره المحمولة لأداء ما تبقى من الرحلة بواسطة السفينة الثانية، ويستطيع الناقل التخلص من هذه الأعباء متى أثبت أنه غير مسئول عن هذا التوقف.

ولتجنب كل هذه الآثار دأب العرف البحري على استعمال وإدراج المتعاقدين شرط دفع الأجرة كاملة مهما كانت الأخطار البحرية وأيا كان مصير البضائع المنقولة، وهذا ما يصطلح عليه بشرط: "الأجرة مستحقة أيا كانت الحوادث" والواقع أن هذا الشرط أقرب إلى أن يكون نوعا من التأمين يقدمه الشاحن للناقل يضمن فيه الأجرة من مخاطر النقل¹.

أما المشرع الجزائري فلم ينص على هذا الشرط لا إيجابا ولا سلبا، غير أنه وما دامت نصوص القانون البحري المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا نصوص مرة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري فقط، فلذلك يجوز لأطراف العقد وضع ما يرونه وما يتفقون عليه من شروط

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 346.

على وثيقة الشحن ومن ذلك الشرط المتعلق باستحقاق الناقل أجرة الحمولة أيا كانت الحوادث.

المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع.

تهمل معظم الدراسات الفقهية المنصبة على عقد نقل البضائع بحرا إلتزامات المرسل إليه الناشئة عن هذا العقد، وذلك لصعوبة تأسيس التزام المرسل إليه رغم أنه لم يشترك في إنشاء العقد، لكن جرى العمل على أن يترتب على عاتق المرسل إليه إلتزامات غالبا ما يكون مردها علاقة التزام سابق بين المرسل إليه والشاحن، فقد يقع مثلا أن يكون المرسل إليه مدينا للشاحن بمبلغ محدد، فيلزم المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة بقدر الدين كاملا فينقضي، أو بجزء منه فتقع مقاصة بينهما.

وجرى العرف البحري في ظل التشريع على أن يتحقق المرسل إليه من حالة البضاعة قبل الاستلام، كما يستطيع معاينتها بواسطة خبراء طبقا للمادتين 788 و789 من القانون البحري ثم يبلغ المرسل إليه الناقل كتابيا في حالة اكتشاف أضرار وخسائر قبل أو وقت تسليمه البضاعة، وإذا لم يفعل اعتبرت البضاعة مسلمة حسب وصفها بوثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، وفي حالة الخسائر التي لا تكون ظاهرة عند التسليم يبلغ عنها خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم إعمالا لأحكام المادة 790 من القانون البحري، وهذه الإجراءات والحقوق المقررة المرسل إليه يقابلها إلتزامان هاما هما: إلتزام المرسل إليه بالتقدم لإستلام البضاعة والتزامه بتسديد أجرة الحمولة إذا تم الاتفاق على تسديدها عند الوصول ونفصل ذلك كما يلي:

الفرع الأول : إلتزام المرسل إليه بالتقدم لاستلام بضاعته.

نصت المادة 793 من القانون البحري على أنه:

"إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها و إذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فورا

بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

لاستلام بضاعته، وذلك في المكان والوقت المحددين، أما إذا تأخر المرسل إليه عن استلام بضاعته دون مبرر فإنه يلزم في هذه الحال أن يؤدي للناقل تعويضاً مطابقاً للخسائر اللاحقة به جراء هذا التأخير وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة 794 من القانون البحري.

أما في حال عدم تقدم المرسل إليه لاستلام البضائع أو رفضه استلامها أو متى كان غير معروف فيقوم الناقل بإيداع البضاعة في المستودع على نفقة وتبعية المرسل إليه متى كان غير معروفاً بطبيعة الحال ويقوم بعلام الشاحن فوراً بذلك، وإذا لم يتقدم أحد لسحب البضاعة المودعة ولم تدفع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، جاز في هذا الحال للناقل طبقاً لنص المادة 795 من القانون البحري أن يبيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة إلا إذا قدمت كفالة كافية.

ولتجنب كل هذا الآثار دأب العرف البحري على استعمال وإدراج المتعاقدين شرط دفع الأجرة كاملة مهما كانت الأخطار البحرية وأياً كان مصير البضائع المنقولة، وهذا ما يصطلح عليه بشرط: "الأجرة مستحقة أياً كانت الحوادث" والواقع أن هذا الشرط أقرب إلى أن يكون نوعاً من التأمين يقدمه الشاحن للناقل يضمن فيه الأجرة من المخاطر النقل من صاحب الحق في البضاعة، أما البضاعة القابلة للتلف بسرعة أو التي تزيد مصاريف إيداعها عن قيمتها فقد خولت المادة ذاتها للناقل أن يقوم ببيعها قبل انقضاء ميعاد شهرين.

غير أن المأخوذ على نص المادة 795 من القانون البحري هو عدم تحديدها للجهة القضائية المختصة بنظر طلب الناقل ببيع بضاعة المودعة بعد انقضاء ميعاد شهرين من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، أو طلبه ببيع البضاعة سريعة التلف أو التي تزيد مصاريف إيداعها عن قيمتها وعندما نتمعن المقصود من نص المادة في عبارتها وأنه:

"يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة"، ويتضح أن الموافقة لا تتعلق بنظر خصومة قضائية بقدر ما تعني تأشير القاضي المختص على طلب الناقل ببيع البضاعة بالموافقة، وبذلك لا يمكن أن تكون الجهة القضائية المختصة بالموافقة على طلب الناقل ببيع البضاعة المذكورة أعلاه سوى رئيس المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها ميناء التفريغ بموجب أمر على ذيل العريضة التي يقدمها الناقل بحسب الإجراءات المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية سيما المادة 536 منه، وذلك نظرا لكون طلب الناقل هذا منصبا على إجراء تحفظي.

الفرع الثاني: إلتزام المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة الواجبة عند الوصول.

رغم أن الأصل هو التزام الشاحن بدفع الأجرة الحمولة للناقل يوم تسليم البضاعة المراد شحنها، وذلك لما جرى عليه العمل من تحديد وتقدير الأجرة على أساس الكمية أو الوزن الذي يتم تسليمه في ميناء الشحن، غير أنه قد يحدث أن يكون دفع الأجرة الحمولة واجبا عند الوصول على عاتق المرسل إليه ومن الناحية القانونية يصعب تأسيس هذا الإلتزام لأن المرسل إليه لم يشترك في إبرام العقد، ولا يجوز أن يرتب العقد التزاما في ذمة الغير وإن جاز له أ، يكسبه حقا.

ويؤسس بعض الفقه¹ كما سبق ذكره التزام المرسل إليه، أن الشاحن يعتبر في تعاقدته مع الناقل نائبا عن المرسل إليه، ولكن في هذه النيابة ناقصة إذ يظل الشاحن طرفا في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفا في هذا العقد وفقا للأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد بدفع الأجرة لا يخلى الشاحن من التزامه بل للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه.

وقد نصت المادة 797 من القانون البحري في فقرتها الثانية على التزام المرسل إليه بدفع أجره الحمولة في قولها أنه :

¹ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص 112-113.

"وفي حال وجوب الدفع الأجرة في مكان الوصول يعد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل بإسلام البضائع"

وهذا النص هو ترجمة حرفية للمادة 41 من المرسوم الفرنسي المؤرخ في 1966/12/31 والمتضمن النظام القانوني لوثيقة الشحن.

ومن هذا النص يتضح أن المشرع ربط قيام المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة الواجبة في مكان الوصول بقبوله استلام البضائع المنقولة، لكن يبقى التساؤل عن حالة رفض المرسل إليه ودفع أجرة الحمولة أو رفضه إستلام البضائع فما هي الضمانات القانونية لاستيفاء الناقل أجرة الحمولة الواجبة له

وتجدر الإشارة إلى أنه عمليا قليلا ما يطرح تطبيق الفقرة الثانية من المادة 797 إشكالات، ذلك أنه عادة ما لا يقوم الناقل بتسليم البضائع إلا بعد قبض أجرة الحمولة¹.

ومع ذلك وحفاظا على حقوق الناقل فقد أقر له المشرع الجزائري جملة من الضمانات نصت عليها أحكام المواد: 792-793-794-795-796-818 من القانون البحري بحسب التالي.

فقد نصت المادة 792 من القانون البحري في فحواها على حق الناقل في حبس البضائع وذلك برفضه تسلمها والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه المستحقات عن نقل هذه البضائع أو تقديمه ضمانا بذلك.

أما المادتين 793-795 من القانون البحري فأجازت أحكامها للناقل متى رفض المرسل إليه استلام البضائع أن يودع البضاعة في المستودع على نفقة وتبعية المرسل إليه مع قيامه بإعلام الشاحن والمرسل إليه فورا بذلك أما إذا لم تسحب البضائع الموضوعة بالمستودع في ميعاد شهرين من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ومتى لم يقم صاحب الحق في

¹ Pierre Bonassies, Christian Scapel, Droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, 2006, p 670.

البضاعة كفالة كافية، فيجوز هنا للناقل استصدار موافقة الجهة القضائية المختصة ببيع البضاعة المودعة، والتي إن لم يكن بيعها لتغطية جميع ديون الناقل والمصاريف المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها عند الشحن مسؤولاً عن الباقي إعمالاً لنص المادة 796 من القانون البحري.

كما منحت المادة 818 من القانون البحري حق امتياز ديون أجرة الحمولة على البضائع المشحونة وذلك في مرتبة الرابعة، وهو امتياز معرض للبطلان بحسب تعبير المادة 820 من القانون ذاته أو السقوط بالأحرى متى لم يتقدم الناقل برفد الدعوى خلال خمسة عشر يوماً من التفريغ وقبل أن تصبح البضاعة المنزلة من السفينة بيد الغير شرعاً.

المطلب الثالث: التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع.

تعتبر التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع أهم التزامات أطراف العقد وذلك بالنظر إلى النتائج القانونية الوخيمة المترتبة على إغفال حسن التنفيذ إحدى الإلتزامات سواء قبل وأثناء الرحلة وحتى بعدها عند الوصول ونفصل في ذلك حسب الآتي:

الفرع الأول: التزامات الناقل قبل بدء الرحلة.

قبل بدء الرحلة البحرية، وبمجرد استلام الناقل البحري للبضائع فإنه ملزم بتحرير الوثيقة الشحن وتسليمها إلى الشاحن، وهذا مؤدى المادة 748 من القانون البحري، وبذلك فهذا أول إلتزام قانوني يقع على عاتق الناقل.

أما إلتزامات الناقل تحضيراً للرحلة البحرية فهي ثلاث عددها أحكام المواد 770-774 من القانون البحري نبحث فيها كما يلي:

فأولا :

نصت المادة 770 من القانون البحري أنه:

"يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ت- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع

وجعلها في حالة جيدة لاستقبالها وحفظها".

فمن هذا النص يستخلص أن إعداد السفينة وتجهيزها يكون لصلاحيتها للملاحة ولتنفيذ عقد النقل البحري المتفق عليه، وبذلك فالحديث عن صلاحية السفينة يشمل صلاحيتها الملاحية وصلاحيتها التجارية في آن واحد.

أما بخصوص إعداد وتجهيز السفينة حتى تكون صالحة للملاحة فيرى بعض من الفقه¹ أن المقصود من ذلك هو أن يتوافر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة بما يسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المتفق عليها في ظروف عادية.

غير أن جانبا آخر من الفقه² يضيف إلى ما جاء به الرأي السابق أنه يتضمن تجهيز السفينة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهل على نحو ما تقضي به القوانين وكذلك تزويدها بالمؤن والوقود بما يتماشى مع مدة ومسافة الرحلة المذكورة في وثيقة الشحن.

أما المشرع الجزائري قد نظم في المواد من 189 إلى 197 والمادتين 222 و 223 من القانون البحري كيفية إثبات صلاحية السفينة للملاحة بموجب شهادة تسلمها السلطة الإدارية

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 235.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 528

البحرية بعد تفتيش دقيق يتم من خلاله التأكد من مدى توافر شروط الأمن والسلامة البحريين في السفينة المراقبة.

أما فيما يتعلق بالصلاحيات التجارية فإن الناقل يلتزم بأن يجعل أقسام السفينة نظيفة ومهيأة لاستقبال وحفظ البضائع التي ستوضع بها.

ثانياً:

فقد نصت المادة 773 من القانون البحري أنه:

"يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يسبق ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن".

إن من نص المادة يتضح وأن الناقل ملزم ببذل عناية عادية لتحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها بحسب الاتفاق الذي يربطه بالشاحن، وبحسب الأعراف السائدة في ميناء التحميل.

فالنائب يقوم بتحميل البضاعة le chargement بعد وضعها من طرف الشاحن على الرصيف وذلك بنقلها من الرصيف إلى متن السفينة بواسطة الروافع أو بضخها إلى عنابر السفينة مثلاً متى كانت البضاعة من السوائل كالغاز والبتروول والخمور...إلخ.

ثم يقوم الناقل بعد ذلك برص البضاعة l'arrivage وهو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها¹، ولما كان رص البضاعة يتعلق بثبات السفينة وطفوها فقد اسند المشرع الجزائري هذه المهمة التقنية لربان السفينة بحسب أحكام المادة 590 من القانون البحري التي نصت أنه:

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 236.

"يجب على ربان السفينة السهر على أن يكون تحميل البضاعة ورصها تفريغها متممة مع حفظ الاستقرار السليم للسفينة قابليتها للملاحة وأمنها".

وقد أثقل المشرع الجزائري كاهل الناقل بالالتزامات حتى أنه أوجب عليه بذل العناية بالبضائع، وقد تكون هذه العناية عادية يبذل فيها الناقل عناية الرجل العادي بالبضائع حسبما تم الاتفاق عليه، بينه وبين الشاحن وحسب أعراف ميناء التحميل كما قد تكون هذه العناية خاصة لما تقتضيه نوعية البضائع وهنا أوجب المشرع على الشاحن أن يبلغ الناقل عن تلك الخصوصية وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع وإذا كان ذلك ممكنا بعلامات ورموز متعارف عليها في هذا المجال.

ثالثا:

فقد نصت المادة 774 من القانون البحري أنه:

"لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارف عليه بوجه العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك كما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

المقصود عمليا بعبارات هذه المادة هو رص البضاعة لا تحميلها وهو ما دأبت عليه اصطلاحيا معظم القوانين البحرية، فقد يقع أن تمتلئ عنابر السفينة بالبضائع فلا تبقى مساحة للرص ما عدا سطح السفينة وهنا أجاز المشرع الجزائري للناقل أن يرص البضائع على سطح السفينة شرط ألا يشكل ذلك خطرا على توازن السفينة وبالتالي على أمن الرحلة، كما أبرمت هذه المادة على الناقل أن يعلم الشاحن بتحميل البضاعة على سطح السفينة إلا إذا كان هذا التحميل قد تم تنفيذا لاتفاق الطرفين حين استعمال الحاويات على سبيل المثال.

الفرع الثاني: إلتزامات الناقل أثناء الرحلة.

تجتمع الإلتزامات الناقل أثناء الرحلة في الإلتزامه بالنقل أي بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الوقت المتفق عليه أو في مدة معقولة متى لم ينفق طرفا العقد على ذلك مسبقا، على أن يراعى في كون المدة معقولة: مسافة الرحلة، نوع السفينة، وقوتها وطبيعة البضاعة¹، وهو نفس الرأي الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 775 من القانون البحري التي جاء في فقرتها الأولى:

" يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي".

والطريق العادي كما أسماه المشرع الجزائري يقابل ما اصطلح عليه بعض الفقه² بالطريق المألوف "وهو الطريق الأكثر استقامة والذي ليس له أن ينحرف عنه إلا بمرور كالانتقاد مثلا وهو ما يعرف بالانحراف المعقول³، *déviati on raisonnable* وهو ما يوافق أحكام المادة 775 من القانون البحري في فقرتها الثانية كما توجب المادة 776 من القانون البحري على الناقل في حالة توقف الرحلة لسبب ما، أن يقوم بما يلزم لضمان مساخنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المتفق عليه وذلك تحت طائلة التعويض ويقع هذا الإلتزام على عاتق الناقل أيا كان السبب توقف السفينة ولو كانت قوة قاهرة.

كما يجب على الربان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا وقع حادث فجائي يعيق إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة وفي هذا الغرض أجازت أحكام المادة 781 من القانون البحري للناقل أن يقوم بإنزال البضائع في أقرب ميناء من ميناء الوصول، أو أن يرجع البضائع إلى ميناء التحميل على أن يتحمل في هذه الحال الناقل مصاريف إرسال

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 538.

² صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 219.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 538.

البضائع ثمانية مالم يكن الامتناع عن إفراغ البضائع في ميناء الوصول يكتسب طابع القوة القاهرة كالحرب مثلا.

وتوجب أحكام المادة 773 من القانون البحري والمذكور نصها أعلاه على الناقل أن يولي البضائع المشحونة عناية عادية أو خاصة بحسب اتفاق الأطراف وطبيعة البضائع المشحونة ويبقى الناقل ملزما بالعناية بالبضائع المنقولة طيلة مدة الرحلة وإلى غاية تسليمها الفعلي للمرسل إليه.

الفرع الثالث: إلتزامات الناقل عند الوصول.

بمجرد وصول السفينة إلى ميناء الوصول فإنه يقع على عاتق الناقل إلتزامان هامان أولهما التزامة بفك وتفريغ البضائع المنقولة، وثانيهما التزامة بتسليمها إلى المرسل إليه.

أولاً:

نصت المادة 780 من القانون البحري أنه بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 763 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"، وبذلك يقع على الناقل عند الوصول الإلتزام بفك البضائع بإخراجها من العنابر التي رصت بها ثم القيام بإنزالها على الرصيف.

فعملية فك البضائع تتم بعناية نفسها المشتركة عند شحنها سواء كانت عناية خاصة أو عادية مع مراعاة العرف السائد في ميناء التفريغ، ويقوم الربان بالإشراف تقنيا على عملية فك البضائع طبقاً لأحكام المادة 590 من القانون البحري، وذلك حرصاً منه على توازن السفينة واستقرارها كما هو الحال عند للشحن.

أما وبعد فك البضاعة فعلى الناقل إنزالها من على سطح السفينة إلى الرصيف أو إلى العوامات التي تطفو بها إلى الرصيف، والتفريغ عملية مادية بحتة فإتمامها لا يبقى للناقل سوى تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

ثانياً:

جاء في المادة 786 من القانون البحري :

"أنه يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه المرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

من ذلك يظهر التزام الناقل أو ممثله بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله، وتسليم البضائع عملية قانونية يتحقق بها إتمام الناقل لتنفيذ جميع التزاماته ويترتب عليها انقضاء عقد النقل البحري للبضائع¹.

وعلى الناقل أو من يمثله كالربان على سبيل المثال بماله من وكالة قانونية بحسب نص المادة 583 من القانون البحري، أو أي وكيل آخر بوكالة إتفاقية أن يقوم بتسليم البضاعة للمرسل إليه القانوني أو من ينوب عنه كوكيل للحمولة، لكن ونظراً لسهولة وسرعة تداول وثيقة الشحن منذ إنشائها إلى غاية وصول السفينة المقلدة للبضائع إلى ميناء الوصول بشكل يضاعف عدد المتعاملين بها ويعقد عملية التعرف على المرسل إليه الشرعي، لذلك أوجب أحكام المادة 787 من القانون البحري وضع طريقة التحقق من المرسل إليه في إتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع أي بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن ، أما المعمول به فهو تحديد المرسل إليه الشرعي بحسب شكل الوثيقة الشحن.

غير أنه قد يحدث ألا يتقدم المرسل إليه في المكان المتفق عليه كما جاء في نص المادة 782 من القانون البحري، وهنا يمكن تصور أن يتم التسليم برصيف ميناء الوصول، كما قد يكون هذا المكان مستودعا خارج ميناء الوصول وهي ما يصطلح عليها "الموانئ الجافة".

إن كل هذه الإلتزامات الثقيلة على عاتق الناقل تنشأ بموجب عقد النقل البحري للبضائع، وتنقضي بانقضائه بالتنفيذ أو الفسخ، وهي الإلتزامات التي ينجم عن إخلال الناقل

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 541.

بحسن التنفيذ ضياع وخسائر كبيرة للبضائع المنقولة يسأل الناقل تعويض صاحب الحق فيها وهي المسؤولية التي تشكل جوهر عقد النقل البحري للبضائع والتي سنتناولها لاحقاً بالتفصيل.

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بعد أن تم بحث مدى ثقل الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع، يبقى أن نعالج مسؤولية هذا الأخير متى تخلف عن تنفيذ التزام من هذه الإلتزامات فتسبب في أضرار وخسائر للبضاعة المنقولة.

وقد كانت مسؤولية الناقل البحري بادئا تخضع لأحكام القواعد العامة في المسؤولية العقدية، ونظرا للظروف الخاصة التي تمارس فيها صناعة النقل البحري، وبعد أن درج الناقلون على اشتراط إعفائهم من المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع أو تحديد هذه المسؤولية، هو ما حدا ببعض التشريعات إلى التدخل لحماية الشاحنين من تعسف الناقلين، بل ودفع الدول المهتمة بالنقل البحري للبضائع إلى إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والموقعة ببروكسل بتاريخ 25 أوت 1924¹.

وقد عمل المشرع الجزائري عند إصداره القانون البحري بالأمر 76 - 80 المعدل والمتمم بقانون رقم 98 - 05² على اقتباس أحكام مسؤولية الناقل البحري المنصوص عليها في معاهدة بروكسل المذكورة أعلاه، وتضمينها بالقانون البحري في أحكام نصوص المواد من 802 إلى 816 منه، وهي أحكام ملزمة ومن النظام العام لا يجوز مخالفتها.

وبذلك وضع المشرع نظاما لمسؤولية الناقل البحري للبضائع شبيها بنظام مسؤولية الناقل البحري، ولدراسة مسؤولية الناقل البحري هاته قسمنا هذا الفصل فيها إلى ثلاث مباحث: أولا: نطاق وحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ثانيا : الإعفاء من المسؤولية، ثالثا: دعوى المسؤولية.

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 246.

² الجريدة الرسمية رقم 29 / 1977، ورقم 47 / 1998.

المبحث الأول : نطاق وحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

وضع المشرع الناقل البحري نطاقا تسري فيه مسؤوليته، كما حدد هذه المسؤولية في حال قيامها بحدود قانونية، وأخرى اتفاقية ترك لأطراف عقد النقل البحري للبضائع سلطة تحديدها في حالات معينة، كل ذلك بحسب ما يلي :

المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

نصت المادة 746 من القانون البحري أنه:

تسري أحكام هذا الباب على ما يلي:

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

ب- في علاقات النقل والغير الحائز على السند عن طريق التظهير وفي وثائق الشحن الصادرة تنفيذا لعقد إيجار السفينة".

يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري ترك أعمال أحكام الباب الثالث من القانون البحري، والمتعلق بنقل البضائع ممكنا على كل عمليات النقل البحري ما عدا تلك التي تتم بموجب عقد إيجار السفينة، ونجد أن من ضمن الأحكام القانونية المتضمنة في هذا الباب تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع والتي لا يمكن الأخذ بها في حال وجود عقد إيجار السفينة، فإذا وقع وأن أصدر مؤجر السفينة أي مالكة وثيقة شحن للمستأجر فإن ذلك لا يؤدي إلى أعمال تلك الأحكام مادامت العلاقة بينهما يحكمها عقد إيجار السفينة، ولا تعود وثيقة الشحن هنا إلا أن تكون إيصالا باستلام البضاعة، غير أنه وبمجرد تظهير المستأجر وثيقة الشحن للغير فإن مؤجر السفينة يصبح مسؤولا في مواجهة حائز وثيقة الشحن عن

طريق التظهير، وذلك لافتراض قائم مفاده أن المظهر إليه لا علم له بطبيعة العقد الذي يربط المؤجر بالمستأجر إن كان عقد نقل بحري للبضائع أم عقد إيجار السفينة، لما بين هذا وذاك من اختلاف سيما من حيث الآثار القانونية، وخاصة ما يتعلق منها المسؤولية.

ومسؤولية الناقل البحري التي رسمها المشرع الجزائري لها نطاق زمني، نطاق مادي، ونطاق من حيث الأشخاص.

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

نصت المادة 802 من القانون البحري أن:

"يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني".

بذلك يكون هذا النص قد حدد نطاق مسؤولية الناقل البحري زمنياً عن الخسائر التي تلحق بالبضائع، وهي المدة بين تكلف الناقل بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله قانونياً.

وما من شك أن المشرع الجزائري يقصد بتكلف الناقل البحري بالبضاعة استلامه إياها من الشاحن أو ممثله وأخذها على عاتقه بحسب نص المادة 739 من القانون البحري التي نصت أنه:

"يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

أما خارج هذا النطاق الزمني أي كل ما يتم من عمليات سابقة على استلام الناقل البضاعة أو من عمليات لاحقة لتسليمه البضائع إلى المرسل عليه، فإن مسؤولية الناقل شأنها غير واردة بتاتا.

والواقع أن هذا التحديد مأخوذ من معاهدة بروكسل 1924، ويتضمن في الظاهر مخالفة لمبدأ "وحدة عقد النقل"، ذلك أن الاتفاق قد يتم على أن يبدأ النقل قبل الشحن ولا ينتهي إلا عند المرسل إليه، فيتضمن عقد النقل البحري مرحلة غير بحرية، ولكنها مرحلة تابعة، ولذلك تتبع الأصل وتسري عليها جميعا أحكام عقد النقل البحري¹.

ولقد جسدت المحكمة العليا تطبيق أحكام نصي المادتين 739 و802 من القانون البحري في العديد من قراراتها، مؤكدة بأن عقد النقل البحري للبضائع لا ينتهي إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وليس قبل ذلك بأي حال من الأحوال، قررت في هذا السياق بتاريخ 1997/07/22 أن :

"مسؤولية الناقل البحري تنتهي بالتسليم القانوني وأن تدخل المؤسسة المينائية للقيام بالتفريغ لا يعني التسليم"².

وبذلك لا يجوز للناقل التنصل إطلاقا من مسؤولية الخسائر التي تتعرض لها البضاعة خلال عملية النقل البحري في أي مرحلة منها بحجة قيام الغير بخدمات نتجت عنها خسائر بالبضائع كون مسؤولية الناقل البحري تظل قائمة - بحسب أحكام القانون البحري واجتهاد المحكمة العليا - إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل عليه الشرعي أو إلى ممثله القانوني، وذلك حتى وإن أثبت الناقل مسؤولية الغير عن الخسائر، والغير هنا لا

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص373.

² قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 1997/07/22، ملف رقم 153230، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص211، أنظر الملحق.

يقصد به الشاحن، ذلك أن خطأ هذا الأخير يعتبر سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية بحسب ما سيتم تفصيله لاحقا.

أما خطأ الغير المقصود في هذه الحال هو خطأ المتدخلين والمتعاملين مع نقل البضائع بحرا من شركات شحن وتفريغ، ومؤسسات مينائية وشركات القطر البحري، والتي مهما كانت أعمالها سببا في الإضرار بالبضائع، إلا أن الناقل لا يملك أن يحتج بذلك فيدفع به مسؤوليته، وهذا خروج عن القواعد العامة للمسؤولية التي تقضي أن خطأ الغير يعفي من المسؤولية، وهو خروج رآه المشرع لازما لحماية صاحب الحق في البضائع المتضررة من احتجاج الناقل عليه بخطأ الغير الذي ليس للمرسل إليه أي علاقة قانونية به من جهة أولى، ومن جهة أخرى فإن التزام الناقل بالحفاظ والعناية بالبضاعة خلال كامل مراحل تنفيذ عقد النقل البحري، وكونه أيضا مسؤولا عن كل الخدمات من تحميل وتفريغ ونقل طبقا لنصوص المواد 765، 773 و 780 من القانون البحري¹، كلها أسباب تبرر خروج أحكام القانون البحري عن القواعد العامة للمسؤولية شأن الأثر القانوني لخطأ الغير.

وقد أكدت المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية وفي العديد من قراراتها² على المسؤولية الشاملة للناقل البحري عند تنفيذ النقل البحري كاملا، ومن ذلك قرارها الصادر يوم 1998/05/16 أين جاء في روحه أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة في الميناء تستتبع مسؤولية الناقل، كون التسليم لم يتم بعد، وقرارها الصادر بتاريخ 1994/09/27 أن التعويض عن الخسائر يتم على أساس التحفظات التي يبلغها المرسل إليه إلى الناقل عند التسليم وليس التفريغ.

¹ مستيري فاطمة، المرجع السابق، ص 60.

² قراري المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 1998/05/16، ملف رقم 199663 وقرار يوم 1994/09/27، ملف رقم 114929، المنشوران بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص 169-178، أنظر الملحق.

الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

من أحكام عقد النقل البحري للبضائع المفصلة سابقا وبخاصة من خلال الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري، فإن التزام الناقل في هذا العقد هو التزام بتحقيق نتيجة - Obligation de résultat - تتمثل في نقل البضائع من ميناء الشحن وإيصالها ثم تسليمها إلى صاحب الحق فيها بميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه، وبذلك فالناقل مسؤول عن عدم تحقيق الغاية المقصودة وليس له رد ذلك إلا بإثباته سببا من أسباب إعفائه من المسؤولية بحسب أحكام المادة 802 من القانون البحري، كما سيلحق تفصيل ذلك.

ومقتضى أن التزام الناقل في عقد نقل البضائع بحرا هو التزام بتحقيق نتيجة أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وإنما يكفي للمضرور إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه بإيصال البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه، ذلك أن عدم تنفيذ الالتزام هو بذاته الخطأ العقدي وليس هو الخطأ المفترض في جانب المدين بل هو خطأ ثابت¹، وعلى الناقل عندما يثبت المرسل إليه عند النقل البحري للبضائع، ألا يقف موقفا سلبيا فيترك المرسل إليه يثبت الخطأ العقدي بالنحو الموضح أعلاه، إنما على الناقل أن يثبت أنه قد قام بتنفيذ التزامه عينا ونقل البضاعة وأوصلها سليمة كاملة وقام بتسليمها إلى المرسل إليه الشرعي أو ممثله في الميعاد المتفق عليه، وبذلك فلا محل لمطالبته بالتعويض فنخرج من نطاق المسؤولية العقدية إلى التنفيذ العيني.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، الجزء الأول، دار النشر للجامعات المصرية، 1952، ص 660.

وفي هذا الشأن يتوافق النظام القانوني الجزائري لمسؤولية الناقل البحري للبضائع مع أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد هامبورج عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وهو ما تنص عليه المادة الخامسة منها في فقرتها الأولى:

"على أن يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاءه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر"¹.

فالتزام الناقل البحري عند نقل البضائع وفق أحكام القانون البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، وأن خطأ الناقل البحري بذلك هو خطأ عقدي يتمثل في عدم تحقيق النتيجة².

غير أنه وأمام عدم تحقيق الناقل النتيجة، يبقى تحديد صور نطاق مسؤوليته هذه ماديا، وذلك بتحديد النتيجة التي لم تحقق بالتدقيق، وقد نصت المادة 802 من القانون البحري أنه :

"يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص283.

² علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1975، ص142.

كما جاء في نص المادة 805 من ذات القانون أنه:

"وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع".

من هذين النصين يتضح أن المشرع الجزائري حصر مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ثلاث صور، فيستشف من أحكام المادة 802 أعلاه القائلة بمسؤولية الناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضائع صورتان، أولهما هلاك البضاعة أي ضياعها الكلي وثانيهما تلف البضاعة، أما الصورة الثالثة فهي التأخير في تسليم البضاعة بحسب ما قضت به أحكام المادة 805 أعلاه عند حديثها عن تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أولاً: هلاك البضاعة.

وقد يكون هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، ويأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف عند بعض الفقهاء¹، غير أن هذا الرأي مردود عليه وذلك لما بين الصورتين من اختلاف خاصة فيما يتعلق بالإثبات، فبينما يكفي لإثبات هلاك البضاعة جزئياً أن يثبت المرسل إليه استلامه البضاعة منقوصة الوزن أو العدد أو الحجم، وهو ما يتم غالباً بالرجوع إلى البيانات والتحفظات الثابتة على متن وثيقة الشحن، فإن تلف البضاعة يثبت عادة بمعاينة بسيطة أو بخبرة أهل الفن وذلك بحسب نوع التلف اللاحق بالبضاعة.

أما الهلاك الكلي فيتضمن إثباته أن يثبت المدعي استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن، وهو إثبات يسير يتم غالباً بالرجوع إلى وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، ومن ثم يقع على الناقل إذا جحد الهلاك إثبات قيامه بتسليم البضائع كاملة إلى صاحب

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 572.

الحق فيها، ثم يبقى على المدعي - وهو المرسل إليه أو شركة التأمين - أن يثبت واقعة سلبية هي عدم تسلمه البضائع، ويبقى مع ذلك للناقل إثبات تسليمه البضائع للحامل الشرعي لوثيقة الشحن، ذلك أن تسليمها لشخص ليس له أي صفة في ذلك يعتبر بالنسبة للمرسل إليه الشرعي هلاكاً كلياً للبضاعة أي خسارة بمعنى نص المادة 802 من القانون البحري.

ثانياً: تلف البضاعة.

يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن خاصة بحالة البضاعة، وبذلك فأى تغيير أو نقص أو عيب يظهر في البضاعة عند الوصول وتسليمها إلى صاحب الحق فيها يعتبر تلفاً، ومن ذلك ما يلحق الفاكهة المنقولة من فساد وتعفن نتيجة سوء العناية بها أثناء الرحلة كعدم تهويتها وتبريدها، أو ما يلحق الأجهزة الإلكترونية من تحطم وكسر لسوء رصها وتستيفها، وغالباً ما يتم اللجوء إلى أهل الخبرة لتحديد مدى وجود التلف من عدمه، ولإثبات أسبابه وقيمه.

وعموماً يمكن القول أن تلف البضاعة هو كل ضرر يلحق بالبضاعة فيسبب نقصاً في قيمتها التجارية دون أن يهلكها، لكن التساؤل المطروح هو ما حكم تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح استعماله فيما أعد له؟.

في إجابة على ذلك، يذهب بعض الفقهاء¹ إلى اعتبار أن في هذه الحال ثمة هلاك كلي للبضاعة، لكن يرى جانب آخر من الفقهاء² غير ذلك، كون أن الفيصل في التفرقة بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي هو حصول التسليم من عدمه، فإذا ما كانت البضاعة قد سلمت إلى المرسل إليه، فمهما كان قدر التلف الذي لحق بجزء منها والذي يؤدي إلى عدم صلاحية

¹ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 473.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 573.

الجزء الباقي للاستعمال فيما أعد له، فإن الأمر لا يرقى بحال إلى القول بأن ثمة هلاكاً كلياً، إذ الفرض في الهلاك الكلي أنه ليس ثمة تسليم للبضاعة، والفائدة في تفرقة هذا عن ذلك أنه مع هذا التسليم يقع على عاتق من يتقدم للاستلام إخطار الناقل بالتلف في الميعاد القانوني، كما يبدأ من تاريخ حصول التسليم سريان مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري بحسب أحكام المادة 743 من القانون البحري.

ويأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف، ومن ذلك مثلاً أن يصل جانب من البضاعة فقط، أي أن يلحق البضاعة نقصان في الوزن أو الحجم أو المقياس أو العدد، على أنه لا يعد نقصاً في البضاعة يسأل عنه الناقل البحري النقص الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو بسبب عملية النقل وهو ما يعرف بعجز الطريق -Le déchet de route-، كما لو كانت لحوماً مجمدة ذاب جليدها ففقدت شيئاً من حجمها.

وتحديد وجود مقدار الهلاك الجزئي يكون بمقارنة ما هو وارد بوثيقة الشحن من بيانات تتعلق بالوزن أو المقياس أو الحجم أو العدد التي تكون مجمع البضائع، بوزن أو مقياس أو حجم أو عدد الطرود التي يسلمها الناقل لصاحب الحق في البضاعة عند الوصول.

ثالثاً: التأخير في تسليم البضاعة.

جاء في نص المادة 805 من القانون البحري الحديث عن تأخير الناقل في تسليم البضاعة مع تمييز حالة ما إذا كان ثمة ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع، وحالة إذا لم يوجد اتفاق في هذا الصدد.

ففي الحالة الأولى، يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه، وهو الميعاد الذي غالبا ما يتفق على تحديده الناقل والشاحن عند إبرامهما عقد نقل البضائع بحرا، ويثبت هذا الميعاد باتفاقية النقل المبرمة بينهما أو بشرط مدرج على متن وثيقة الشحن ويكون الناقل ملزما في هذه الحالة بتسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه، لكون هذا الالتزام التزاما بتحقيق نتيجة.

أما في الحالة الثانية، أين لم يتفق على ميعاد للتسليم، فإنه يتعين على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة، غير أن المأخوذ على المشرع هو أنه لم يوضح هنا المقصود من الناقل الصريح ورجوعا إلى القضاء والذي غالبا ما يسعى إلى تفسير العبارات القانونية الغامضة، فإن المحكمة العليا لم تصدر أي اجتهاد في هذا الشأن، ولعل مرجع ذلك أن الحالات التي لا يتفق فيها الطرفان - أي الناقل والشاحن - على ميعاد تسليم البضائع هي حالات نادرة جدا حتى لا نقول منعدمة عمليا وبالتالي فالنزاعات الناشئة عن ذلك غير واردة حتى يتم طرحها على القضاء ليفصل ويجتهد فيها.

أما المشرعون الآخرون ومن جملتهم المشرع المصري في المادة¹ 240 من قانون التجارة البحرية المصري، فقد اعتمدوا معيار الناقل العادي وهو الناقل المتوسط الحرص أي غير الغافل ولا شديد اليقظة²، وبذلك فالمقارنة بين المعيار المعتمد من طرف مشرعنا والمعيار المعتمد من طرف المشرعين الآخرين يفيد مدى حرص المشرع الجزائري على أن يبقى التزام الناقل في كل الأحوال التزاما بتحقيق النتيجة.

¹ تنص المادة 240 على أنه: "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق"، عن كمال حمدي، المرجع السابق، ص574.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص575.

فقول المشرع الجزائري على أن الناقل في حال عدم الاتفاق على ميعاد التسليم أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة، مؤداه أن الناقل حتى وإن كان ملزما ببذل عناية ليكون ناقلا حريصا إلا أنه يبقى ملزما بنتيجة وهي تسليم البضاعة في الميعاد المعقول.

وبذلك فالناقل الحريص لا يمكن أن يكون الناقل الذي يبذل أقصى مجهود لإيصال البضاعة في أقصر ميعاد ممكن، وذلك باتخاذ أقصر طريق بحري بين ميناء الشحن وميناء الوصول، وأن يسعى في أقرب الآجال إلى إصلاح السفينة المستعملة في النقل متى أصابها عطب، أو أن يسافن البضائع من السفينة المعطوبة متى استحال إصلاحها في وقت مقبول إلى سفينة أخرى تكمل الطريق إلى ميناء الوصول، وعليه فهو الناقل الشديد اليقظة غير الغافل وكثير الحرص وهو معيار موضوعي عام ومجرد غير ذاتي ولا شخصي، وإعماله لتحديد الميعاد الواجب لتسليم البضائع فيه لصاحب الحق فيها يدخل في نطاق سلطة قاضي الموضوع التقديرية غير خاضع في ذلك لرقابة المحكمة العليا.

والفرض عند التأخير في تسليم البضائع أنها وصلت سليمة، والتأخير في هذه الحالة يختلف عن الهلاك أو التلف لكونه ليس ضررا بذاته وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه خاصة من الناحية الاقتصادية من فوات الربح أو وقوع الخسارة، وهذا الضرر قد يقع على البضاعة كما إذا كانت فاكهة فتعفت فيسأل هنا الناقل عن هذا الضرر باعتباره تلفا، وقد يقع الضرر على الشاحن أو على منشأته كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة¹.

¹ محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ 31 مارس 1978)، دون سنة ودار للنشر، ص60.

أما فيما يخص إقامة مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير، فإنه متى كان التزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد التزاما بنتيجة، فإن إثبات التأخير لا يثير أي صعوبة في حال الاتفاق المسبق على ميعاد محدد لتسليم البضائع، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول التسليم يكون بذاته الخطأ العقدي، ومن ثم يبقى للمرسل إليه إثبات الضرر فقط باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفترضة¹.

غير أنه وفي حال عدم الاتفاق على ميعاد محدد لتسليم فإن الميعاد الواجب فيه تسليم البضائع هو الميعاد المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ومن ثم فإن المرسل إليه يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد الأخير، وبطبيعة الحال يكون للناقل عنا مناقشة الإثبات الذي يقدمه المدعي.

وتجدر الملاحظة في شأن نطاق مسؤولية الناقل البحري مادياً، أن المشرع الجزائري أهمل حالة هلاك البضاعة حكماً، فقد يتجاوز الناقل ميعاد تسليم البضائع، مما يضع الشاحن في حرج إذ لا يدري على أي أساس يقيم دعواه، وبعكس مشرعنا فقد نهج المشرع المصري تنظيم هذه الحالة في قانون التجارة البحرية أين منح الناقل تسليم البضائع لصاحبها في أجل أقصاه ستون يوماً من ميعاد التسليم، وإلا اعتبرت البضائع هالكة².

الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص.

الأصل هو اتفاق الناقل شخصياً مع الشاحن بأن يقوم بتنفيذ النقل برمته، أي منذ استلامه البضائع وتكلفه بها إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 575.

² نصت المادة 228 أنه: "تعد البضائع في حكم الهالكة إذ لم تسلم في خلال سنتين يوم التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في الفقرة 2 من المادة 240 من هذا القانون"، عن كمال حمدي، المرجع السابق، ص 576.

غير أنه للناقل المتعاقد أن يعهد ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو في جزء منه فنكون أمام ناقل متعاقد وناقل باطني، وقد يحدث وأن يتفق في عقد النقل على تعيين اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين يتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فيتداول البضاعة عدد من الناقلين إلى أن تصل بين يدي صاحب الحق فيها، وذلك هو النقل المتتابع الذي يتم بموجب وثيقة شحن مباشرة.

أولاً: مسؤولية الناقل الباطني.

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد للأخير بتنفيذه في كل كافة مراحلها، وله أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر مما يكون معه الأخير هو الناقل الفعلي أو الناقل البديل¹.

وبعكس مشرعين آخرين²، لم يتطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحال، لا بالإجازة ولا بالمنع، مما يستتبع القول أنه متى كان الأصل في الأشياء الإجازة، ومتى كانت الأحكام المنظمة لعقد نقل البضائع بحراً في القانون الجزائري مكملة فيما عدا ما يتعلق منها بأحكام المسؤولية، فإن إقبال الناقل على تكييف ناقل باطني بكل النقل أو بعضه جائز، ما لم يرد خلاف ذلك صراحة في عقد النقل، ورجوعاً إلى أحكام المادة 802 أعلاه، والتي تسأل الناقل عن كل الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع منذ تكلفه بها تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، فإنه لا يمكن الحديث في ظل التشريع الجزائري عن مسؤولية الناقل الباطني

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص578.

² مثلاً المشرع المصري الذي خصص نص المادة 1/213 من قانون التجارة البحرية فنصت أنه: "يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق غير ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسال الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل، ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد"، عن كمال حمدي، المرجع نفسه، ص578.

قبل الشاحن إعمالاً لأحكام المادة المذكورة أعلاه، ولانعدام أي رابطة قانونية بين الطرفين، وكل ما يمكن تصوره كنظام قانوني للمسؤولية في هذا الشأن هو مسؤولية الناقل المتعاقد مع الشاحن مسؤولية تامة وكاملة على قاعدة العقد الذي يربطهما وأحكام المادة 802 من القانون البحري، ويبقى للناقل المتعاقد مساءلة الناقل الباطني عن الأضرار والخسائر التي أصابت البضاعة خلال تنفيذه عملية النقل كلياً أو جزئياً حسب العقد الذي يربطهما.

ثانياً: المسؤولية في حال الناقل بوثيقة شحن مباشرة.

ويكون ثمة نقل بوثيقة شحن مباشرة عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها، وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة وثيقة شحن تحكم عملية النقل بجميع أجزائها، ومن ثم يكون بيد الشاحن وثيقة شحن واحدة بكل عمليات النقل المتعاقبة¹.

وفي حال النقل بوثيقة نقل مباشرة يتفق الناقل الأول الذي يصدر وثيقة الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان، ينقلها بدوره إلى نقطة لاحقة ثم يسلمها إلى ناقل ثالث وهكذا دواليك إلى أن تصل البضاعة إلى مكان الوصول، وهذا الاتفاق بين الناقل والشاحن هو الذي يفرق بين الوضع الذي يظهر فيه ناقل متعاقد وناقل فعلي وبين وضع الحال، ففي الوضع الأول يعهد الناقل المتعاقد إلى ناقل فعلي بتنفيذ النقل أو جزء منه دون علم أو إذن الشاحن، أما في حال النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة فلا يصدر الناقل وثيقة الشحن المباشرة إلا بموجب اتفاقه مع الشاحن.

وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل البحري الأول والناقلين المتتابعين في النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة، فقضت المادة 765 من القانون البحري :

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 581.

"إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة".

ثم نصت المادة 766 من نفس القانون أنه:

"يتمتع الناقل الذي يكون دفع تعويض لصاحب البضاعة، نظرا لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة شحن مباشرة، بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن.

بيد أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع ضد ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته".

من هذين النصين يتضح أن المشرع الجزائري أسس للنقل المتتابع أحكاما فيما يخص مسؤولية الناقلين توافق بين مصلحة وحقوق صاحب الحق في البضاعة من جهة، وبين التزامات الناقلين الأول والمتتابعين من جهة أخرى، فمنحت المرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع التعويض الواجب عن أضرار لحقت البضاعة وذلك بالتضامن ونيابة عن باقي الناقلين، ثم منحت الناقل الذي يدفع تعويض لصاحب البضاعة حق الرجوع على الناقلين الآخرين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن، فيما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق البضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل.

وقد يقع أن يصعب بل يستحيل إثبات الجزء من النقل التابع لوثيقة الشحن المباشرة أين حصلت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، ففي هذه الحال يعد كل الناقلين

مسؤولين كل منهم بنسبة أجرة الحمولة التي قبضتها، وذلك هو مؤدي نص المادة 767 من القانون البحري التي نصت أنه:

"إذا لم يمكنه أن يثبت في أي جزء من النقل التابع لوثيقة الشحن المباشرة، حصلت الخسائر والأضرار للبضائع، عد كل من الناقلين مسؤولاً لا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضتها".

المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بعد أن تم تفصيل النطاق الذي تغطيه وتشمله مسؤولية الناقل البحري للبضائع، يبقى البحث في الحدود التي وضعها المشرع الجزائري عند مساءلة الناقل، فيما يخص مقدار التعويض الواجب دفعه، بالإضافة للحدود التي يبقى للأطراف وضعها اتفاقياً لمسؤولية الناقل:

الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

كانت المادة 805 من القانون البحري الصادر بالأمر رقم 76-80 تنص أنه:

"إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة بهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية والمصادق عليها من قبل الجزائر".

غير أن هذا النص كان يطرح صعوبات عملية جمة عند إعماله، فمتى لم يصرح الشاحن بقيمة ونوع بضاعته قبل نقلها، كان لازماً على الباحث في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار أو الخسائر اللاحقة بهذه البضاعة، أن يبحث عن القواعد الواجبة

التطبيق في الاتفاقيات الدولية الكثيرة المنظمة لمسؤولية الناقل البحري، لكن بشرط أن تكون الجزائر مصادقة على هذه الاتفاقيات الدولية.

وبغض النظر عن الصعوبة التي يكتسبها البحث عن الاتفاقية الواجبة التطبيق من ضمن جميع الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، فإن تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع تصادفها عقبة أخرى لا تقل صعوبة عن الأولى، وهي مسألة تحويل مبالغ الحدود الموضوعية بمسؤولية الناقل من العملة المعتمدة في الاتفاقية إلى العملة الوطنية، فمثلا معاهدة بروكسل لسندات الشحن المبرمة يوم 25 أوت 1924 اعتمدت كعملة في تحديدها مسؤولية الناقل البحريني الجنيه الإسترليني.

ولتدارك هذه النقائص والقضاء عليها أصدر مشروع القانون رقم 98-05 المعدل للقانون البحري ومس نص المادة 805 أعلاه بتعديل جذري أصبحت بموجبه تقضي وأنه:

"إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بقيمة وطبيعة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة شحن أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أو أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري .

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

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

من هذا النص يتضح وأن المشرع الجزائري وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإما أنه مسؤول كأصل عام في حدود تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وإما استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك فتكون مسؤولية الناقل محدودة بوحدات حسابية تختلف باختلاف صور مسؤولية الناقل، ويستفيد الناقل البحري للبضائع من حدود مسؤوليته المقررة في المادة 803 من القانون البحري وما بعدها، وذلك في كل دعوى ترفع ضده للمطالبة بتعويض عن الخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية، وذلك إعمالاً لأحكام المادة 813 من القانون البحري التي تنص وأنه :

"تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة أو الخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية".

ويسأل الناقل كقاعدة عامة في حدود قيمة وطبيعة البضائع كما صرح بها الشاحن قبل شحنها على السفينة، وهو التصريح الذي يجب أن يدون في وثيقة الشحن أو أية وثيقة

آخر تماثلها، ولكن لنا أن نتساءل عن الحال التي يعمد فيها الشاحن إلى المغالاة في قيمة البضائع التي يصرح بها إضراراً بالناقل، وهو التساؤل الذي ترد عليه أحكام المادة 807 من القانون البحري التي جاء فيها أنه:

"تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، ثابتة بالقرينة، إلا إذا تثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها".

وعليه يبقى للناقل حال مساءلته أن يجادل ويناقش قيمة البضائع حسبما جاءت في تصريح الشاحن، وذلك بأن يثبت بكل الوسائل القيمة الحقيقية للبضائع، كما نصت على ذلك المادة 806 من القانون البحري حين حددت التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية وذلك على أساس السعر الجاري في الأسواق، وإن لم يكن ذلك ممكناً فيحدد التعويض عن خسارة البضائع على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس الجودة أو النوع.

أما استثناء وفي حال عدم تصريح الشاحن بقيمة وطبيعة البضائع قبل شحنها فتكون مسؤولية الناقل في حدود وحدات حسابية تختلف باختلاف وحدة حساب البضاعة بين الوزن والعدد، وكذلك باختلاف صور نطاق مسؤولية الناقل.

فأولاً، وفي حال التعويض عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، فيبقى الناقل مسؤولاً في حدود لا تتجاوز 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو لوحة شحن أخرى، ويفترض الطرد وضع البضاعة في غلاف كصندوق أو جوال يحمل أرقاماً وعلامات مميزة¹، فكل صندوق أو تغليف للبضاعة يعتبر في هذه الحال طرداً، أما المقصود بوحدة

¹ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 369.

الشحن فهي الوحدة الخاصة بالبضاعة التي تشحن صبا من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها أو كليها كالغلال والأخشاب والفحم والبتروول¹.

أما في حال استخدام حاوية أو أية أداة أخرى مشابهة لها، فإن الأساس في حساب أي المبلغين هو الأكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، ولعل المشرع لجأ في حال استعمال الشاحن الحاوية لنقل بضائعه إلى اعتماد عدد الطرود التي تحتويها، فهناك الحاويات ذات الاستعمال العام -Conteneur dry- وهناك الحاوية المغلقة والمفتوحة -Open top-، والعازلة للحرارة -Isotherme- والحاوية الصهريج-Conteneur Citerne²، وبذلك كلما اختلف نوع الحاوية يزيد أو ينقص عدد الطرود ومن ثم حدود التعويض التي يستفيد منها الناقل.

وأما البضائع التي تشحن وزنا فإن مسؤولية الناقل عن الخسائر التي تلحق هذه البضائع لا تتجاوز 30 وحدة حسابية عن كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للحد الأدنى المطبق.

ويقصد بالوحدة الحسابية المذكورة في الفقرات السابقة ومعامل لحساب الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، وحدة حساب مشكلة من 65 ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، ويتم التحويل في حال دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ نطق بالحكم، والمأخوذ على المشرع الجزائري في تحديده قيمة الوحدة الحسابية بالذهب، أنه ربط حدود مسؤولية الناقل البحري بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية، وهو ما يكون له التأثير الكبير على

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 369.

² عن موقع الانترنت: www.oecd.org.

الحالة المالية للناقلين لذلك من المستحسن للمشرع أن ينتهج تعديل هذا النص بشكل يحد مسؤولية الناقل البحري بناء على العملة الوطنية حماية للناقل البحري الجزائري بالخصوص وللاقتصاد الوطني عموماً.

وثانياً، في حال تأخر الناقل عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب للناقل الحريص أن يسلم فيه البضائع فإن الناقل هنا يعوض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة للبضائع المتأخرة، لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

وحتى أداة النقل نفسها، ومتى تضررت ولم تكن مملوكة للناقل فتعتبر بذاتها وحدة شحن تسري شحنها نفس حدود مسؤولية الناقل البحري المذكورة أعلاه.

وقد نصت المادة 808 من القانون البحري على حالة تنازع حدود مسؤولية الناقل البحري بين قانون وطني وآخر أجنبي، فجاء في عبارتها أنه :

"لا يلزم الناقل تجاه الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 أعلاه، إلا بالمبلغ الأقل".

فقد يحدث في حال النقل البحري الدولي للبضائع، أن تكون قوانين الدولة التي ينتمي إليها المضرور المطالب بالتعويض قد وضعت حدوداً لمسؤولية الناقل تقل عن حدود مسؤولية الناقل المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، وهنا لا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل لمسؤوليته، وهو في هذه الحال المبلغ المنصوص عليه في القانون الأجنبي.

لكن حدود مسؤولية الناقل البحري التي توفرها أحكام المادة 805 من القانون البحري سرعان ما تتلاشى إعمالاً لأحكام المادة 809¹ من ذات القانون، فيحرم الناقل من الاستفادة من ذلك متى تبين أن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع، لم يكن ليقع لولا عمل أو إهمال من قبل الناقل نفسه، سواء كان ذلك مع علمه بحتمية وقوع الضرر، أو بمجازفته مع يقينه بإمكان حدوث الضرر فقط، وفي هذا الفرض يكون الناقل البحري مسؤولاً عن تعويض جميع الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع، وذلك بغير حدود وحسب قيمة البضائع المصرح بها من بقل الشاحن.

غير أنه وبمقابل حرمان الناقل بموجب نص المادة 809 الاستفادة من حدود مسؤولية بحسب ما تم توضيحه أعلاه، فإن المشرع منح الناقل إعفاءً كلياً من مسؤوليته متى ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوع أو قيمة البضائع في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، وهذا الإعفاء يلحق مسؤولية الناقل عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إعمالاً لأحكام المادة 810² من القانون البحري، وذلك استناداً إلى المبدأ العام القائل بأن الغش يفسد كل التصرفات. كما أن سعي المشرع وراء خلق نوع من التوازن بين حقوق المضرور ومسؤولية الناقل البحري، دفعه إلى تضمين القانون البحري أحكام تقسيم المسؤولية بين الناقل ومن يشاركه في إلحاق الضرر بالبضاعة، فنصت المادة 804 على أنه :

"في حال تلاقي أخطاء الناقل، أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على

¹ نصت المادة 809 من البحري أنه: "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، لذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع تيقن من حدوث ضرر على الأرجح".

² تقضي المادة 810 أنه: "لا يعد الناقل 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 مؤيدة للنقل".

هذه الأخطاء أو الأضرار، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسؤول عن بقية الخسائر أو الأضرار".

وعليه فإن الناقل لا يسأل إلا عن الخطأ الذي يرتكبه شخصياً أو يرتكبه أحد مندوبيه، وإذا وقع وإن التقى مع خطأ الناقل أو مندوبيه سبب آخر اشترك في إلحاق الخسائر والأضرار بالبضائع، فلا يكون الناقل في هذه الحال مسؤولاً إلا بحسب مقدار الخسائر والأضرار التي لحقت بالبضائع بسبب خطئه أو خطأ مندوبيه، غير أن المشرع ألقى على عاتق الناقل عبء إثبات عدم مسؤوليته عن بقية الخسائر والأضرار وذلك بكل وسائل الإثبات.

الفرع الثاني: الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بمجرد تكوين عقد النقل البحري للبضائع، تقوم على عاتق كل طرف من أطرافه التزامات هامة، وأثقل هذه الالتزامات ملقاة على عاتق الناقل، فكان هذا الأخير يعمل في وقت مضى على التخفيف منها بتضمين عقد النقل البحري شروطاً تعسفية لا يملك الشاحن سوى قبولها، وأهم هذه الشروط وأكثرها ذبوعاً كانت اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية عن الخسائر والأضرار اللاحقة ببضاعة الشاحن خلال الرحلة، وهنا تدخلت التشريعات الوطنية، ثم وقع إجماع دولي في اتفاقيات عديدة، كانت فيصلاً بين الجائز من شروط الناقل والباطل منها. ولم يكن ذلك إلا نتاجاً لتطور قانوني استهلك عشرات السنين منذ قانون هارتر بالولايات المتحدة الأمريكية سنة 1983 مروراً بقواعد لاهاي سنة 1921 وصولاً إلى معاهدة بروكسل لسنة 1924¹، فأبطلت هذه المعاهدة الشروط المتخمنة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها، وكذلك الحكم في قواعد هامبورج حين قضت المادة 23 فقرة

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 369-370.

أولى منها ببطان كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه القواعد¹.

أما المشرع الجزائري فقد شرع في هذا الشأن في المادة 811 من القانون البحري أنه:

"يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما

يلي:

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

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

ت- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع."

وبعكس كثير من المشرعين وخاصة العرب منهم²، أين اعتبرت شروط إعفاء الناقل من مسؤوليته شروطا باطلة متى تم اشتراطها قبل الحادث أو عند إنشاء عقد النقل البحري للبضائع، وذلك تفاديا لاستغلال الناقل حاجة الشاحن الماسة إلى النقل فيفرض عليه شروطا باهظة، وهي الشروط ذاتها المعتبرة صحيحة قانونا متى اتفقت عليها الأطراف بعد وقوع الحادث، فإن المشرع الجزائري اعتبر هذه الشروط باطلة وعديمة المفعول سواء اتفقت عليها أطراف عقد النقل البحري للبضائع قبل أو بعد وقوع الحادث المنشئ لمسؤولية الناقل،

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 293.

² المادة 236 من قانون التجارة البحرية المصري، عن كمال حمدي، المرجع السابق، ص 622، والمادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني، والمادة 212 من قانون التجارة البحرية السوري، عن صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 623.

والبطلان هنا يلحق شرط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها دون أن يؤثر في صحة عقد النقل البحري أو باقي شروطه¹.

وأحسن المشرع الجزائري فعلا حين حصر أهداف الشروط التعاقدية المعتبرة باطلة ولم يحصر الشروط نفسها، وذلك يقينا منه أنه لا يمكن حصر جميع الشروط التعاقدية المعتبرة باطلة والمعفية أو المخففة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، فمثلا يعتبر شرطا باطلا الشرط الذي يعفي الناقل من مسؤوليته عن التأخير في تسليم البضائع، كونه يهدف إلى إبعاد مسؤوليته الناجمة عن المادة 802 من القانون البحري، كما يعد شرطا باطلا الشرط المتعلق باعتبار الحاوية طردا، وذلك أن من شأن هذا الشرط التخفيف من مسؤولية الناقل البحري وخرق أحكام المادة 805 من القانون البحري، وعموما لا يمكن ذكر جميع الشروط التعاقدية الباطلة المتعلقة بالإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل البحري، ويبقى أن معيار صحة أو بطلان هذه الشروط هو الهدف الذي توخته إرادة الأطراف من وراء هذا الشرط أو ذلك.

فأولا، يعد باطلا دون أي اثر كل شرط تعاقدي يكون له هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية أو القانونية، خاصة منها الناشئة عن المادتين 770 و 773 من القانون البحري والتي تم شرحهما أعلاه عند الحديث عن التزامات الناقل البحري للبضائع، كونها التزامات قبل بدء الرحلة تشمل وضع السفينة في حالة صلاحية ملاحية تامة، وتزويدها بالتسليح والتجهيز المناسب، وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة في حالة جيدة لاستقبال البضائع المراد نقلها، العناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 623.

كما لا يصح أي شرط تعاقدى هدفه إعفاء أو إبعاد مسؤولية الناقل البحري عند خرقه التزاماته المقررة بموجب أحكام المادة 780 من القانون البحري، والتي جاءت أعلاه على أنها التزامات الناقل عند الوصول، والتي تشمل عمليات فك وإنزال البضائع بعناية مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، ومن ذلك ليس للناقل أن يشترط إعفاءه من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع عند تفريغها وأن تتحمل تلك المسؤولية المؤسسة المينائية، وأي شرط يعتبر كذلك باطلاً وعديم الأثر، وحتى مسؤولية الناقل الناجمة عن المواد 802، 803 و804 من القانون البحري والمتعلقة أحكامها ترتيباً بنطاق سريان مسؤولية الناقل البحري، شروط الإعفاء منها، وحالة مسؤولية الناقل النسبية، لا يمكن تعديلها أو اشراط إعفاء الناقل منها، وكل شرط من تلك القبيل يعتبر باطلاً إعمالاً لأحكام المادة 811 من القانون البحري المذكور نصها أعلاه.

ثم ثانياً، يعد الشرط التعاقدى الرامى إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حددته المادة 805 من القانون البحري، شرطاً باطلاً بالنظر إلى مساسه بحقوق صاحب الحق في البضاعة، وبإخلاله بالتوازن المتوخى من طرف المشرع بين التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع، غير أن هذا الشرط يصح في الحالة التي يكون فيها الناقل في مواجهة دائن أجنبي وضعت دولته له حدوداً لمسؤولية الناقل البحري نقل على الحدود المنصوص عليها في أحكام نص المادة 805 من قانوننا البحري، وبذلك يعتبر هذا الشرط صحيحاً لكونه ناشئاً عن إرادة المشرع المنصوص عليها في المادة 808 من ذات القانون، وليس لكونه شرطاً تعاقدياً.

أما ثالثاً، فإن أطراف عقد النقل البحري للبضائع، وخاصة الشاحن والناقل، ونظراً للأهمية والآثار المالية الناشئة عن هذا العقد، غالباً ما يلجئان إلى تقنيات التأمين، فشاحن البضائع وكونه معرضاً لخسارة أمواله بالنظر للعوامل والمخاطر التي تحيط بالرحلة البحرية،

يلجأ إلى إبرام عقد تأمين على بضائعه، كما يلجأ الناقل ولتغطية النتائج الناجمة عن أخطائه المحتملة إلى التأمين على مسؤوليته¹، وفي هذا النصاب فإن المشرع يجعل باطلاً وعتيم المفعول أي شرط تعاقدى يكون هدفه منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع الذي أبرمه الشاحن، وهو إعمالاً لأحكام نص المادة 811 أعلاه.

غير أن المشرع وفي مقابل حرمانه الناقل البحري بموجب أحكام نص المادة 811 من القانون البحري من إدراج شروط إعفائه من المسؤولية، فإنه رخص له في حالات معينة أن يشترط تحديد مسؤوليته أو التعويض الذي يدفعه، فجاء في نص المادة 812 من القانون أنه:

"خلفاً للمادة السابقة، يرخّص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض

كما يلي :

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

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة".

من عبارات النص الحرفية يظهر أن المشرع أجاز للناقل اشتراط تحديد مسؤوليته دون الإعفاء منها، ورجوعاً إلى النص الفرنسي للمادة، فإن إرادة المشرع تكون أكثر وضوحاً في إجازته اشتراط تحديد مسؤولية الناقل البحري وحتى إعفائه منها²، وذلك بالنظر إلى كون

¹ Thibaud D'alès, L'exonération de la responsabilité du transporteur international de marchandises par voie maritime: conséquences sur l'assurance, Bordeau, Thèse de DESS, 1998/1999.

² Art 812: "par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées".

النص أجاز كل الشروط المتعلقة بالمسؤولية والتعويض بصفة عامة دون تمييز بين الإعفاء أو التحديد.

فأجاز المشرع للناقل اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، وذلك خلال المدة الممتدة بين استلام الناقل للبضائع من الشاحن إلى غاية البدء بتحميلها على متن السفينة، وخلال المدة الممتدة بين تفريغ البضائع ووضعها على الرصيف أو في المستودع إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها، ومرجع إجازة المشرع لهذا الشرط هو رغبته في التخفيف من الالتزامات الثقيلة الملقاة على عاتق الناقل، هذا الأخير الذي له باتفاقه مع الشاحن أن يشترط إعفائه التام أو تحديد مسؤوليته بحد معين لا تتجاوز، وذلك عن الأضرار اللاحقة بالبضائع خلال المدد المذكورة أعلاه.

كما أجاز المشرع للناقل اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته في حال نقل الحيوانات أو نقل البضائع على سطح السفينة، وذلك بعكس تشريعات أخرى اعتبرت هذه الحالات من أسباب إعفاء الناقل من مسؤوليته بحكم القانون¹.

فأما إجازة المشرع لاشتراط الناقل إعفائه أو التحديد من مسؤوليته في حال نقل الحيوانات، فهو مقرر نظرا للخصوصية العملية لنقل الحيوانات الحية بحرا وذلك من حيث حركتها خلافا للبضائع الأخرى، بالإضافة إلى أنها تحتاج إلى رعاية خاصة ليس للريان أو البحارة الوقت أو الدراية الكافيين لتوفيرها، لذلك فالغالب أن تكون هذه الحيوانات مصحوبة بتابع للشاحن يتولى ملاحظاتها الغاية بها.

¹ المادتين 231 و232 من قانون التجارة البحرية المصري والمتعلقين بالترتيب بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال نقل البضائع على سطح السفينة، أو إعفائه كذلك في حال نقل الحيوانات الحية.

لكن التساؤل المطروح هنا هو عن مقصود المشرع من الحيوانات الحية في نص المادة 812 من القانون البحري، وما إذا كان المراد منها كل الحيوانات الحية، أم فقط تلك التي تملك مؤهلات فيزيولوجية للحركة والتنقل؟

ويرى البعض أن هذا الشرط الاتفاقي لا يمكن إعماله إلا على الحيوانات التي يترك لها قسط من الحرية أثناء نقلها، أو التي يرافقها تابع للشاحن يتولى رعايتها، أما الحيوانات الأخرى المقيدة الحركة كالمحار والقواقع التي تنقل في صناديق أو طرود مغلقة فيسأل الناقل شأنها طبقاً لأحكام القانون البحري¹.

وبذلك فالحيوانات الحية الجائز اشتراط إعفاء أو تحديد المسؤولية عنها، هي من قبيل المواشي، الخيول والطيور وحيوانات العروض كالسباع والفيلة.

أما نقل البضائع على سطح السفينة، ونظراً لكون البضائع في هذه الحال معرضة إلى الخطر والحوادث التي تقع على السطح خاصة حينما تتردى الأحوال الجوية، بما يتسبب في عدم ثبات وتوازن السفينة، وإمكان هلاك أو تلف البضائع التي تلقى في البحر في حالة الخطر، كل هذه العوامل ترهق كاهل الناقل في حال شحنه البضائع على سطح السفينة، وذلك لغلبة الظن بعدم وصول هذه البضائع سليمة إلى ميناء الوصول، وهو ما دفع المشرع إلى الترخيص باشتراط إعفاء أو تحديد المسؤولية الناجمة عن نقل البضائع على سطح السفينة.

ورغم كل الأخطار المحيطة على سطح السفينة، إلا أنها تبقى الطريق الأكثر ذيوعا تاريخياً وعملياً عند نقل البضائع بحراً وذلك لاعتبارات عملية أهمها أن هناك من البضائع ما يستحيل نقلها بطريقة أخرى غير شحنها على سطح السفينة نظراً لحجمها أو طبيعتها، كما

¹ عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية، 1956، ص111.

أن هناك أنواع الملاحة السياحية منها ما يسمح بها نوع من النقل دون تبعات خطيرة بسبب قصر المدة أو مسافة الرحلة وإمكان التنبؤ الجوي الدقيق في هذه الحالة، ناهيك عن رغبة الشاحنين في دفع أجرة حمولة أقل مقارنة بالأجرة الواجبة عند نقل البضائع في عنابر السفينة.

وبالمقابل بحث الشاحن عن كل هذه الفوائد عند شحن البضائع على سطح السفينة، فإن الناقل يسعى وراء تخفيف التزامات الملقاة على عاتقه، وذلك من خلال اشتراط اعفائه كليا من مسؤولية أو تعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة على السطح أو على أقصى تقدير اشتراط تحديد مسؤوليته أو تعويض واجب لصاحب الحق في البضاعة.

المبحث الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

حتى تقوم مسؤولية المدين المدنية، عقدية كانت أم تقصيرية، يتعين توافر أركان هذه المسؤولية وهي خطأ الضرر ورابطة السببية بينهما، وقد وضع المشروع بعد ذلك أسبابه يترتب على قيام أيا منها انتفاء رابطة السببية، وبالتالي انتفاء المسؤولية والتي هي أسباب الإعفاء القانونية، كما يبقى بعد ذلك أن للأطراف العقد إعفاء المدين من المسؤولية المترتبة على خطئه أو تعديل أحكام هذه المسؤولية بالتخفيف أو بالإعفاء، وهي أسباب التحديد الاتفاقية للمسؤولية كما سلف تفصيل ذلك.

ولقد حصر المشرع الجزائري في القانون البحري أسبابا للناقل تعفيه من المسؤولية وتعفي حتى من يشاركونه عملية النقل البحري، ثم يقيد المشرع إرادة أطراف العقد في تحديد المسؤولية في حالتين وحيدتين سبق تفصيلها.

ونتعرض بالدراسة لأسباب الإعفاء من المسؤولية، ثم للمستفيدين من أسباب الإعفاء

هذه:

المطلب الأول: أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

سبق التفصيل في أن التزام الناقل البحري في ظل أحكام القانون البحري الجزائري هو التزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة وكاملة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه إلى المرسل إليه. وبالنتيجة فإن صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي واحدة من أربع، فإما عدم تنفيذ عقد النقل كلية، أو هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، وإما تلف البضاعة أي أن تصل كاملة المقدار ولكنها مصابة كلها أو بعضها بعطب أو عيب غير راجع لطبيعتها، والصورة الرابعة أن يتأخر الناقل عن ميعاد تسليم البضاعة، ويبقى للناقل ليدفع مسؤوليته أن

يثبت سببا أجنبيا لا يد له أو لنائبه أو لأحد مندوبيه فيه، وقد عدت المادة 803¹ من القانون البحري أسباب إعفاء الناقل البحري أو تابعيه من المسؤولية، والظاهر من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري أعطى الناقل مكنة دفع مسؤوليته بإثباته السبب الأجنبي، وهو سبب قانوني للإعفاء من المسؤولية طبقا للقواعد العامة، وإضافة إلى ذلك قرر المشرع للناقل بعض الإعفاءات يستفيد منها الناقل البحري بإثبات بسيط مما يجعلها أسباب إعفاء خاصة، لذلك سنفصل في أسباب الإعفاء هذه بحسب كونها سببا عاما للإعفاء أو خاصا.

الفرع الأول: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية.

وهي أسباب مشتركة للإعفاء من المسؤولية بين القواعد العامة المقررة في القانون المدني وأحكام القانون البحري، ونفصلها بحسب ما يلي:

¹ نصت المادة 803 من القانون البحري أنه: "يعفي الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

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

ب. الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

ت. الحريق، إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.

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

ج. القوة القاهرة.

ح. الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

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

د. أخطاء الشاحن، لاسيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ذ. عيب خفي للسفينة يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

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

ز. الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

س. أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ

أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر. "

1. القوة القاهرة :

القوة القاهرة أو الحادث الفجائي كونهما شيء واحد¹، تعتبر سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، ويشترط حتى يكون الحادث قوة القاهرة أن يكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع، فبالنسبة للشرط الأول وهو عدم إمكان التوقع فإنه إذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحاله دفعه لم يكن قوة القاهرة، ويجب أن يكون عدم إمكان التوقع مطلقا لا نسبيا وذلك وقت إبرام العقد.

وأما بالنسبة للشرط الثاني وهو استحالة الدفع، فإنه إذا أمكن دفع الحادث رغم عدم إمكان توقعه لم يكن قوة القاهرة، كما يجب أن يكون من شأن الحادث أن يجعل الالتزام مستحيلا وأن تكون الاستحالة مطلقة.

وعلى قاضي الموضوع أن يتحقق من توافر شروط القوة القاهرة المذكورة أعلاه، وهي الشروط التي تملك محكمة القانون رقابتها، وذلك مؤدي اجتهاد المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية عندما قررت أنه وإعفاء مجهزة السفينة من مسؤوليته بسبب القوة القاهرة يجب التحقيق في توفر شروطها².

ويقع على المدين إثبات القوة القاهرة، فإذا أثبت ذلك انتفت علاقة السببية بين الخطأ والضرر فلا تتحقق المسؤولية³، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المزعومة تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع.

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 876.

² قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، مؤرخ بيوم 1991/06/02، ملف رقم 73657، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، 1993 العدد الثاني، الديوان الوطني للأشغال التربوية، ص 108، أنظر الملحق.

³ حسين عامر، المسؤولية المدنية، دون دار النشر، 1952، ص 385.

ولقد نصت المادة 803 فقرة هـ من القانون البحري على القوة القاهرة كسبب من الأسباب المعفية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وواقع الأمر أنه لا سبيل لحصر الحوادث التي يمكن أن تعد قوة القاهرة فمن ذلك الفتن والحروب، والحصار البحري على ميناء الشحن أو الوصول، وذهب بعض من الفقه إلى اعتبار حتى السرقة قوة القاهرة¹، في حين يرفض جانب آخر اعتبار الحريق والسرقة، بل حتى أخطار البحر العادية من قبيل القوة القاهرة²، أما العواصف والأعاصير فإن اعتبارها قوة القاهرة يختلف باختلاف الفصل السنوي الذي تبحر فيه السفينة، فقد ذهبت المحكمة العليا أن العاصفة في فصل الشتاء لا تعد قوة القاهرة ومن ثم فلا مجال لإعفاء الناقل من مسؤوليته³.

2. الحريق:

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يقع بفعل أو خطأ منه، وذلك بحسب ما جاءت به المادة 803 فقرة جـ من القانون البحري، ويقع عبء إثبات مسؤولية الحريق على عاتق الشاحن الذي يجب عليه أن يثبت أن الحريق يرجع سببه إلى فعل أو خطأ الناقل حتى تقوم مسؤوليته هذا الأخير.

ولا اعتبار إلى المكان الذي تتواجد فيه السفينة عند الحريق فيستوي أن تكون في عرض البحر أو على الرصيف⁴.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 587.

² محمد عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2007، ص 342.

³ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، مؤرخ بيوم 19/05/1991، ملف رقم 77660، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، 1993 العدد الثالث، الديوان الوطني للأشغال التربوية، ص 154، أنظر الملحق.

⁴ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 236.

3. الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل:

نصت المادة 803 فقرة ك من القانون البحري على هذا السبب دون تبيان واضح للمقصود من هذه العبارة، إلا أنه مادام الفعل المسبب للحادث المنشئ للأضرار لا ينسب للناقل، فلا يبقى هنا سوى خطأ الشاحن أو خطأ الغير، فأما خطأ الشاحن فهو مستبعد هنا كون المشرع جعله سببا مستقلا للإعفاء من المسؤولية، وبذلك فالمقصود في هذه الحال يبقى فقط خطأ الغير بشرط أن لا يكون هذا الغير من الأشخاص التابعين للناقل.

وتطبيقا لذلك فإن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة، إذا كان ذلك الضرر ناتجا عن تصادم راجع كلية لخطأ ريان سفينة أخرى، وليس للمضور هنا سوى الرجوع على مالك تلك السفينة دون الناقل.

4. أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه:

وقد نصت المادة 803 فقرة ل من القانون البحري على هذا السبب، غير أنه وإن كان الظاهر أن هذا السبب ليس إلا تكرارا للسبب المذكور ثالثا أعلاه، فإن الواقع أن المشرع أضاف كشرط لاعتبار هذا السبب نافيا لمسؤولية الناقل أن يقيم هذا الأخير الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصيا أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

الفرع الثاني: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية.

وهي أسباب مرتبطة بطبيعة عقد النقل البحري للبضائع وبمخاطر الوسط الذي يتم فيه تنفيذ هذا العقد، وأنه متى توفرت هذه الأسباب انعدمت مسؤولية الناقل البحري بالشكل التالي توضيحه:

1- حالة عدم الصلاحية الملاحية عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته
المبينة في المادة 770 أعلاه:

سبق توضيح واجبات والتزامات الناقل التي تنتج عن إبرام عقد النقل البحري للبضائع وأنه ومن أهم الالتزامات هاته، هو التزام الناقل البحري المذكور في نص المادة 770 من القانون البحري، فيما يخص ضرورة سهر الناقل البحري على سفينة صالحة للملاحة وكذا تزويدها بالتسليح والتموين بالشكل المناسب، وبطبيعة الحال سيكون من المنطق أن يتحمل الناقل مسؤولية أي خسارة أو ضرر يلحق البضاعة بسبب انعدام صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا أثبت الناقل بحسب أحكام المادة 803 فقرة أ من القانون البحري أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 من القانون البحري كاملة غير منقوصة، وأن السفينة كانت صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة وعند بدئها وأن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر لاحقاً¹.

2- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون
الآخرون:

يعتبر هذا السبب المعفي لمسؤولية الناقل البحري تطبيقاً وإعمالاً لأحكام نص المادة 592 من القانون البحري، التي اعتبرت الربان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب، وذلك حتى لا يقع إجحاف في حق الناقل بأن يتم تحميله مسؤولية أفعال وأخطاء تقنية لم يرتكبها ولا علاقة له بها، ما دام تنفيذ عقد نقل البضائع يتم بحراً بمعرفة الربان الذي يعد أكثر أهلية ومعرفة بتقنيات قيادة السفن ومخاطر البحر من الناقل، ويبقى على الناقل هنا أن يثبت الخطأ الملاحي هو سبب الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة حتى يعفي نفسه من المسؤولية.

¹ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 225.

3- أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة:

تدخل بعض التشريعات أخطار وحوادث البحر ضمن القوة القاهرة¹، غير أن المشرع الجزائري وفي المادة 803 فقرة د من القانون البحري جعل أخطار البحر وحوادثه سببا مستقلا لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع، وحسنا ما فعل المشرع الجزائري حين لم يخص أخطار وحوادث البحر فقط بالبحر، بل حتى المياه الأخرى الصالحة للملاحة كالوديان والأنهار، وتعد هذه الحوادث والأخطار سببا معفيا لمسؤولية الناقل البحري، وذلك نظرا لما يتولد عن هذه الظروف من متاعب بل وموانع لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ضمن شروطه المتفق عليها كميعاد الوصول وتسليم البضائع وكذا مدة الرحلة.

4-الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمال أو إعاقة كلياً أو

جزئياً مهما كانت الأسباب :

يعتبر الإضراب قوة القاهرة في بعض التشريعات²، أما المشرع الجزائري فقد جعل الإضراب سببا قائما بنفسه لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته، ذلك أنه لا يمكن للناقل مثلا أن يقوم بإنزال البضاعة متى رسا بميناء الوصول وصادفه إضراب عمال التفريغ، أو إغلاق المستودعات فلا يمكنه أن يضع بها البضاعة التي لم يتقدم لم يتقدم لاستلامها صاحب الحق فيها، مما يعرضها لخسارة وأضرار متى بقيت في العراء معرضة لعوامل الطبيعة من حر ورطوبة، وهي خسارة وضرر لا يسأل عنهما الناقل متى أثبت إضراب العمال أو إغلاق المستودعات أو حتى إعاقة العمل كلياً أو جزئياً مهما كانت أسباب هذه الإعاقة وقد أثنى الدكتور صلاح الدين عبد اللطيف الناهي³، على صياغة المشرع الجزائري للإضراب كسبب

¹ المادة 229 من قانون التجارة البحرية المصري، عن كمال حمدي، المرجع السابق، ص584.

² كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 584.

³ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص229.

معف لمسؤولية الناقل في نص المادة 803 من القانون البحري، وذلك عندما قارنها بصياغة المشرع الأردني في المادة 213 من قانون التجارة البحرية، وصياغة المشرع السوري في المادة 210 من قانون التجارة البحرية.

5- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر:

يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دونما تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع أو نقلها¹، ومثال ذلك تخمر البضاعة، ونتيجة لكون العيب في البضاعة خفياً أو لصيقاً بذاتها أو طبيعتها فإنه لا يظهر بالفحص والمعائنة البسيطة وبالتالي لا يكون تم التحفظ بشأنه على متن وثيقة الشحن عند استلام الناقل للبضائع، ولكن عند الوصول يكتشف مثل هذا العيب.

ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة السببية بينه وبين الهلاك.

أما نقص البضاعة أثناء السفر أو ما يصطلح عليه الفقه بعجز الطري²، فيعرفه أنه نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق بالبضاعة أثناء النقل بالبحر ينشأ عن طبيعة البضاعة الخاصة، فمن البضائع ما يتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، ومنها ما يجف كالحبوب والبقوليات.

ويعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة لا يمكن تفاديها مهما كانت عناية الناقل، وفي هذا الإطار يرى الدكتور صلاح الدين عبد اللطيف الناهي³ أنه لو أن

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 490.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 589.

³ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 230.

المشرع استعمل مصطلح "تناقص" بدلا من "نقص"، فكانت طبيعة التناقص تدل بذاتها على تفاعل ذاتي في الشيء يستبعد معه احتمال خطأ الناقل خلافا للنقص الذي يتسع للأمرين.

6- أخطاء الشاحن، ولاسيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع:

ويقصد بخطأ الشاحن فعل المضرور أو الإعفاء من المسؤولية، في هذه الحال يقوم لكون الضرر وقع بفضل المضرور لذلك لا يكون ثمة مسؤول إذا أن المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه، ولقد خص المشرع صورا معينة بأهميتها البالغة كخطأ من أخطاء الشاحن وهما أخطاء الشاحن المتعلق بتحريم البضائع، تكييفها وتعليمها.

فيعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يقوم بتحريم أي تغليف البضائع تغليفا معيبا أو غير كاف، فوجوب كفاية التغليف واجب ليس فقط لضمان وحفظ سلامة البضائع خلال الرحلة البحرية وإنما أيضا لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن والتفريغ، ويختلف التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها ومسافة الرحلة ومدتها، فمثلا يختلف تغليف الاسمنت عن النفط، ومرجع إعفاء الناقل من المسؤولية في هذه الحال منطقي للغاية، فالناقل لم يشترك في التغليف وإنما الشاحن وحده المسؤول عن وسيلة تغليف البضاعة التي يعهد بها إلى الناقل.

وحتى يعفي الناقل من المسؤولية، عليه أن يثبت عدم كفاية التغليف وعلاقة السببية بين ذلك وبين الضرر اللاحق بالبضاعة.

كما يعتبر من أخطاء الشاحن عدم كفاية أو انعدام تكييف أو تعليم البضائع، فعلى الشاحن أن يقدم إلى الناقل العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة، وأن تكون مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة أخرى واضحة على البضائع، ومن ذلك العلامات التي تفيد أن البضاعة لا تتحمل البلل بالماء، وأنها بضاعة سهلة الكسر، وأهمية كفاية وإتقان تعليم

البضاعة يكمن في أن تعرف الناقل في صفقات البضاعة على وجه دقيق، وهو ما يمكنه من اتخاذ ما يلزم من احتياطات وعناية كافية بها.

وعدم تعليم البضائع يعد إهمالا أو سهوا من الشاحن، ويعني إخلالا بالتزام يرتبه عقد النقل في ذمته، ومن ثم فإذا ما ثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة ناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات، فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن هذا الضرر.

7- عيب خفي للسفينة لا يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي:

رغم التطور التكنولوجي وتحكم الإنسان في تقنيات بناء السفن وصيانتها، إلا أنه مع ذلك يبقى هناك هامش لعيوب تلحق السفينة مهما بذل الناقل سواء كان مالكا أو مستأجرا للسفينة من اهتمام بها، وقد يحدث أن تظهر هذه العيوب الخفية للسفينة أثناء الرحلة، وذلك لما يعترض سبيل السفينة من أخطار وعواصف تؤثر على صلابة السفينة وتوازنها وتظهر الخفي من عيوبها، ولا يعتبر العيب خفيا إلا إذا تعذر اكتشافه بتمحيص واف ودقيق¹.

واقترعا من المشرع الجزائري أن السفينة تبقى معرضة للعيوب الخفية مهما بلغ اهتمام الناقل بسلامتها التقنية، فإن المادة 803 فقرة ط من القانون البحري تعفي الناقل من مسؤوليته متى أثبت أن سبب الخسارة التي لحقت البضاعة ترجع إلى عيب خفي لحق السفينة رغم اهتمامه بها.

¹ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 227.

8- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك:

أقرت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة في 1910/10/23 وكذا معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والمبرمة في ذات التاريخ واجب المساعدة والإنقاذ¹.

أما المشرع الجزائري فقد قنن وأوجب الالتزام بالمساعدة والإنقاذ في نص المادة 334² من القانون البحري، ومن ثم كان من المنطقي أن يعفي المشرع الناقل من مسؤوليته متى أثبت قيامه بمساعدة وإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، أو حتى يثبت محاولته في ذلك فقط، وذلك إعمالاً لأحكام المادة 803 فقرة ي من القانون البحري التي نصت على هذا السبب من أسباب إعفاء الناقل من مسؤوليته.

ولاشك أن المشرع يستهدف من وراء إعفاء الناقل من مسؤوليته متى أثبت قيامه بإنقاذ أشخاص أو أموال في البحر أو حتى حاول في ذلك، أن يحث الناقلين على بذل المجهود والاهتمام الكافيين للإنقاذ، أما الضرر الذي ينشأ عن الإنقاذ فيكون مرده اضطرار السفينة للانحراف عن خط سيرها لنجدة سفينة أخرى، فيتأخر وصول البضاعة في الميعاد المحدد أو يغرق أو يتلف جزء منها أثناء عملية الإنقاذ.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 609.

² جاء في المادة 334 من القانون البحري أنه: "يتعين على كل ربان السفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر وبوشك على الهلاك وذلك أن دون يعرض سفينته وطاقمه ومسافر به لخطر جدي. إن مالك السفينة ليس مسؤولاً بسبب المخالفات لأحكام النص السابق".

المطلب الثاني: المستفيدون من الإعفاء من المسؤولية عن النقل البحري للبضائع.

ما أقره المشرع من أسباب الإعفاء من المسؤولية في نص المادة 803 من القانون البحري لا يسري فقط على الناقل المتعاقد مع الشاحن، إنما أيضا على كل من يقوم بعملية النقل أو بجزء منها، ومن ثم تسري تلك الأحكام على الناقل الفعلي، وعلى الناقل الأول والناقلين اللاحقين بموجب وثيقة شحن مباشرة، ويستفيد الناقل البحري من هذه الإعفاءات في كل دعوى ترفع ضده للمطالبة بخسائر أو أضرار على أساس المسؤولية التعاقدية، وذلك إعمالا لأحكام المادة 813 من القانون البحري.

وحتى لا يكون في مرافعة تابعي أو مندوبي الناقل منفذ لصاحب الحق في البضاعة المتضررة لإهدار ما وضعه المشرع من أسباب دفع مسؤولية الناقل البحري وحدودها، فلقد منح المشرع الجزائري لمندوبي الناقل البحري الاستفادة من أسباب التحديد والإعفاء من المسؤولية، وذلك في نص المادة 814 من القانون البحري وأنه :

"إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل".

لذلك فالمستفيدون من أحكام الإعفاء أو التحديد من المسؤولية هم الناقل البحري ومندوبوه.

الفرع الأول: الناقل البحري للبضائع.

يستفيد الناقل البحري من أسباب الإعفاء التي نصت عليها المادة 803 من القانون البحري، والناقل البحري المقصود هنا هو الناقل المتعاقد مع الشاحن، ولقد تم تفصيل القول

عند دراسة نطاق مسؤولية الناقل البحري من حيث الأشخاص، أن الناقل الفعلي مسؤول قبل الشاحن عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذه للنقل أو لجزء منه، وتقوم مسؤوليته جنبا مع مسؤولية الناقل المتعاقد.

كما أنه وفي حالة النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة فإن مسؤولية الناقل الأول المصدر لوثيقة الشحن تقوم عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، وكذلك تقوم مسؤولية الناقلين اللاحقين له كل عن الجزء من النقل الذي نفذه.

ورغم أن المشرع قصر الاستفادة من أسباب الإعفاء من المسؤولية طبق نص المادة 803 من القانون البحري على الناقل فقط، وذلك دون أي إشارة إلى الحق في التمسك بهذه الأسباب من طرف الناقل الفعلي أو الناقلين اللاحقين بموجب وثيقة شحن مباشرة، ويرى بعض الفقه¹ في هذا الصدد بأن أوجه الإعفاء من المسؤولية المقررة لفائدة الناقل يستفيد منها كل هؤلاء.

الفرع الثاني: مندوب الناقل البحري للبضائع.

لم يقصر المشرع الجزائري الاستفادة من أسباب الإعفاء من المسؤولية على الناقل فقط، وإنما مدها إلى مندوبيه وذلك مؤدي أحكام نص المادة 814 من القانون البحري التي قضت أنه:

"إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل".

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 615.

ولاشك أن استفادة مندوبي الناقل البحري من التحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يحتج بها، مردها علاقة التبعية القائمة بين الناقل وتابعيه، وهي أحكام نجد أصولها في أحكام القانون المدني، سيما أحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه طبقاً لأحكام المادة 136 منه والتي نصت أنه:

"يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها.

وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وفي توجيهه".

غير أنه تجدر الإشارة إلى أن استفادة مندوبي الناقل من الإعفاءات من المسؤولية المقررة لفائدة الناقل أوسع بكثير من الأحكام المقررة في القانون المدني لفائدة تابعي المتبوع، ذلك أن مندوبي الناقل يشملون تابعيه، من بحرة وربان كونهم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري فيعتبرون من تابعيه، والمقصود بالتبعية في نطاق عقد العمل البحري هو التبعية القانونية، كما يشمل مندوبي الناقل البحري كل ممثليه كوكيل العبور أو وكيل السفينة أو أي وكيل آخر عن الناقل.

كما أن هناك من متعاملي عقد النقل البحري للبضائع من يشتهه كونهم من مندوبي الناقل البحري، ومن ذلك مفاول الشحن والتفريغ، إلا أن الفقه¹ والقضاء² استقرا على كون العقد الذي يربط الناقل بمفاول الشحن والتفريغ هو عقد مفاولة، ومن ثم لا مجال للحديث عن أي تبعية بين الناقل والمكلف بالشحن والتفريغ أو حتى اعتباره من مندوبيه.

¹ علي جمال الدين عوض، القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ، عن موقع الأنترنيت : www.ajeel.com

² قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، مؤرخ بيوم 1997/07/22، ملف رقم 153230، منشور بالمجلة

القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص211، أنظر الملحق.

المبحث الثالث : دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

حتى يستفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر اللاحقين بالبضاعة، لا مناص له من أن يرفع الناقل بدعوى مسؤولية طبقاً لأحكام المقررة في القانون البحري، وهنا تثور مصاعب قانونية عملية، سيفصل في دراستها بالتطرق دواليك إلى أطراف دعوى المسؤولية، ثم أحكامها من حيث الاختصاص القضائي وتقدمها، ومتى ثبت سابقاً أن أساس مسؤولية الناقل البحري هو المسؤولية المفترضة في جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر، بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر¹، فإن المدعي سيكون طرفاً مميزاً وممتازاً في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

كأي خصومة قضائية، لاشك وأن في دعوى مسؤولية الناقل البحري ثمة مدعي يسعى إلى استيفاء حقوقه من المدعي عليه، فيما يبحث هذا الأخير أن ينفي عن نفسه هذه المسؤولية وذلك بحب ما يلي :

الفرع الأول: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع هو صاحب الحق في البضاعة التي أضرير بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومن ثم يجوز أن يكون مدعياً للشاحن-**Le chargeur**- أو المرسل إليه -**Le destinataire**- وأحياناً شركة التأمين المؤمنة على البضائع المنقولة المتضررة.

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص335.

ومهما كان المدعي بين شاحن أو مرسل عليه أو غيرهما فلا تقبل هذه الدعوى ضد الناقل البحري إلا إذا رفعت في مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري، إلا أن المأخوذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد تاريخ بدء سريان ميعاد السنة المنصوص عليه في هذه المادة.

وغالب الأحوال أن المرسل إليه هو من يرافع مطالبا بتعويضه عن الخسائر اللاحقة بضائعه، ولإثبات صفته في الدعوى تطبيقا للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 13¹ من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فإنه يتعين عليه عملا بإحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها، وقد صدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا بتاريخ 1996/12/17 ناظرة الملف رقم 145015، والذي قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سونطراك والتي كانت رامية إلى تعويض الخسائر لكونها لم تبرر صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن².

ونظرا للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة بحرا فإن المرسل إليه غالبا ما يكتتب عقد تأمين شأن الأضرار التي قد تصيب بضائعه وذلك حتى يقي نفسه الخسائر الجمة التي قد تلحقه لذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة على مختلف الجهات القضائية تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه - صاحب البضائع - وذلك بعد أن تكون قد عوضته قيمة الخسائر اللاحقة ببضائعه وعليه تحل محله، فدعوى شركة التأمين هذه تسمى بدعوى الحلول

¹ نصت المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية : "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يثير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعي أو في المدعي عليه.

كما يثير تلقائيا انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون".

² حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، مقال منشور، بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي بالغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص13.

طبقا لنص المادة 744 من القانون البحري، والمادة 144 من القانون رقم 80-07 المتضمن قانون التأمينات، والمادة 118 من الأمر المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتضمن قانون التأمينات الجديد.

وتتص كل من المادتين 114 و118 أعلاه أنه:

"يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن له".

وإعمالا لهذا النص ولأحكام المادة 744 من القانون البحري أوضحت المحكمة العليا الشرطين الواجب احترامهما من قبل المؤمن لرفع دعوى الحلول:

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

وقد شكل تاريخ عقد الحلول نقطة محورية لاجتهاد المحكمة العليا، فبعد أن كانت المحكمة العليا تجيز حلول شركة التأمين محل المؤمن له ومقاضاتها المتسبب في الأضرار اللاحقة بالبضائع وذلك بمجرد تقديم عقد الحلول، بما يفيد دفع شرطة التأمين مبلغ التعويض إلى المؤمن له ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء¹.

إلا أن المحكمة العليا تراجعت عن هذا الرأي فقررت في اجتهاد لاحق رفع دعوى شركة التأمين لأنها قدمت عقد حلول مؤرخ بتاريخ لاحق عن يوم رفع الدعوى، فجاء في حيثيات هل هذا القرار الصادر في 1996/02/27 شأن الملف رقم 138267 أنه :

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 25/10/1992، ملف رقم 82381، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، 1993 العدد الثالث، الديون الوطني للأشغال التربوية، ص170، أنظر الملحق.

"وبما أن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد حلول محررا قبل رفع الدعوى وإلا يقضي برفضها شكلا لعدم توفر الشروط المنصوص عليها في المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية"¹.

ثانياً، وهو الشرط المتعلق بمهلة ممارسة هذه الدعوى، يثار أي إشكال متى رفعت هذه الدعوى ضمن مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري فتكون مقبولة شكلا، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فلا تكون مقبولة شكلا إلا إذا سجلت في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به وذلك لأحكام المادة 744 من القانون البحري.

الفرع الثاني: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

ترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري، وقد يبق القول أن التعرف على الناقل البحري أمر يسير يتم بالرجوع إلى الوثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض فيكون مدعي عليه في دعوى المسؤولية.

أما في حال عدم ذكر اسم الناقل أو عدم وضوحه على متن وثيقة الشحن فيعد مجهز السفينة هو الناقل طبقاً لأحكام المادة 754 من القانون البحري²، وهو ما أقرته المحكمة العليا حينما قضت أنه :

"من المقرر قانوناً، أنه عند عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولاً عن النقل"³.

¹ حسان بوعروج، المرجع السابق، ص16.

² تنص المادة 754 من القانون: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

³ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1989/07/09، ملف رقم 39957، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، 1991 العدد الأول، الديوان الوطني للأشغال التربوية، ص71، أنظر الملحق.

ومجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر، ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة فلا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام لدى مصالح التسجيل البحري للتعرف مالكيها.

أما في حال استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل لمقاضاته ضمن فرض من ثلاث هي :

فإما في حال استئجار السفينة لمدة معينة فالمستأجر هنا له صفة الناقل وليس المالك، وذلك إعمالاً لأحكام نص المادة 701 من القانون البحري التي قضت أنه:

"يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الريان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام استئجار السفينة".

وإما في حال استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما دامت مدتها، فالمؤجر في هذا الفرض يحتفظ بتسيير السفينة تجارياً، وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري بحسب منصوص المادة 651 من القانون البحري وأنه :

"يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".

وأما في حال استئجار السفينة بهيكلها فيتمتع المستأجر بالتسيير التجاري، ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات، بما في ذلك مسؤولية تعويض المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة ببضائعه، وذلك طبقاً لأحكام المادة 730 من القانون البحري التي نصن أنه: "يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".

ويبقى أنه بعد تحديد الناقل المسؤول عن الخسائر والأضرار التي لحقت بالبضائع، يصبح ملزماً بأن يؤدي إلى المرسل إليه المتضرر وإلى شركة التأمين التي تحمل محله التعويض والتي تقضي به المحكمة المختصة، وهو التعويض الذي تملك محكمة التعويض تقديره تحت رقابة محكمة القانون لأسباب هذا التقدير، وهو ما قضت به المحكمة العليا بتاريخ 1998/03/17 حين نقضت القرار المطعون فيه لأن قضاة الموضوع أشاروا إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن البضاعة لثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن، ولكنهم عرضوا قرارهم لانعدام الأساس القانوني والتسبب السليم حين خفضوا مبلغ الخسائر والتعويض عنها إلى النصف دون أي تسبيب¹.

غير أنه شاع في قضايا مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة ببضائع المرسل إليه، أن هذا الأخير كثيراً ما يرفع الناقل البحري وإلى جانبه نادي الحماية - Standard shipsteam - الكائن مقره بلندن بإنجلترا، وذلك على أساس أن النادي يعتبر مؤنفاً للناقل البحري، إلا أن المحكمة العليا دأبت على إخراج نادي الحماية من الخصام لكونه لم يكن طرفاً في عقد النقل البحري من جهة، كما أن المرسل لم يقدم ما يثبت علاقة التأمين بين الناقل والحماية شأن البضائع المنقولة².

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 1998/03/17، ملف رقم 163423، منشور بالمحكمة القضائية بالمحكمة العليا، 1999 العدد الأول، الديوان الوطني للأشغال التربوية، ص 152، أنظر الملحق.

² حسان بوعروج، المرجع السابق، ص 19.

المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بعد دراسة أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري سواء في الدعوى الأصلية أو دعوى الحلول والرجوع، نعالج الآن إجراءات دعوى المسؤولية من حيث التحفظات التي على المرسل إليه القيام بها وتبليغها إلى الناقل، ومواعيد ممارسة هذه الإجراءات، وقواعد الاختصاص القضائي، ثم أحكام تقادم هذه الدعوى بحسب ما يلي :

الفرع الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

سبق القول أن الناقل مسؤول عن البضائع طبقا لأحكام المادة 802 من القانون البحري، وذلك منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وليس هذا إلا إعمال لأحكام نص المادة 739 من ذات القانون، والتي حددت حياة عقد نقل البضائع بحرا بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وإلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.

إذن ومن أحكام هذين النصين تظهر الأهمية البالغة التي يوليها المشرع الجزائري لعملية التسليم كونها تنهي عقد النقل البحري للبضائع، كما تعد في الوقت نفسه منطلقا لحساب مواعيد تتعلق بإجراءات سابقة عن دعوى المسؤولية سيلحق الحديث عنها.

غير أنه وفي ظل أحكام القانون البحري الصادر بالأمر 76-80، كانت المادة 739 تنص وأنه:

"يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه".

والمأخوذ على هذا النص أنه لم يورد أي مفهوم للتسليم سواء كواقعة مادية أو كعملية قانونية تنهي عقد النقل البحري للبضائع، وبذلك كانت أحكام المادة تطرح عدة إشكاليات

قانونية متى إعمالها، وكثيرا ما كانت تتضارب أحكام وقرارات المحاكم والمجالس القضائية كلما بحثت في تحديد تعريف قانوني للتسليم، وللقضاء على هذه التناقضات ولتفاديها أصدرت المحكمة العليا قرارها بتاريخ 1993/12/20 تحت رقم 111518 على إثر طعن بالنقض ضد قرار صادر عن مجلس قضاء الجزائر العاصمة، الذي رفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل لكون عقد النقل ينتهي عند وضع البضاعة بين أيدي المؤسسة المينائية بالجزائر وأن التحفظات لم تقدم وقت التفريغ طبقا للمادة 790 من القانون البحري، فنقضت المحكمة العليا هذا القرار وجاء في قرارها أنه :

"حيث أن قرار مجلس الجزائر السالف الذكر جاء مخالفا من جهة لأحكام المادة 739 من القانون البحري لكون تلك المادة توضح أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وليس بتفريغها بالميناء، ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790 التي تنص على أن التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضاعة وليس وقت تفريغها، ونتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤول عن فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها للمرسل إليه، مع الملاحظة أنه لا يمكن الخلط بين تفريغ البضائع في الميناء وتسليمها إلى المرسل إليه، علما بأن التسليم بالمفهوم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير"¹.

وإدراكا منه لأهمية تعريف التسليم كعملية قانونية منهية لعقد نقل البضائع بحرا، تبنى المشرع الجزائري رأي المحكمة العليا هذا وضمنه نص المادة 739 من القانون البحري بموجب التعديل الذي جاء به القانون رقم 05-98، فأصبحت المادة 739 تنص وأنه :

"يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل غليه أو إلى ممثله القانوني.

¹ حسان بوعروج، المرجع السابق، ص21.

والتسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص خلاف ذلك في الوثيقة".

أما القضاء الفرنسي فقد سبق المحكمة العليا إلى ذات الموقف عندما قررت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر يوم 1992/11/17 أن التسليم يجسد في عملية تحويل الحيازة من الناقل إلى المرسل إليه.

كما ذهب رأي سديد في الفقه إلى اعتبار أن المقصود بالتسليم هنا هو التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه بحيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق منها¹.

أما وعند تسليم الناقل للبضائع للمرسل عليه، فيبقى لهذا الأخير فحصها لمعاينة حالتها ووصفها، وإخطار الناقل بالأضرار والخسائر اللاحقة بها، إعمالاً لأحكام نص المادة 790 من القانون البحري والتي جاء فيها أنه:

"إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

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

إذن من هذا النص تتضح أحكام مفادها أن مطالبة الناقل بتعويض الأضرار التي تسبب فيها خلال تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وذلك حتى يتحرى الناقل الأمر فيتداركه إذا وقع خطأ من جانب المرسل إليه فيما يخص تحفظاته، أو أن يسعى إلى فض الخلاف

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 289.

وديا دون حاجة للدخول مع المضرور في نزاع قضائي، وإما أن يرفض هذه التحفظات فيستعد لتحضير دفعه متى استدعي لذلك.

وقد أوجبت أحكام المادة 970 أعلاه على المرسل إليه أن يبلغ إلى الناقل تحفظاته المكتوبة برسالة موصى عليها أو بعقد شبه قضائي، وذلك قبل التسليم أو أثنائه متى كانت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع ظاهرة.

أما في حال عدم ظهور الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع، فقد منح المشرع الجزائري المرسل إليه ميعاد ثلاثة أيام عمل اعتبار من يوم استلامه هذه البضائع، والحكمة من ذلك أن هناك من الخسائر ما لا يمكن التحقق منها إلا بالفحص الدقيق، بل وأحيانا إلا باللجوء إلى أهل الخبرة وهو ما يستدعي مدة طويلة نسبيا.

أما إذا أغفل المرسل إليه أحد هذين الإجراءين فتعتبر البضائع مستلمة كما تم وصفها في وثيقة الشحن، إلا إذا أثبت عكس ذلك بأن أقام الدليل على الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع وذلك بجميع وسائل الإثبات.

وقد دأبت على هذا الرأي اجتهادات المحكمة العليا في العديد من قراراتها¹، ومن ذلك قرارها المؤرخ ليوم 12 / 09 / 1995 فصلا في الملف رقم 132510 الذي قضى أنه:

"إذا كان صحيحا أنه يتعين على المرسل إليه أن يقدم تحفظاته للناقل قبل أو في وقت تسليم البضائع إلا أنه يجوز له أن يقدم الدليل العكسي لإثبات الخسائر وذلك بعد فوات أجل ثلاث أيام المنصوص عليه قانونا.

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية البحرية، بتاريخ 22/10/1996، ملف رقم 142585 وبتاريخ 09/07/1996، ملف رقم 143090، منشوران بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص 195 - 227. أنظر الملحق.

حيث أن عدم تقديم التحفظات في الآجال المنصوص عليها في المادة 790 لا يؤدي إلى تقادم دعوى المرسل إليه أو سقوط حقه في المطالبة لكن يسمح له بإثبات الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع حسب الطرق القانونية التي تنص عليها المادة 790¹.

وبعد معاينة المرسل إليه الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع، سواء كانت ظاهرة أم لا، وإخطاره الناقل في ذلك المواعيد القانونية، ومتى بقي موقف الناقل سلبيا حيال تلك التحفظات، فلا نجاة للمرسل إليه لأجل استيفاء حقوقه سوى مرافعة الناقل قضائيا.

ويختص نوعيا بنظر دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع القسم البحري بالمحكمة الابتدائية، كونها الجهة القضائية الخاصة بالقانون العام والفاصلة في جميع القضايا المدنية والتجارية أو دعاوى الشركات التي تختص بها محليا بحسب أحكام المادة الأولى من قانون الإجراءات المدنية، وقد كانت هذه الدعاوى تمارس سابقا أمام القسم التجاري، إلى أن تم بموجب القرار الوزاري في 14/06/1995 استحداث القسم البحري بالمحاكم الواقعة على الساحل دون سواها².

أما من حيث الاختصاص الإقليمي لدعوى مسؤولية الناقل البحري، فيملك المرسل إليه اختيار المحكمة المختصة محليا لممارسة هذه الدعوى ضمن أحد الفرضين:

فإما دعواه لمساءلة الناقل أمام المحكمة الكائن بدائرة اختصاصها مون أو إقامة المدعي عليه حسب أحكام المادة 8 من قانون الإجراءات المدنية والتي نصت على أنه:

¹ حسان بوعروج، المرجع السابق، ص 26-27.

² نص القرار الوزاري المؤرخ ليوم 14/06/1995 على استحداث القسم البحري بسبعة عشرة محكمة هي: محكمة القالة، عنابة، سكيكدة، القل، تيبازة، شرشال، تنس، مستغانم، جيجل، بجاية، تيغريرت، دلس، سيدي احمد، أرزيو، وهران، بني صاف، الغزوات.

"يكون الاختصاص لدى الجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعاوى الحقوق الشخصية العقارية، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فإن لم يكن للمدعي عليه موطن معروف، يعود الاختصاص إلى القضائية التي يقع فيها محل إقامته، وإن لم يكن له محل إقامة معروف فيكون الاختصاص الواقع بدائرتها آخر موطن له".

وإما أن يرفع المرسل إليه الناقل أمام المحكمة الكائن بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ أو الشحن، وذلك إعمالاً لأحكام المادة 745 من القانون البحري والتي نصت على أنه :

"ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام".

من هذا النص يظهر أن المشرع لم يحدد قواعد الاختصاص بوضوح، وإنما يحيلنا إلى القواعد العامة بما فيها الفرض المذكور أعلاه والمنصوص عليه في نص المادة 8 من قانون الإجراءات المدنية، وفي هذا الشأن تدخلت المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية وفي العديد من قراراتها¹، أين أقرت للمرسل عليه حقه في الاختيار بين محكمة مقر المدعي عليه أو محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، وأنه ليس لقضاة الموضوع أن يحرموه الاستفادة من هذا الحق.

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1990/02/24، ملف رقم 64975، منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الأول، 1991، الديوان الوطني للأشغال التربوية، ص67، قرار آخر بتاريخ 1997/12/16، ملف رقم 162697، منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، ص165، أنظر الملحق.

الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أخضع المشرع الجزائري دعوى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، وكذلك جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع لتقادم قصير لا تتجاوز مدته السنتين في أحسن الأحوال، وقصر هذه المدد المقررة لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا يولد التباسا في كون هذه المدد مقررة كمواعيد سقوط أو مدد تقادم مسقط.

لكن ورجوعا إلى النصوص 742، 743 و 744 من القانون البحري التي نصت على مدد ممارسة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، فإن أدبية وحرفية هذه النصوص تتم على اعتبار المشرع هذه المدد مقررة للتقادم المسقط، وهو ما تؤكد إجازة المشرع تعديل مدة التقادم بالتمديد في نص المادة 743 أدناه، ذلك أنه لو كانت هذه المدد مقررة للسقوط لما أجاز المشرع تعديلها كونها لا تعرف الوقوف والانقطاع عند حساب مواعيدها فكيف لها أن تخضع لإرادة الأطراف لتمديد مياعدها.

وبما أن المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على حساب مواعيد التقادم هاته ولا أسباب انقطاعها أو وقفها، فإن البحث في يستوجب الرجوع إلى أحكام القانون المدني.

فتحسب مدة التقادم الناشئة عموما عن عقد النقل البحري للبضائع بالأيام، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل هذه المدة بانقطاع آخر يوم منها بحسب أحكام المادة 315 من القانون المدني، وينقطع حساب هذا التقادم بالمطالبة القضائية ولو أمام جهة غير مختصة أو بالإقرار الصريح أو الضمني بين المدين بحق الدائن، فيبدأ سريان جديد من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع بسبب الانقطاع بنفس مدة التقادم الأول، وهو ما نصت

عليه أحكام المواد 318، 317 و 319 من القانون المدني، كما قررت المادة 316 من ذات القانون وقف سريان مدة التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعي يمنع الدائن من المطالبة بحقه ومن ذلك مثلا أن يفقد أهليته لمدة معينة.

ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء وإنما مبناه هو رغبة المشرع في تصفية عملية النقل في أسرع وقت ممكن، حماية من ناحية على الناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها، وللتخوف من ضياع أدلة الإثبات، وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر باشتراط مدة تقادم مسرفة في القصر لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

وقد نصت المواد 742، 743 و 744 من القانون البحري على أحكام ومدد تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وهي أحكام مدد تختلف باختلاف أطراف الدعوى وأساسها.

فقد نصت المادة 742 من القانون البحري أنه:

"مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

ومؤدى هذا النص أن هذه الدعوى ينتهي أجل رفعها بمرور سنتين من تاريخ التسليم بالمفهوم الذي سبق توضيحه آنفا، أو من التاريخ الذي يكون الأطراف قد اتفقوا عليه كتاريخ للتسليم، ويكون هذا الفرض قائما في حال التأخير في تسليم البضائع أو في حال فقدانها،

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 668.

وهي الدعوى يرفعها أي متضرر ما عدا المنصوص عليهم بنصي المادتين 743 و 744 من القانون البحري.

أما المادة 743 من القانون البحري فقد جاء فيها أنه:

"تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد.

بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي تترتب عليه رفع الدعوى".

وتخص الدعوى المنصوص عليها في المادة 743 أعلاه دعوى المرسل إليه ضد الناقل، غير أن المأخوذ على نص هذه المادة هو عدم تحديد تاريخ بدء حساب مدة التقادم، وهو ما ذهبت المحكمة العليا إلى تداركه في العدد من قراراتها¹ موضحة بأن بداية سريان ميعاد التقادم يكون من تاريخ التسليم.

كما أجازت أحكام المادة 743 أعلاه لأطراف عقد النقل البحري للبضائع وخاصة منهم المرسل إليه والناقل، أن يتفقا على أجل لرفع دعوى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع إلى عامين من تاريخ وقوع الضرر وليس التسليم، وحكمة المشرع من وراء إقراره حق الأطراف في تعديل مدة التقادم بعد الحادث المنشئ للدعوى فقط وليس قبل ذلك، هو حماية المرسل إليه أو الشاحن من تعسف الناقل، بأن يستغل نقل الإجراءات شبه القضائية

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 09/07/1996، ملف رقم 143090، وقرار آخر بتاريخ 06/05/1997، ملف رقم 151318، منشوران بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1999، ص199، أنظر الملحق.

والوقت الذي يستهلكه اللجوء إلى أساليب فض الفراغ بين الطرفين خارج القضاء كالتحكيم مثلا، فتنقضي مدة تقادم الدعوى ضده وبهذا تضيع حقوق المضرور.

وأما المادة 744 من ذات القانون فنصت أنه:

"يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة علا أن يتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

بموجب أحكام هذا النص لرافع دعوى الرجوع وهي شركة التأمين التي أمنت البضاعة المنقولة والمتضررة، فدفعت للمرسل إليه -المؤمن له - التعويضات الواجبة له عن الأضرار اللاحقة ببضاعته طبقا لبنود عقد التأمين، فيجوز لها حتى بعد انقضاء أجل سنة المنصوص عليه في نص المادة 743 أعلاه، أن ترفع دعوى الرجوع ضد الناقل خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضا عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة.

وجدير بالتوضيح أن أحكام نص المادة 744 هاته لا تطبق إلا في حالة انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743، ولا يسمح بقبول دعوى الرجوع إلا إذا رفعت في أجل ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد مبلغ التعويض، وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 151318 بتاريخ 1997/05/06¹.

إلا أن المشرع الجزائري، وفي هذه المواد الثلاثة، وبسعيه بالتدقيق في مدد التقادم والدعاوى التي تسري عليها، ولد نوع من الغموض والخلط لولا تدخل المحكمة العليا لتفسير

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318، منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، 1999، ص199، أنظر الملحق.

هذا النص أو ذلك، وهذا بعكس مشرعين آخرين¹، صبوا جميع أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في مادة واحدة، لذلك فمن المستحسن أن يوحد المشرع الجزائري مدد التقادم في مدة واحدة ونص واحد قضاء على الإبهام والخلط بين الأحكام والمواعيد الواجبة التطبيق.

¹ المادة 244 من قانون التجارة البحرية المصري، عن كما حمدي، المرجع السابق، ص667، والمادة 216 من القانون البحري اللبناني، عن مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص289، والمادة 219 من قانون التجارة البحرية الأردني، والمادة 216 من قانون التجارة البحرية السوري، عن صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص234.

الباب الثاني

عقد النقل البحري للمسافرين

في القانون الجزائري

إن من أهم صور استغلال السفينة تجارياً هما صورتا نقل البضائع ونقل الأشخاص، أفردنا للصورة الأولى الباب الأول من رسالة الحال، فإنه بقي لنا أن نفصل تحت هذا الباب عقد نقل المسافرين بحراً، والذي لا يقل أهمية قانونية واقتصادية عن عقد نقل البضائع، ذلك أن نقل الأشخاص بطريق البحر كان ذائعاً ومنتشراً منذ حضارات ما قبل الميلاد بالنظر إلى استتباب الأمن في البحار وانتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين مختلف الدول وازدهار السياحة وحركة الهجرة إلى البلاد الجديد، وبقي نمو النقل البحري مشهوداً إلى غاية العشرينات من القرن الماضي أين ظهر النقل الجوي الذي ساهمت خصائصه العديدة في زوال الخطوط البحرية وانكماش في الأداء التجاري للنقل البحري للأشخاص مما دفع الناقلين إلى ابتداع صورة جديدة من نقل الأشخاص عبر البحر وهي الرحلات السياحية البحرية التي تسمح للسياح بمتعة لا يتيحها لهم ركوب الطائرة.

وقد وضعت في شأن نقل المسافرين بحراً العديد من المعاهدات الدولية تماشياً مع التطور الواقعي والقانوني لهذا العقد، ولعلّ أهم هذه المعاهدات تلك المبرمة في بروكسل الأولى منها خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في 29 أبريل 1921 وهي تعني بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب، والثانية خاصة بالركاب المتسللين في 10 أكتوبر 1957، أما الثالثة فانصبت على نقل أمتعة الركاب بحراً في 27 ماي 1967، أما في أثينا فأبرمت في 10 ديسمبر 1973 المعاهدة الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم لتحل محل معاهدي بروكسل أعلاه الثانية والثالثة¹.

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 331 - 332.

أما المشرع الجزائري فقد أولى عقد نقل المسافرين بحراً أهمية قانونية بالغة سيما بمصادقته على المتماشي من العهود الدولية مع تشريعه الوطني وواقعه الاقتصادي من جهة، أو من جهة أخرى بتقنين أحكام تشريعية وتنظيمية أهمها ما جاء في القانون البحري سيما منه المواد من 821 إلى 859، ولتفصيل ذلك سنتناول تحت سقف هذا العنوان البحث في تعريف هذا العقد وآثاره من التزامات ملقاة على عاتق طرفي العقد، وفي الأحكام القانونية للمسؤولية المترتبة على المدين المتخلف عن تنفيذ أي من الالتزامات المعلقة في ذمته وذلك كله على ضوء أحكام القانون الجزائري.

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البحري
للأشخاص إثباته وآثاره

الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري للأشخاص إثباته وآثاره.

ما من شك أن تحديد ماهية هذا العقد هو من الأهمية بمكان سيما وأن ذلك سيحدد تعريفه وتكوينه وإثباته وأنواعه أو صورته وهو ما يسمح للدارس أن يميز هذا العقد عن غيره وشبيهه من العقود المسماة، وبالتالي ما يتيح تحديد الآثار القانونية المترتبة على إبرام هذا العقد.

لذلك الغرض سيتم التطرق في مبحثين أولهما يخص ماهية عقد النقل البحري للأشخاص، وثانيهما للآثار المترتبة عليه.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للمسافرين.

عقد النقل البحري للمسافرين على غرار عقد النقل البحري للبضائع، هو عقد تجاري بالنسبة إلى الناقل ولو باشره هذا الأخيرة لمرة واحدة وهذا ما نصت عليه المادة 02 من القانون التجاري بقولها:

"يعد عملا تجاريا بحسبه موضوعه:

... كل الرحلات البحرية"¹.

وفي ذلك يختلف النقل البحري عن النقل البري، هذا الأخير الذي لا يعد تجاريا بالنسبة إلى الناقل إلا إذا تمت مباشرته على وجه المشروع التجاري²، فالناقل السري لا يعتبر النقل بالنسبة إليه تجاريا إلا إذا كان محترفا لهذا النشاط.

أما النقل البحري، فإنه يكفي لتجارته أن يتم مرة واحدة، وعلى هذا الأساس فإذا اتفق مالك سفينة نزهة على نقل شخص أو عدة أشخاص ولو على سبيل النزهة، فإنه يعتبر قد قام بعمل تجاري وفقا للمادة 02 من القانون التجاري أعلاه، وعذا التوصيف القانوني لعقد الرحلة البحرية أو عقد النقل البحري للمسافر إنما يبشر لاحقا إثبات عقد النقل بالنسبة للمسافر، وبالتبعية إثبات مسؤولية الناقل متى حاول التوصل منها، أو إنكار النقل البحري من أساسه، والمشرع من خلال إصباغ هذا النوع من العقود بالصيغة التجارية إنما حاول

¹ أمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الموافق لـ 20 رمضان 1395، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 101، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالقانون 87-20 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 54، المعدل والمتمم بالقانون 88-04 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 02، المعدل بالمرسوم التشريعي 93-03 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 14 والمرسوم التشريعي 93-08، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 27 المعدل بالأمر 96-23 الصادر بالجريدة الرسمية، عدد 43، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 11.

² علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد النعتي، المرجع السابق، ص 309.

إعادة التوازن لعقد النقل البحري للمسافرين، والذي يتم بين الناقل العارف بجزيئات ومصطلحات العقد معرفة دقيقة ومحترف العارف بجزيئات ومصطلحات العقد معرفة دقيقة ومحترف لإبرام هذا النوع من العقود وبين شخص يبرم هذا النوع من العقود عرضياً بغرض التنقل والنزهة والسياحة غالباً.

نبحث تحت هذا العنوان تعريف هذا العقد وخصائصه، ثم ت كوينه وإثباته وأنواعه.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين، تكوينه وإثباته.

إن الأهمية القانونية المبرزة لهذا العقد نظراً للأحكام الدولية والوطنية المنصبة على تنظيمه هي من يدفعنا إلى دراسة مفهومه وتكوينه ثم إثباته على ضوء الفقه والقانون.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين وخصائصه.

ذهب بعض الفقه إلى تعريف عقد النقل البحري للمسافرين تعريفاً بسيطاً وسطحياً على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافر وأمتعته بالبحر مقابل أجره معلومة، بشرط ألا يكون المسافر من بين تابعي الناقل على ظهر السفينة كالريان والبحارة وغيرهم، ذلك أن إقامة هؤلاء على السفينة تكون تنفيذاً لعقد عمل بحري وليس بسبب عقد نقل، ولا يلزم أن يتم النقل على سفينة مخصصة للركاب بل يمكن أن يبرم العقد لنقل المسافر على سفينة معدة لنقل البضائع، ويقصد من العقد نقل المسافر من ميناء إلى آخر وهذا هو الغالب، أو القيام بجولة في البحر لا تنتهي بنفس الميناء الذي بدأت منه¹.

كما عرّفه البعض الآخر بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجره بنقل شخص طبيعي حيّ بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر وفي رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء

¹ - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل، دار النهضة العربية، 1997-1998، ص 211.

ذاته، على أن يكون المسافر شخصاً آخر غير الريان والبحارة وتابعي الناقل، سواء تمّ النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع، والملاحظ أن هذا التعريف لا يختلف جوهرياً عن سابقه إلا في التأكيد على كون المسافر حياً أي استثناء جثمان الإنسان من قبيل الأشخاص وهو ما ذهب إليه الفقيه روني رودير¹.

وعموماً فتعريف عقد النقل البحري للمسافرين ليس محل جدل فقهي، أما المشرعون فالغالب منهم تفادي الخوض في غمار تعريف هذا العقد وعنوا أكثر بالتفصيل في آثاره، أما القلة القليلة ومنهم المشرع المصري فذهب إلى تعريفه بالتزاماته فجاء في المادة 196 من القانون البحري المصري أن عقد نقل الركاب بالبحر هو « عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى الناقل بنقل شخص وأمتعته بالبحر ويسمى بالمسافر من ميناء إلى آخر وذلك مقابل أجر»²، أما المادة الأولى من اتفاقية أثينا لعام 1973 الخاصة بنقل الركاب وأمتعته بحراً فقد عرفت أنه العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطة على أي الأحوال.

ومن التعريفات المذكورة أعلاه تتضح لنا جملة من العناصر بتوافرها نكون بصدد عقد نقلا ركاب عن طريق البحر وهي العناصر الأربعة التالية:
أولاً: وجود عقد نقل.

لا بد من وجود عقد نقل يربط الناقل بالراكب، ويمكن أن يكون طرفاً في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة من غير الريان والبحارة، إذ إقامة هؤلاء على السفينة ليست بمقتضى عقد نقل وإنما سندها عقد عمل بحري³.

¹ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008، ص 473.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 2004-2005، ص 208.

³ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1958، ص 378.

ولا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص بحراً على المتسولين إلى السفينة خلسة بقصد السفر دون تذكرة وبغير أجر، بل ويكون للريان سلطة إخراج أي شخص يتسلل إلى داخل السفينة في أول ميناء تصل إليه السفينة أو حتى نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر وذلك إعمالاً لأحكام المادة 857 من القانون البحري، وكذلك مع إلزامه - أي المسافر خفية- بدفع تعويض للناقل بقدر المسافة التي اجتازتها السفينة في السفر وهو ما نصت عليه المادة 859 من القانون نفسه.

ولقد استبعد المشرع الجزائري المسافر خفية من نطاق الخضوع لأحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر صراحة في نص المادة 850 في فقرتها الثانية من القانون البحري.

ثانياً: أن يتعلق العقد بنقل شخص.

لا بد أن يكون التزام الناقل بعملية النقل على أساس نقل شخص طبيعي حي، وإن نقل جثث الموتى ليس من قبيل نقل الأشخاص.

ثالثاً: أن يكون النقل بمقابل.

ذلك أن أحكام عقد نقل المسافرين بالبحر لا تسري على النقل المجاني أي بدون مقابل مالي، ولا يستثنى من ذلك وفقاً للمادة 850 من القانون البحري في فقرتها الأولى إلا النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل، وهو صورة مجانية للنقل تقوم بها هذه المؤسسات لأغراض دعائية بمناسبة افتتاح خط ملاحى جديد هو رحلة أولى لسفينة جديدة، فهذا النقل وعلى الرغم من مجانيته إلا أن الناقل فيه يسأل مسؤولية عقدية عما يلحق المسافرين من أضرار أثناء النقل.

رابعاً: أن يكون النقل عن طريق البحر.

معنى ذلك أن يكون النقل عن طريق سفينة تبحر في البحر ويستوي أن يكون نقل الركاب على سفينة مخصصة لنقل البضائع أو لنقل المسافرين، وكما يكون نقل الركاب بالبحر من ميناء إلى آخر فيجوز كذلك أن يكون في رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء نفسه¹.

ومن التعريفات الفقهية والقانونية لعقد نقل المسافرين بالبحر، ومن عناصره المفصلة أعلاه، تتضح لنا طبيعة هذا العقد كعقد من عقود القانون الخاص حتى وإن قامت الدولة بخدمة النقل، وهو عمل تجاري أصلي بالنسبة للناقل بحكم ما نصت عليه المادة من القانون التجاري، ولكنه عمل مدني بالنسبة للمسافر إلا إذا تعلق بتجارته أو بخدمة نشاطه التجاري إعمالاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، وبذلك فهذا العقد هو من قبيل المقابلة كما استقر رأي الفقه لأن الراكب وإن كان يتعاقد عادة على السفر على متن سفينة معينة وفي مكان معين فيها، إلا أن تعيين السفينة وحيثما فيها ليشغله الراكب لا يخرج عن كونه شرطاً في العقد، مما لا محل معه لاعتبار العقد من قبيل إجارة الأشياء، أما محل العقد الرئيسي فهو نقل الراكب من مكان إلى آخر².

وينشأ عقد نقل المسافرين بالبحر بمجرد توافق إيجاب قبول طرفيه أي الناقل والمسافر وبذلك فهو عقد رضائي.

أما عملياً فعقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من عقود الإذعان، فلا يملك المسافر أن يناقش شروط العقد المطبوعة والمعدّة سلفاً، ويلتزم المسافر بقبولها دون تعديل أي كما

¹ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 473.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2009، ص 175.

وردت في تذكرة السفر، ولهذا فإن أي إشكال يثار بخصوص تفسير هذا العقد يجب الاحتكام بشأنه إلى المواد من القانون المدني والخاصة بعقود الإذعان.

وعقد نقل الركاب بالبحر هو عقد معاوضة لا يحصل فيه الناقل على مقابل مادي لخدمة النقل التي يؤديها للمسافر، فالنقل المجاني أو بدون مقابل لا يخضع لأحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر كما سلف الذكر، وذلك لعدم وجود عقد بالمعنى القانوني السليم بين الناقل والمسافر، ومن ثمّ فلا يجوز للمسافر مجاناً أن يطلب الناقل بالتعويض عن أي ضرر يلحقه أثناء عملية النقل إلاّ إذا أثبت وقوع خطأ من الناقل فضلاً عن إثبات وقوع الضرر وع لاقّة السببية بينهما على أنه يستثنى من ذلك النقل المجاني الدعائي كما سبق الإشارة إليه، ويعدّ في حكم النقل بمقابل نقل الأطفال مع ذويهم طالما أن نقلهم ولو مجاناً يعتبر تابعاً للعملية الأصلية وهي النقل بمقابل¹.

كما أن عقد النقل البحري للمسافرين من عقود الاعتبار الشخصي ذلك أن اسم المسافرين من البيانات الأساسية التي يجب أن تتضمنها تذكرة السفر، فلا يستطيع المسافر أن يتنازل عنها لأحد آخر إلاّ بموافقة الناقل عملاً بأحكام المادة 828 من القانون البحري.

وعقد نقل المسافرين بطريق البحر هو عقد ملزم للجانبين بمعنى أن لكل طرف التزامات تنشأ كأثر لهذا العقد مقابل التزامات في ذمة الطرف الآخر، وأنّ عدم تنفيذ أحد الطرفين للالتزامات الملقاة على عاتقه يشكل حجة للطرف الآخر لفسخ العقد، كحالة.

¹ - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، 1981، ص 51.

الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين وإثباته.

سبق القول وأن عقد نقل المسافرين بحراً هو عقد رضائي ينعقد بتوافق الإيجاب والقبول، ويلزم لصحته رضا كل من طرفيه أي الناقل والمسافر، وأن يكون رضاؤهما سليماً غير مشوب بعيوب الإرادة، وأن يكون محله العقد وسببه مشروعين، وأن تتوافر الأهلية للطرفين الناقل والمسافر وطبقاً للقواعد العامة شأنه في ذلك - أي عقد نقل المسافرين بحراً - كشأن سائر العقود الرضائية، إلا أن الواقع الاقتصادي جعل الناقل الطرف القوي في هذه العلاقة العقدية، مما مكنه من فرض شروط للعقد غالباً ما تفرغ في شكل مكتوب مطبوع لا يملك المسافر مناقشتها بل ويلتزم بقبولها دون تعديل أي كما ترد في تذكرة السفر، ليصبح هذا العقد الرضائي بمجرد إبرامه عقد إذعان يخضع في أحكامه العامة فيما يتعلق بتفسيره لأحكام القانون المدني سيما المواد منه.

أما إثبات هذا العقد فقد قضت المادة 826 من القانون البحري أنه: « يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجره السفر»، ومن عبارات هذا النص يتضح أن المشرع الجزائري متضامناً مع عديد المشرعين الآخرين ومسايراً لأحكام الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في هذا الشأن، يكون قد حصر إثبات عقد النقل البحري للمسافرين أصلاً في تذكرة السفر والتي اعتبرها دليلاً من جهة أولى على إبرام عقد السفر وبالتالي التزام الناقل بأداء خدمة النقل البحري، ومن جهة أخرى على دفع المسافر لأجر السفر.

وإذا كان الأصل هو ثبوت هذا العقد عن طريق تذكرة السفر إلا أنه يجوز استبدال تذكرة السفر بوثيقة أخرى اصطلح عليها المشرع الجزائري بقسيمة السفر على أن تتضمن هذه الوثيقة اسم الناقل وعنوانه الرئيسي والخدمة الواجب تنفيذها (مسار الرحلة) وأجرة السفر، ولقد حصر القانون البحري في مادته 829 استعمال هذه الوثيقة بدلاً عن تذكرة السفر عند

نقل المسافرين على السفن التي تقل عن 10 وحدات حمولة وكذلك بالنسبة للسفن التي تقوم بالنقل الداخلي داخل نفس الميناء، أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية والمحددة من قبل السلطات البحرية أي ما بين ميناءين وطنيين.

ويمكن إصدار تذكرة السفر في صورة اسمية تتضمن لقب واسم المسافر الذي لا يجوز له نقل هذه التذكرة لاسم شخص آخر إلا إذا وافق الناقل على ذلك وهو مؤدى المادة 828 من القانون البحري، كما يمكن إصدار هذه الوثيقة في صورة أخرى أي لحاملها والتي يجوز للمسافر التنازل عنها ونقلها لغيره قبل بدء الرحلة، أما خلالها فيتوقف نقلها على موافقة الناقل، والمؤسف أن المشرع الجزائري لا زال يتصور في نصوص القانون البحري أن تذكرة السفر يجب تجسيدها مكتوبة حتى أنه ربط في نص المادة 835 منه إرجاع أجرة السفر في حال إلغاء الرحلة دون خطأ منسوب للناقل بأن يردّ المسافر التذكرة، أضف إلى ذلك إجازة المشرع في المادة 828 من القانون ذاته إصدار تذكرة السفر لحاملها وإمكان المسافر نقلها لغيره أي بالتسليم وهو تأكيد على شكل تذكرة السفر كمحرر، وبذلك فالمشرع لا زال غافلاً أو مغفلاً للإثبات الإلكتروني في هذا الشأن رغم توقيعه اتفاقيات دولية للغرض من جهة، ورغم التعامل العملي الواسع بتجديد هكذا وثائق وإصدارها إلكترونياً فقط.

ولقد حدّد المشرع الجزائري البيانات الواجب تضمينها في تذكرة السفر، ويجوز للناقل إضافة بيانات أخرى، ذلك أن البيانات المذكورة في نص المادة 827 من القانون البحري هي بيانات إلزامية وليست بيانات حصرية، وهي:

1- **هوية طرفي العقد:** يُذكر هنا بيان هوية الناقل إن كان شخصاً طبيعياً لقبه واسمه وعنوانه، أو تسمية الشركة وشكلها ومقرها لاجتماعي إن كان شخصاً معنوياً وغالبا ما تذكر بجانب ذلك حتى رمز أو هوية مندوب الناقل كأن تكون إحدى فروع الشركة، أو أحد ممثليها كوكالات السياحة والأسفار.

أما المسافر فتذكر هويته كذلك من لقبه واسمه إن كانت تذكرة السفر اسمية، ويمكن ألا تذكر هويته إن كانت التذكرة لحاملها.

2- **مكان وتاريخ إصدار التذكرة:** يذكر هذين البيانيين حتى يتسنى تحديد الاختصاص القضائي الإقليمي في حال نشوب خلاف حول تنفيذ أو فسخ عقد النقل البحري أو بشأن استرجاع أجرة السفر في حال إلغاء الرحلة، أما تاريخ إصدار التذكرة فله دور شأن حساب المواعيد القانونية والقانون الواجب التطبيق من حيث النطاق الزمني.

3- **اسم وصنف السفينة:** ذلك أن المسافر قد يبتغي السفر في ظهر سفينة معينة بذاتها، فتحدد هذا البيان على تذكرة السفر هو تحصين لحقوق المسافر، وتحديد صنف السفينة واسمها هو كذلك لتحديد سعتها فإن كانت مثلاً تقل عن 10 وحدات حمولة جاز إبدال تذكرة السفر بقسيمة السفر طبقاً للمادة 829 من القانون البحري.

4- **مسافة النقل وتاريخ ومكان التحميل:** بذكر بيان تاريخ ومكان التحميل يقيم الناقل الحجة على المسافر لإعمال أحكام المادة 830 من القانون البحري، حين عدم حضور المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر ليدفع عن ذلك أجرة السفر كاملة، أما ذكر مسافة النقل فالمتموخي منها هو تمكين المسافر من توقع الوقت المفترض للوصول أخذاً بعين الاعتبار أخطار البحر والطقس.

5- **ميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت:** هذين البيانيين يتعلق أولهما بحالة النقل البحري للمسافرين من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، أما البيان الثاني

فيتعلق بالرحلات السياحية أين تتطلق السفينة من ميناء في رحلة دائرية تجوب عدة موانئ لترجع إلى ميناء الانطلاق ثانية أو ميناء وصول آخر.

ويتضمن تذكرة السفر هذين البيانين يقع على عاتق المسافر الحضور للركوب في الموانئ المحددة وإلا قامت مسؤوليته في حال فسخ العقد.

6- **أجرة السفر والرحلة ورقم الحجرة:** ذكر البيان المتعلق بأجرة السفر من ضمن البيانات الإلزامية لتذكرة السفر هو نتيجة لاعتبار المشرع في نص المادة 826 من القانون البحري تذكرة السفر دليلاً على دفع أجرة السفر، أما تحديد الدرجة ورقم الحجرة فهما بيانان مرتبطان بأجرة السفر لكون نوع الدرجة يختلف ثمنه من فئة لأخرى، وكذلك الأمر بالنسبة للحجرة.

المطلب الثاني: الرحلات البحرية السياحية.

الأصل أن النقل البحري للمسافرين نشأ لتنفيذ رحلة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وازدهر النقل البحري وعرف عصرًا ذهبياً لم يضاويه فيه أي نوع من أنواع النقل الأخرى، إلى أن ظهر النقل الجوي للمسافرين، لينحصر النقل البحري نوعاً ما الأمر الذي دفع بالناقلين البحريين ومجهزي السفن إلى ابتكار صورة جديدة من صور النقل البحري وهي الرحلات السياحية البحرية التي تتطلق من ميناء في رحلة دائرية تجوب عدة موانئ ثم تعود إلى ميناء الانطلاق.

وسنفضل في هذا النوع للنقل البحري تباعاً فيما يلي:

الفرع الأول: تعريف عقد الرحلة السياحية البحرية.

الرحلة البحرية السياحية هي عقد بين المسافر "المشترك" وبين منظم الرحلة يتعهد بمقتضاه هذا الأخير بتمكين المشترك من القيام برحلة السياحة وتقديم الخدمات المتفق عليها بمقابل¹، ورغم أن النقل البحري للأشخاص هو جوهر هذا العقد إلا أن محله وسببه ليس النقل إنما هو السياحة والاستجمام، كما لا يختلف هذا العقد في أي خاصية من خصائص عقد النقل البحري للمسافرين من خاصيات الرضائية، والإذعان، والمعاوضة وغيرها مما سبق شرحه.

ولقد ازدهر هذا العقد في الدول السياحية والتي أفردت له أحكاماً قانونية خاصة كالمشرع المصري في قانونه للتجارة البحرية في المواد من 273 إلى 278 منه مقتدياً بمشرعين آخرين²، وهذه النصوص تتلاءم والطابع المختلط والمركب لهذا العقد.

فقد أوجب المشرع المصري في نص المادة 274 من قانون التجارة البحرية على منظم الرحلة تسليم المشترك تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلاً على أن للمشارك وحده حق التمسك بهذا البطلان³، كما نصت المادة 275 من القانون ذاته على البيانات الإلزامية لتذكرة الرحلة بالإضافة للبيانات الواجبة للتضمنين في تذكرة السفر اسم منظم الرحلة وعنوانه عوضاً عن الناقل، الموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة فيما بين ميناء القيام

¹ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 229.

² - نظم المشرع الفرنسي في القانون رقم 18 جوان 1966 الرحلات البحرية السياحية من المادة 47 إلى 49 منه.

³ - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 458.

وميناء الوصول، تاريخ العودة، والخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها¹.

أما المشرع الجزائري فيعاب عليه أنه ورغم إشارته ضمناً للرحلات السياحية البحرية إلا أنه تأخر في تنظيم هذا العقد ولم ينظمه في ظل أحكام القانون البحري رغم أن الموضوع الأساسي لهذه الرحلات هو النقل البحري، فالمادة 827 من القانون البحري تشير إلى موانئ التوقف إن وجدت كبيان إلزامي من بيانات تذكرة السفر، والمادة 830 كذلك منه تشير في فقرتها الثانية إلى التزام المسافر بدفع أجرة السفر كاملة متى لم يحضر خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف، وفي ذلك إشارة أخرى إلى الرحلات السياحية البحرية، ويعزى تأخر المشرع الجزائري في تنظيم هذا العقد المركب في القانون البحري إلى ضعف النشاط السياحي البحري بالجزائر، إذ جاء التنظيم القانوني للنقل البحري السياحي سنة 2016 بموجب المرسوم التنفيذي 16-203 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط النقل البحري الحضري والنزهة البحرية².

ولقد حددت المادة الأولى من هذا المرسوم نطاق تطبيق هذا القانون بقولها: "يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية بغرض الريح".

وقد جاء هذا المرسوم بمصطلحات قانونية لم يكن يفصلها القانون البحري بل كان يتناولها بصفة عرضية أو ضمنية أحيانا أخرى.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 222.

² المرسوم التنفيذي رقم 16-203 الصادر بتاريخ 25 جويلية 2016 الموافق لـ 20 شوال عام 1437 هـ المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، العدد 44.

فعرقت المادة 3 من ذات المرسوم النقل البحري الحضري على أنه نشاط النقل البحري المنتظم للأشخاص بين الموانئ الوطنية، الذي سيتم على متن السفن التي تنقل المسافرين.

كما عرفت ذات المادة التتزه في البحر على أنه نشاط نزهة اركاب المسافرين للقيام بجولة في البحر على متن سفن بالقرب من الساحل.

ومن ثم فإن المشرع الجزائري وبموجب المرسوم التنفيذي 16-203 فإنه أوجد نوعين جديدين من عقود النقل البحري للمسافرين في إطار الرحلات البحرية السياسية وهما نشاط النقل البحري المنتظم للأشخاص وما يرتبه من عقد نقل حضري للمسافرين ونشاط نزهة إركاب المسافرين، فالعقد الأول لجأ إليه المشرع بعد تضاعف عدد المركبات في الحظيرة الوطنية للنقل البري وما تولد عنه من اختناقات مرورية خاصة في المدن الساحلية الكبرى الجزائر العاصمة ووهران، وهو ما أدى إلى ضرورة تنظيم هذا النوع من عقود النقل الحضري البحري.

أما التتزه في البحر فالسواحل الجزائرية كانت تعرف هذا النوع من النشاطات لكن دون أي إطار قانوني واضح يحدد مسؤوليات كل طرف وخاصة الناقل، فكان هذا الأخير يحترف النقل البحري للنزهة بسفن لا تتوافر فيها أي معايير للسلامة السياحية للمسافرين ولا حتى سلامة البيئة البحرية، فكان هذا المجال يشهد فوضى.

الفرع الثاني: شروط وحدود مسؤولية ممارسة نشاط الرحلة السياحية.

نص المرسوم التنفيذي 16-203 على مجموعة من الشروط يجب توافرها في الشخص الراغب في ممارسة النشاطات البحرية المحددة في المادة الثانية¹ من ذات المرسوم، وهذه الشروط تتمثل أساسا بالنسبة للشخص الطبيعي في أن يكون جزائري الجنسية، أما الشخصي المعنوي فيجب أن يكون خاضعا للقانون الجزائري، واشترطت المادة 4 من ذات المرسوم ألا يكون طالب ممارسة هذا النشاط سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، يجب ألا يكون مدرجا في البطاقة الوطنية لمرتكبي أعمال الغش Le fichier national des fondateurs.

كما أنه ولممارسة نشاط النقل البحري الحضري والنزهة البحرية اشترط المشرع ضرورة حصول الطالب على رخصة للممارسة تسلم له من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهذا ما نصت عليه المادة 08 بقولها:

"تخضع ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية إلى الحصول على رخصة يسلمها الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

على أن المادة 09 من ذات المرسوم اشترطت للحصول على الرخصة أن يكون طلبها مرفوقا بملف يتضمن الوثائق الآتية:

¹ تنص المادة الثانية على ما يلي:

"تدخل ضمن مجال تطبيق هذا المرسوم نشاطات النقل البحري والحضري والنزهة البحرية الآتية:

أ- النقل البحري الحضري.

ب- الصيد البحري السياحي.

ج- التنزه في البحر.

د- الباخرة - المطعم.

هـ- النزهة على آليات بحرية ذات محرك".

"... - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

- نسخة من بطاقة التعريف.

- صحيفة السوابق القضائية رقم 03 لا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاثة (03) أشهر.

- مستخرج من الجدول الضريبي المصفر.

بالنسبة للأشخاص المعنويين:

- نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي.

- صحيفة السوابق القضائية رقم 03 لا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاثة (03) أشهر.

- مستخرج من الجدول الضريبي المصفى.

على أن هذه الرخصة الممنوحة لمزاولة واحتراف نشاط النقل البحري الحضري ورحلات النزهة هي رخصة لمدة 5 سنوات قابلة للتجديد، مع خضوع السفينة للتفتيش السنوي للسلامة من طرف الإدارة البحرية المحلية.

كما أن هذه الرخصة شخصية ولا يمكن التنازل عليها أو نقل مملكتها، ولا يمكن أن تكون محل أي صيغة من صيغ الإيجار وتكون مؤقتة وقابلة للإلغاء وهذا بنص المادة 13 من المرسوم 203-16.

أما مسؤولية الناقل في الرحلات البحرية السياحية أو للنزهة كما أسماه المشرع أو في رحلات النقل البحري الحضري، فالمشرع لم يفرد أحكاما خاصة لذلك في المرسوم التنفيذي 203-16، مما يحيلنا إلى الأحكام العامة في مسؤولية الناقل المحددة في القانون البحري.

ويلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقا للشروط المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة البحرية، وبذلك يسأل منظم الرحلة كمسؤولية الناقل البحري التي سنتناولها بالدراسة لاحقا فيما يتعلق بالتزامه بنقل المسافر وأمتعته وتطبيق على ذلك أحكام القانون البحري من المادة 841 إلى المادة 854 منه، إلا في الحال التي تكون فيها الرحلة البحرية دولية فتطبق بشأن منازعاتها القواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها طبقا للمادة 855 من القانون البحري.

أما النطاق الثاني لمسؤولية منظم الرحلة البحرية للنزهة، فهو يشمل على الخدمات التي تعهد منظم الرحلة بتقديمها للمشارك على البر في الموانئ والبلاد المتفق على زيارتها.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للمسافرين.

سبق القول وأنّ عقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من العقود الملزمة للجانبين أي الناقل والمسافر معاً، وبنشأة هذا العقد صحيحاً فإنه تترتب عليه التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، فيلتزم المسافر بدفع أجره النقل وتنفيذ تعليمات الناقل، ويلتزم الناقل بنقل المسافر من ميناء القيام وفقاً لشروط العقد وتوصيله سليماً إلى ميناء الوصول كما يلتزم بنقل أمتعة المسافرين من ميناء القيام وحتى ميناء الوصول في حدود ما يوجبه القانون وتسري عليه الأعراف.

وسنقوم بتفصيل كل هذا وذلك أدناه في مطلبين أولهما يعنى بالتزامات المسافر وثانيهما يعنى بالتزامات الناقل.

المطلب الأول: التزامات المسافر البحري.

يلتزم المسافر بالتزامين أساسيين أولهما يتعلق بدفع أجره النقل والثاني يتعلق بالتزامه بتنفيذ تعليمات الناقل، وسنبحث في أحكام ذلك فيما يلي:

الفرع الأول: التزام المسافر بدفع أجره النقل البحري.

يلتزم المسافر بدفع أجره النقل المتفق عليها وهي تختلف باختلاف الدرجة التي يتم السفر فيها، وتدفع الأجرة عادة عند استلام تذكرة السفر، ولا يلتزم الناقل بانتظار المسافر بعد الميعاد المحدد للسفر طبقاً للشروط الواردة في تذكرة السفر، فإذا تخلف المسافر عن الحضور للسفر أو تأخر عن الميعاد المحدد بقي مع ذلك ملتزماً بدفع أجره النقل كاملة، وهو ما جاءت به أحكام المادة 830 من القانون البحري والتي نصت على أنه: « يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل

مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف». أما إذا كان تخلف المسافر عن السفر بسبب الوفاة أو المرض أو حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر، فيفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذوو حقوقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة، وهو ما نصت عليه المادة 832 من القانون البحري، والتي تميز بين حالتين، فأولهما أن يتم هذا الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب فتد أجره السفرة بكاملها مقابل إرجاع التذكرة، أما الحالة الثانية فهي أن يسبق عملية فسخ العقد مغادرة السفينة، فيحق في هذه الحال للناقل الاحتفاظ بربع أجره السفر، إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان السفر، وفي هذه الحال الأخيرة يحق له الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10% من أجره السفر.

وتغطي أجره السفر مقابل النقل وكذا خدمات إضافية هي الإعاشة (كما يصطلح عليه الفقه المصري)، وخدمات الغرفة التي يشغلها المسافر والخدمات الطبية.

وتتدرج نفقات الإعاشة عادة في أجره النقل، على أن تحديد مقابل معين للإعاشة في تلك الأجرة تبدو أهميته في أنه يقدم في حالة عدول المسافر عن السفر في اللحظة الأخيرة حلاً اتفاقياً أو حلاً مبناه العرف، يسترد المسافر بمقتضاه مقابل الإعاشة دون باقي أجره السفر الذي يجابه المصاريف العامة للنقل التي لا تتأثر بتخلف المسافر¹، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في أحكام المادة 834 من القانون البحري والتي اصطاحت عليه بكلفة الغذاء والتي يمكن في حالة مرض أو وفاة الراكب إرجاعها إليه متى لم يكن قد انتفع بها بعد وأن تكون داخلة في أجره السفر.

¹ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 800.

أمّا فيما يتعلق بالخدمات الطبية فإنه حيث يكون المجهز ملزماً بتوفير خدمة طبية على السفينة فذلك لا يعني بالضرورة تقديمها بالمجان للمسافرين، على أنه حيث لا ينص في تذكرة السفر على اشتراط حصول الناقل على مقابل للخدمات الطبية، فإن مثل هذه الخدمات تقدم دون مقابل على حسب ما جرى عليه العرف¹.

ويحق للمسافر استرجاع ما دفعه نظير أجره السفر في حالة إلغاء الرحلة أو حصول تأخير هام لا ينسب للناقل، وفي هذه الحال يسترجع المسافر أجره السفر مقابل إرجاعه تذكرة السفر للناقل دون أي تعويض من الجهتين وهذا مؤدى المادة 835 من القانون البحري، أمّا في الظروف المذكورة لكن الناشئة أو الناتجة عن خطأ أو إهمال من قبل الناقل أو مندوبيه، فيجوز للمسافر فسخ العقد وطلب استرجاع أجره السفر وكذلك تعويض الضرر إن وجد طبقاً لأحكام المادة 836 من القانون البحري.

كما أوجبت المادة 837 من القانون نفسه على الناقل البحري بطلب من المسافر وحسب اختياره، إما أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، وذلك في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين.

هذا عن حقوق المسافرين المتمخضة عن دفعة أجره السفر، لكن هذه الحقوق تقابلها ضمانات يتمتع بها الناقل تخوله الحصول على أجره النقل وغيرها من المستحقات المتولدة عن عقد السفر، فأجازت المادة 840 من القانون البحري للناقل البحري أو من يمثله أن يحتجز أمتعة المسافر وأن يضعها في المستودع على نفقة ومسؤولية المسافر حتى تسديد الديون المستحقة للناقل أو تقديم الضمانات المناسبة لاستيفائها، أما إذا لم تسدد أو تضمن

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 181.

ديون الناقل مدة شهر، فتجيز الفقرة الثانية من المادة السابقة للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه ونفقاته المترتبة على المسافرين.

الفرع الثاني: التزام المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل البحري.

يعتبر هذا الالتزام واسع المعنى، فهو يشمل التزام المسافر بالشروط الواردة في تذكرة السفر كساعة ومكان الركوب طبقاً لأحكام المادة 830 من القانون البحري التي سبق شرحها، ثم ولوج السفينة من الأماكن المعدة للركوب والجلوس أو الإقامة في الأماكن والدرجات الموضحة في تذكرة السفر، أما خلال الرحلة فيلتزم المسافر بكافة تعليمات الريان أثناء السفر وخاصة المتعلقة بالمحافظة على النظام والآداب على متن السفينة حسبما نصت عليه المادة 838 من القانون البحري، وإلا جاز للريان اتخاذ الإجراءات التأديبية المنصوص عليها في المادة 454 من القانون ذاته والتي يمكن أن تبلغ ذروتها التوقيف والحبس الاحتياطي للمسافر في حال شكلت تصرفاته تهديداً لنظام السفينة وسلامتها .

ويبقى التزام المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل قائماً حتى يتم النزول في ميناء الوصول تحت طائلة قيام مسؤوليته سواء المدنية أو حتى الجزائية.

المطلب الثاني: إلتزامات الناقل البحري للمسافرين.

لقد جاءت التزامات الناقل في القانون البحري في الباب الخامس تحت "نقل المسافرين وأمتعتهم" وهو الباب الذي خصه المشرع للتفصيل في التزامات الناقل وحدود مسؤوليته وحق المسافرين في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي قد يصيبه من إخلال بأحد التزامات الناقل أو مندوبه وإجراءات هذه الدعوى، إضافة إلى تفصيل أحكام المسافر الخفي وتمييزه عن المسافر القانوني (بالتذكرة).

وتعتبر المادة 821 من القانون البحري الإطار العام لحدود التزامات الناقل، بل أن المشرع الجزائري ولضمان حماية أكبر للطرق غير المحترف في عقد النقل البحري (المسافر) وتوسع من حدود الالتزام بالنسبة للمحترف في هذا العقد، فلم يكشف المشرع بمصطلح الناقل بل اعتبر المجهز ملتزما أيضا بموجب عقد النقل وهذا بصريح العبارة في المادة 821 بقولها:

"يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر".

فهذه المادة تعتبر مصدر عام لدعاوى التعويض التي يمكن للمسافر أن يرفعها في حال لحقها ضرر، فسبق التفصيل في صفة المجهز والناقل والمالك وما ينجر عن هذه الصفات من أنواع عقود نقل وحتى لا تضيع حقوق المسافر جاء المادة 821 بصيغة "المجهز" لا "الناقل".

أما الفصل الثاني من الباب الخامس والمسمى "تنفيذ العقد"، ف جاء بتفصيل منح التذكرة للمسافر وما ينتج عنها من التزامات أخرى، ومن أهم هذه الالتزامات إلى جانب التزام الناقل بمنح المسافر لتذكرة سفره نجد أيضا الالتزام بضمان تجهيز سفينة الرحلة وضمان السلامة على متنها طيلة مدة الرحلة من ميناء الركوب إلى ميناء الوصول والالتزام بنقل أمتعة المسافر وهي كلها التزامات سنفصلها تباعا.

الفرع الأول: التزام الناقل بمنح المسافر تذكرة السفر وتجهيز السفينة وإعدادها للرحلة.

نصت المادة 826 من القانون البحري على ما يلي:

"يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر".

فالمادة أعلاه جاءت بصيغة الوجوب كالتزام على عاتق الناقل تمنح المسافر تذكرة السفر حتى تكون دليلا على إبرام عقد السفر بين الطرفين ودليلا أيضا على دفع المسافر لأجرة السفر، وما يلاحظ في هذه المادة أيضا أنها جعلت من.

وما يستشف من الشطر الأول من المادة 826 أن تذكرة السفر البحرية ليست مجرد تذكرة (Ticket) عادية كتذاكر النقل البري مثلا، بل هي تذكرة (Billet) تتضمن تفصيلا عن التزامات الناقل والتزامات المسافر، وفي حال قيام نزاع ما، فإن هذه التذكرة وما تتضمنه من التزامات متبادلة تكون حجة ودليلا في مواجهة أطراف الدعوى أمام القضاء المختص.

ومما لا شك فيه فإن اشتراط المشرع، أن تكون تذكرة السفر الصادرة لفائدة المسافر تتضمن مجموع الالتزامات المتبادلة بين الناقل والمسافر، إنما جاءت لحماية الطرف الضعيف في عقد النقل البحري وهو المسافر على عكس الناقل المحترف وإصدار الناقل لتذكرة السفر هو التزام لا يؤدي فقط الأدوار المنوطة به في الفقرة السابقة، وإنما يميز بين المسافر الشرعي والمسافر الخفي، هذا الأخير الذي لا يحوز على تذكرة سفر يثبت بها إبرام عقد السفر وبالتالي حقه في التواجد على متن السفينة، ما يجيز للريان إنزال المسافر الخفي في أول ميناء تتوقف فيه السفينة أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر وهذا ما أكدته المادة 857 بقولها "إذا وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر مسافر خفية خلال الرحلة، يستطيع ريان السفينة تسليم هذا الراكب الخفي إلى

السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف الراكب الخفي أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر"، على أن يلتزم الراكب الخفي بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل دون الإخلال بالعقوبات الجزائية وذلك كله طبقا للمادة 859 من القانون البحري بنصها الصريح على ما يلي: "لا تعفي الإجراءات المتخذة تبعا لأحكام المادة 857 أعلاه الراكب خفية من الالتزام بدفع الأجرة مضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل وعلاوة على ذلك، تطبق على راكب خفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر".

كما يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحال طوال مدة السفرة، وأن يزودها بالمؤونة اللازمة.

كما يلتزم الناقل كذلك باتخاذ كل الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب، ويفترض خطأ الناقل أو مندوبيه أو إهماله كلما ثبت وقوع ضرر جسماني أو وفاة أحد المسافرين، أو وقوع خسائر مادية بأمتعته، وذلك على أساس أن الناقل ملزم بالحيلولة دون وقوع هذه الأضرار ما لم يثبت أن الضرر وقع لسبب لا ينسب إليه ولا يمكنه تفاديه.

وقد نصّ المشرع الجزائري على هذين الالتزامين في المادة 841 من القانون البحري بقولها: "يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب للتسليح والتجهيز والمؤونة للسفر المقصود وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب".

الفرع الثاني: الالتزام بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ونقل أمتعته.

يعتبر هذا الالتزام جوهر العقد وقد جعل منه المشرع الجزائري التزاماً أساسياً في صلب المادة 821 من القانون البحري أين ألزم المجهز بنقل المسافر وأمتعته بموجب عقد نقل المسافرين عن طريق البحر ولمسافة معينة، ويترتب على ذلك التزام الناقل بعد تهيئة سفينة وإعدادها للسفرة، بأن يتبع خط السير المعتاد للسفر، أو المحدد في تذكرة السفر، ولا يسوغ له أن ينحرف عنه أو يرسو في ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناءً على طلب أحد المسافرين أو لأجل مصلحة الناقل الخاصة.

ويرى الفقه أن الالتزام بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول هو التزام بتحقيق نتيجة¹، ذلك أن الناقل مطالب بإيصال المسافر إلى ميناء الوصول في الموعد المحدد، والإخلال بهذا الالتزام كلياً أو جزئياً يعترض الناقل للمساءلة.

يلتزم الناقل بنقل ما يصطحبه المسافر من أمتعة في الحدود التي يعينها القانون أو العقد أو العرف، والمشرع الجزائري فصل في شرح معنى الأمتعة في المادة 822 من القانون البحري وصنفها في ثلاث أصناف وهي كما جاءت في حرفية النص: « تعد بمثابة أمتعة:

- 1- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة.
- 2- الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة وتسمى هذه المتعة باسم أمتعة الغير.
- 3- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية».

¹ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 216.

والملاحظ على نص المادة أعلاه أن المشرع الجزائري وبخلاف الفقه المتفق عموماً على تقسيم الأمتعة إلى مسجلة وغير مسجلة، نجده أضاف نوعاً ثالثاً هي السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها.

والناقل ملزم بنقل أمتعة المسافر دون زيادة في أجره السفر إلا إذا زادت الأمتعة عن القدر المنصوص عليه في تذكرة السفر فيتعين حينئذ دفع أجره عن الجزء الزائد بتسجيل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر وكذلك المركبات المرافقة له، عليه كذلك أن يسلمه إيصالاً بها يثبت به حقه على الأمتعة المسجلة لاستردادها بميناء الوصول.

أما الأمتعة غير المسجلة والتي اصطلح عليها المشرع الجزائري بأمتعة الحجرة فهي تلك التي يحتفظ بها المسافر داخل الحجرة التي يقيم فيها، فتكون هذه الأمتعة في حراسة المسافر ولا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها أو فقدها إلا إذا أثبت المسافر خطأ الناقل أو ممثليه، وسيأتي بيان تفصيل ذلك في مقامه لاحقاً.

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

ينقضي عقد نقل المسافرين بحراً بتنفيذه أي بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، كما قد ينقضي العقد قبل ذلك بالفسخ، وفي الحالتين قد تثار مسؤولية الناقل ليستحق بالنتيجة المسافر التعويض.

وتتحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في حالات معينة يرسمها القانون ويحدد أساسها، ويبقى لهذا الناقل التتصل من هذه المسؤولية متى أثبت لديه قيام حالة من حالات الإعفاء وذلك أمام القضاء متى رفع المسافر دعوى المسؤولية. ولدراسة هذا المحور الهام سنقسم التفصيل فيه إلى مبحثين:

فالمبحث الأول نتناول فيه حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها.

أما المبحث الثاني فنتناول فيه إجراءات دعوى المسؤولية.

المبحث الأول: حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها.

حدّد المشرع الجزائري حالات المسؤولية التي تقوم في جانب الناقل البحري للمسافرين، كما قنن لحالات تعفي الناقل من تحمل تبعات الأضرار التي تلحق المسافر وأمتعته، وسندرس هذه العناصر الهامة في المطلبين التاليين:

المطلب الأول: حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

أسّس المشرع الجزائري قانونيا لحالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وحدد نطاقا زمنيا لقيام هذه المسؤولية العقدية تجاه المسافر، وعدّد صور قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وسنّفصل في ذلك تباعاً فيما يلي:

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين ونطاقها.

واعتبر المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري للمسافرين مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر وأمتعته بسلامة إلى ميناء الوصول، وهو ما نصت عليه أحكام القانون البحري في العديد من مواده أبرزها ما جاء في المادة 842 وما بعدها منه، والتي تؤسس لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين وتقرد لها أحكاما خاصة مميزة عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية سواء من حيث إثبات الخطأ أو حالات المسؤولية أو الإعفاء منها.

فالمادة 842 نصت صراحة على مايلي:

"يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة

بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جاء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم".

ويتضح لنا مما تقدم أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر أو أمتعته، وتنفيذ عقد النقل حسب شروط هذا العقد هو التزام بتحقيق نتيجة، ومن ثم فلا سبيل لدفع مسؤولية الناقل هنا إلا بإثبات هذا الأخير أن الضرر الذي أصاب المسافر (الإصابة أو الوفاة أو التأخير أو ضياع الأمتعة)، يرجع إلى سبب أجنبي، والمتمثل في القوة القاهرة أو خطأ المسافر أو خطأ الغير¹ والذي أدى إلى الضرر.

أما بالنسبة للتعديل في ظروف السفر، فإن التزام النقل عن التعديل الجوهري في ظروف السفر هو التزام سيبذل عناية مع افتراض الخطأ، ومن ثم فإن الناقل عليه إثبات أنه بذل العناية المعتادة لتفادي هذا التعديل وذلك إذا أراد إبراء ذمته من هذا التعديل².

ولأسف المشرع الجزائري سكت عن هذه الحالة، أي عن التزام الناقل عن المساس بالظروف المتفق عليها في السفر، ونكون في هذه الحالة أمام القواعد العامة المحددة في المادة 842 أعلاه، أي افتراض خطأ الناقل ضماناً وحماية لمصالح الطرف الضعيف في العقد وهو المسافر وعلى الناقل إثبات العكس.

فالمشرع جعل في المواد من 842 إلى 847 من القانون البحري، من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين مسؤولية مفترضة بحيث لا يحتاج المتضرر لإثبات الضرر، بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا يبقى للناقل سوى أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 516.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 521.

واستبعدت المادة 850 من القانون البحري من نطاق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص الواردة في القانون نفسه نوعين من النقل "تطبق أحكام هذا الفصل أيضا على النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل. ولا يسري مفعولها على النقل البحري التطوعي ولا على المسافرين خفية"، فالنقل التطوعي حسب هذه المادة لا تسري عليه أحكام المسؤولية بالنسبة للناقل البحري للمسافرين، شرط أن يكون الناقل غير محترف كأن يصطحب شخصاً أحد أصدقائه في رحلة على متن سفينته الخاصة.

أما إذا كان النقل المجاني قد تمّ بمعرفة ناقل بحري محترف فإنه يستثنى من هذا الحكم لتسري عليه أحكام المسؤولية المقررة في القانون البحري كأن يتم نقل إعلاني دعائي أو نقل شخصية شهيرة، ذلك لأن النقل في هذه الحال غالبا ما يخفي بين طياته فكرة المقابل وإن لم يكن حالاً، لأنه يتم عادة بقصد الدعاية والترويج لشركة النقل البحري مما يزيد من عملائها وأرباحها مستقبلاً.

وأما النوع الثاني المستثنى من أحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فهو النقل دون تذكرة سفر، والغالب أن يلجأ إلى هذا النقل المسافرين خفية الذين يتسللون خلسة إلى السفينة بقصد السفر دون دفع أجرته، وترجع العلة في استبعاد هذا النوع من النقل إلى أنه نقل بدون عقد نقل¹، وبالتالي لا تسري عليه الأحكام القانونية المنظمة لهذا العقد بما فيها تلك المتعلقة بالمسؤولية.

أما عن النطاق الزمني الذي تقوم فيه مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، فهي تتحقق عن كل الأخطاء التي يرتكبها الناقل أو تابعوه، وعن كل الأضرار التي تلحق المسافر وأمتعته متى عجز الناقل عن إثبات قيامه بالعناية اللازمة لتفادي وقوع تلك الأضرار،

¹ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 820.

شريطة أن تقع تلك الأخطاء أو تنتج تلك الأضرار خلال فترة سريان عقد النقل البحري للمسافرين، والمشرع الجزائري حدّد صراحة وبما لا يترك بابا للاجتهاد المجال الزمني لعقد النقل البحري للمسافرين في نص المادة 823 من القانون البحريني نصها الصريح على ما يلي: "يحظى عقد السفر الأوقات الآتية:

أ- فيما يخص المسافر وأمتعته بالحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدة التي يتم فيها نقل المسافر وأمتعته من الرصيف إلى السفينة أو بالعكس، إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن البطاقة أو إذا كانت السفينة المستعملة لهذا النقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافرين من قبل الناقل.

ب- فيما يخص أمتعة العنبر والسيارات المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة والوقت الذي تم فيه ردها من الناقل أو مندوبه".

فبحسب أحكام المادة المذكورة يسري هذا العقد بالنسبة للمسافر وأمتعة الحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدة التي يتم فيها نقل المسافر وأمتعته من الرصيف إلى السفينة أو بالعكس، إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن البطاقة أو إذا كانت السفينة المستعملة لهذا النقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافرين من قبل الناقل، إلا أن المشرع وفي نفس المادة يستثني الوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأمتعة الخاصة بالميناء من مدة النقل إلا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع هذه الأمتعة تحت تصرف حراسة الناقل.

وأما بالنسبة لأمتعة العنبر والسيارات فعقد السفر يسري عليها في المدة الممتدة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة والوقت الذي تمّ فيه إرجاعها من طرف الناقل أو مندوبه.

وأحسن المشرع الجزائري فعلاً حين سعى إلى تحديد المدة الزمنية التي يغطيها عقد السفر، بما يفيد في تحديد النطاق الزمني الذي تقوم فيه المسؤولية العقدية للناقل سواء عما يلحق المسافرين من أضرار، أو أمتعة الحجرة أو الأمتعة بالعنبر والسيارات، بحسب الحالة كما ذكرت ذلك الفقرتين (أ) و (ب) من المادة 823 المذكورة آنفاً.

الفرع الثاني: صور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

تتفق معظم التشريعات البحرية الوطنية، والاتفاقيات الدولية المنظمة لموضوع النقل البحري للمسافرين على تحديد حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 1842¹ من القانون البحري والتي تحصر صور هذه المسؤولية في الحالات التالية:

أولاً: الوفاة والإصابة الجسمانية للراكب.

يسأل الناقل عن وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية بشرط أن يقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر وذلك بحسب أحكام المادة 823 من القانون البحري، وغني عن الذكر أن عقد نقل الأشخاص بحراً ينطوي مثله في ذلك مثل عقود نقل الأشخاص بوسائل النقل

¹ نصت المادة 842 من القانون البحري أنه: « يعد الناقل مسئولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم».

الأخرى التزام الناقل بسلامة المسافر أي أن الالتزام يكون عقدياً والمسؤولية التي تنشأ عن الإخلال به مسؤولية عقدية¹.

وإن كانت طبيعة هذا الالتزام عقدية إلا أن تحديد مضمونه مختلف فيه، فمعاهدة بروكسل المبرمة في 29 أبريل 1921، والقانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 الذي أخذ بحكم تلك المعاهدة، وكذلك معاهدة أثينا المبرمة سنة 1974 والقانون البريطاني الذي تبنى أحكامها يأخذون جميعاً بقاعدة هي أن التزام السلامة هو التزام ببذل عناية واستثناءاً تفترض خطأ الناقل في حالات الكوارث البحرية²، أما المشرع الجزائري فلم يأخذ بذلك المسلك وفضل عليه جعل الالتزام بالسلامة الذي ينشئه عقد نقل الأشخاص على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة هي نقل المسافر سليماً معافى إلى ميناء الوصول، وتفترض المادة 843 من القانون البحري خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه ما لم يثبت الناقل عكس ذلك بأن يقيم الحجة على أن وفاة الراكب أو إصابته الجسمانية سببها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث، أو أن يثبت بحسب أحكام المادة 847 من القانون ذاته أن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية.

ومعنى ما تقدم أنه يكفي المسافر أو ذوي حقوقه إثبات أن الإصابة الجسمانية التي لحقت به أو وفاته نشأت عن حادث وقع خلال تنفيذ عقد السفر لإقامة الدليل على أن الناقل قد أخلّ بالتزامه بسلامة المسافر التي تلزم على المدعي (المتضرر) إثبات أن وقوع الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل، كما عليه إثبات مدى الضرر، ولا يستطيع الناقل حينئذ دفع مسؤوليته إلا بإثبات سبب الحادث وأنه سبب أجنبي عنه وعن تابعيه سواء كان قوة

¹ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 479.

² - Mohammed Kalioubi, La responsabilité du transporteur maritime de passagers pour les accidents corporels en droit américain, anglais, égyptien et français, Paris II, 1990, p 208.

قاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير، وهذا ما تؤكدته المادة 845 من القانون البحري بقولها: "إن الإثبات بأن الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة يكون على عاتق المدعي، كما يكون على عاتق هذا الأخير إثبات مدى الضرر".

ثانياً: التأخير وعدم تنفيذ عقد السفر.

يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق المسافر بسبب التأخير الهام في الوصول في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد للوصول، فيجوز بحكم المادة 836 من القانون البحري للمسافر إرجاع تذكرة السفر وطلب استرجاع أجرة السفر وكذلك التعويض إن وجد، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا ينسب إليه طبقاً للمادة 835 من القانون ذاته.

أما إذا لم يتم تنفيذ عقد السفر كلياً بأن لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة بسبب لا يرجع إلى الناقل فيفسخ العقد دون تعويض، أما إذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل أو مندوبيه سواء خطأً أو إهمالاً منهم، فيجوز للمسافر فسخ العقد وطلب استرجاع أجرة السفر والتعويض عن الضرر إن أثبت وجوده، وهذا بعكس بعض المشرعين كالمصري الذي حدّد التعويض الواجب في هذه الحال بنصف أجرة السفر¹.

وقد يقع أن يبدأ السفر في ميعاد ولكنه يتوقف بعد ذلك وحينئذ نكون بصدد عدم تنفيذ جزئي لعقد النقل ويكون من حق المسافر أن يطالب الناقل بان يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها، أو أن ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، وذلك في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين، وهذا ما قضت به المادة 837 من القانون البحري.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 216.

ثالثاً: الأضرار اللاحقة بالأمّعة.

عالج المشرع الجزائري بإسهاب مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بأمّعة المسافر، أي مسؤولية الناقل عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي بين الناقل والمسافر بخلاف ذلك، أي بأن تكون مسؤولية هكذا أشياء في عهدة الناقل فيسأل عنها في حال فقدانها، وهذا ما نصت عليه المادة 846 من القانون البحري بقولها: "لا يعد الناقل مسؤولاً عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية، ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي".

واعتبر المشرع الجزائري الناقل مسؤولاً عن أمّعة المسافر متى كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم، وافترض المشرع خطأ أو إهمال الناقل في هذه الحال إلا إذا ثبت العكس بحسب أحكام المادتين 842 و843 من القانون البحري.

ويميز القانون البحري في مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أمّعة المسافر بين أمّعة الحجرة وأمّعة العنبر والسيارات بحسب الآتي:

1- أمّعة الحجرة:

وهي التي يحتفظ بها المسافر في حيازته ولا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت أن الضرر الذي لحق بها يرجع إلى خطأ الناقل أو مندوبيه أو تابعيه طبقاً للمادة 843 من القانون البحري، ويتصل الناقل من المسؤولية هاته متى أثبتت أن الأضرار اللاحقة بأمّعة الحجرة مردها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث.

2- أمتعة العنبر والسيارات:

وهي التي يسلمها المسافر إلى الناقل أو نائبه طوال فترة السفر ويتم إعادتها إلى المسافر عند رسو السفينة في ميناء الوصول، ويلتزم الناقل بتسليم المسافر إيصالاً بهذه الأمتعة وتسجيلها في دفتر خاص بحسب أحكام المادة 839 من القانون البحري، وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة، ويفترض خطأ الناقل أو مندوبيه أو تابعيه خلال القيام بأعمالهم كسب منتج للأضرار اللاحقة بهذه الأمتعة طبقاً للمادة 842 من القانون ذاته، إلا أن الناقل لا يعد بحكم المادة 844 من القانون نفسه مسؤولاً عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسبب من الريان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحاة السفينة، وفي هذه الحال يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل حتى يتصل من المسؤولية عن أمتعة العنبر.

المطلب الثاني: صور الناقل البحري للمسافرين وحدود مسؤوليته.

إن الناقل البحري للمسافرين يتخذ صوراً متعددة فقد يكون مالكا للسفينة وناقلا في الوقت ذاته، وقد يكون مؤجرا لها أو مستأجرا وهذه الصور هي التي تجعل من حدود مسؤوليته متباينة.

قد يسعى بعض الناقلين إلى تخفيف مسؤوليتهم بتضمين حالات تعفيهم من أضرار معينة، بالإضافة إلى تلك المرصودة للغرض من طرف المشرع بحسب ما سنشرحه تباعاً والتميز بين الجائز منها والباطل.

الفرع الأول: صور الناقل البحري للمسافرين.

تتباين صور الناقل البحري للمسافرين باختلاف طريقة استغلال السفينة المستعملة في النقل ومن أهم هذه الصور:

إيجار السفينة بهيكلها، إيجار السفينة مجهزة لمدة معينة، إيجار السفينة مجهزة على أساس الرحلة، ولقد أخذ المشرع الجزائري بهذه الصور الثلاث في المادة 640 من القانون البحري والتي عرفت عقد استئجار السفينة بقولها:

"يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينته تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

ولقد أضحى موضوع استئجار السفن حالياً، من أهم العقود التي تحظى بالدراسات القانونية واهتمام رجال القانون نتيجة الدور المتعاظم لهذا النوع من العقود في المجال الاقتصادي والسياسي وهو ما أوجب ضرورة تطور الملاحة والنقل البحري ومن وراءهما تطور النصوص القانونية المؤطرة لهذا المجال هذا من جهة.

ومن جهة أخرى فهذا النوع من العقود يثير مسألة قانونية جوهرية وهي حدود المسؤولية وطبيعتها ونطاقها وعبء إثباتها وما ينجر فيها من تعويضات لفائدة المسافرين، وهذا ما دفعنا إلى البحث في موضوع استئجار السفينة L'affrètement du navire قبل التطرق في الفرع الموالي إلى حدود مسؤولية الناقل.

أولاً: إيجار السفينة بهيكلها أو غير مجهزة: Affrètement navire à coque nue
demi charter

استعمل المشرع الجزائري مصطلح "بهيكلها" عوض "غير مجهزة" وقابلها بالمصطلح الفرنسية بعبارة "à coque nue" للدلالة على خلو السفينة المستأجرة من أي تجهيزات.

ووفقا للمادة 640 أعلاه فإن إيجار السفينة عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر مقابل أجرى بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة على أن يكون استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها.

ويبرز هذا التعريف الفارق بين إيجار السفينة وعقد النقل البحري، فإن إيجار السفينة يتميز بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر، أما عقد النقل البحري فلا يتضمن أي التزام بوضع سفينة معينة تحت تصرف الناقل، ويقتصر التزام الناقل بمقتضاه على النقل بطريق البحر من ميناء إلى آخر.

ويلاحظ أن المستأجر في إيجار السفينة يكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً تنتفي الحاجة إلى حمايته، ولذلك فإن إيجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية.

ويجب أن يكون عقد إيجار السفينة ثابتاً بالكتابة درءاً للمنازعات في المستقبل، وإذا زادت مدة الإيجار على سنة وجب قيد العقد في سجل السفن حتى يمكن الاحتجاج به على مشتري السفينة وهذا ما ذهب إليه المشرع المصري، لكن المشرع الجزائري لم ينص على ذلك، ويستثنى من هذين الحكمين عقد إيجار السفينة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية على عشرة أطنان وهذا ما أكدته المادة 642 من القانون التجاري صراحة.

ولا يوجد في القانون شكل معين لإثبات العقد¹، ودرج العمل على تسمية المحرر المثبت لعقد إيجار السفينة باسم "مشاركة الإيجار Charter party" وعلى استعمال مشارطات نموذجية تضعها دوائر المجهزين، ومن أمثلتها المشاركة الزمنية "Baltim" التي وضعها مؤتمر المجهزين المسمى بـمؤتمر البلطيق سنة 1939، "ومشاركة جنكون Gencon" البريطانية سنة 1922² للإيجار بالرحلة على خلاف التقنين البحري المصري الذي لم يعرض لبيانات العقد إلا فيما يتعلق بالتأجير بالمدة في المادة 172 والتأجير بالرحلة المادة 129 فإن المشرع الجزائري حرص على تحديد البيانات الواجب ذكرها في عقد استئجار السفينة وهو ما نصت عليه المادة 643.

وتتخذ عقود إيجار السفينة إحدى صورتين كبيرتين: فإما أن تؤجر السفينة عارية مجهزة وحينئذ يفقد المؤجر كلا من الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة، وإيجار السفينة مجهزة يأخذ بدوره إحدى صورتين: فإما أن تؤجر السفينة مجهزة لمدة محددة حيث يفقد المؤجر الإدارة التجارية للسفينة مع احتفاظه بالإدارة الملاحية، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة لرحلة أو رحلات معينة حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة³. وسنعالج هذه الصور المختلفة فيما يلي.

أولاً: إيجار السفينة غير مجهزة أو بهيكلها: Affrètement navire à coque nue, demi charter

إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة السفينة المعينة بدون بحارة وبدون أي تجهيز مادي أو تجهيز غير كامل، وهذا ما أكدته المادة 724 من التقنين البحري الجزائري.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 223.

² Ripert Georges, la responsabilité des propriétaires de navires et l'unification internationale du droit maritime, OMF, 4^{ème} édition, 1998, p 703 et suite.

³ Ripert Georges, op cit, p 703 et suite.

ويعتبر هذا العقد بمثابة إيجار مال منقول يخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، ثم لأحكام التقنين البحري، ثم للقواعد العامة المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول، وبناء على ذلك تكون التزامات المؤجر والمستأجر في هذا العقد كما يلي:

أ- التزامات المؤجر:

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان المتفق عليها، وهذا ما نصت عليه المادة 725، ويلتزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد ولهذا يلزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا كان التلف ناشئاً عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة، فلا تستحق الأجرة عن المدة التي تبقى فيها السفينة.

إذا تجاوزت مدة العطل 24 ساعة وهذا ما أكدته المادة 734 من القانون البحري

فتتمثل في:

ب- إلتزامات المستأجر:

1- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة وهذا ما نصت عليه المادة 728 ويلاحظ أن الاستعمال حق للمستأجر وليس التزاماً عليه، وإنما ينحصر الإلتزام في أن يكون الاستعمال وفقاً للغرض المتفق عليه.

2- ويلتزم المستأجر بمصروفات صيانة السفينة والإصلاحات في غير حالات القوة القاهرة والعيب الذاتي في السفينة والاستعمال العادي لها (التي يحملها المؤجر) وتخص

أساس صيانة السفينة والقيام بمصاريف التصليح والتغيرات الخاصة بالسفينة والتي لم يأت ذكرها في المادة 560 أعلاه ولجميع مصاريف استغلال السفينة ومصاريف تأمينها وهذا ما أكدته المادة 731 من القانون البحري.

3- ويلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالبحارة ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز، وهذا ما أكدته المادة 729 من القانون البحري.

4- ويلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي (مادة 165 فقرة 1) ويجب أن يتم الرد في الزمان والمكان المتفق عليهما.

ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن (مثل الزيوت والحبال ومواد التنظيف والصيانة) بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها وهذا وفقا لنص المادة 735 من القانون البحري، وقد يحدث أن يتخلف المستأجر عن رد السفينة المستأجرة في الميعاد المحدد لسبب لا يرجع إليه، التزم بأن يدفع تعويضا محسوبا على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد، إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 1/10 من مدة العقد، وهذا ما فصلته المادة 736 من التقنين البحري.

والمشرع الجزائري سكت عن حالة الضمان التي يلتزم بها المستأجر قبل المؤجر في حال دعوى ضد هذا الأخير لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة، ولهذا الحكم فائدته إذ يخشى رجوع الغير على المؤجر كمالك للسفينة إثر تصادم راجع إلى خطأ الريان أو خلال تسوية خسارة مشتركة مثلا.

وهذا على خلاف المشرع المصري الذي فصل في هذا الأمر في نص المادة 166 من التقنين البحري المصري.

أما حقوق المستأجر: فتقدم أن للمستأجر حق استعمال السفينة في الغرض المتفق عليه، وللمستأجر حق الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة، ويكون الريان والبحارة تابعين له لا للمالك، ولذلك يكون مسؤولاً عن أفعالهم وتصرفاتهم.

وللمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص ولو كانت مملوكة للغير، وتحظر بعض التشريعات على المستأجر تأجير السفينة من الباطن دون موافقة المؤجر، بالنظر إلى أن انتقال الإدارة الملاحية والتجارية في إيجار السفينة غير مجهزة يجعله عقداً من العقود التي تبرم بمراعاة شخص المستأجر، فلا يجوز للمستأجر أن يعهد بدوره بالسفينة إلى شخص يجله المالك أولاً يثق فيه، ومع ذلك فقد أجازت المادة 644 للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.

هذا وليس للمستأجر أن يغير العلم الوطني للسفينة إذا كان من جنسية مختلفة، لأن جنسية السفينة تخضع لجنسية ملاكها وليس لجنسية من يقوم باستغلالها وهذا من المبادئ العامة المتعارف عليها في التقنيات البحرية.

أما تقادم الدعاوى الناشئة عن العقد فتتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة بهيكلها بمضي سنة واحدة من تاريخ ردها إلى المؤجر، وفقاً للمادة 648 التي جاءت بالمبدأ تقادم دعاوى استئجار السفن، لكن المادة 737 اعتبرت أنه في عقود استئجار السفن هيكلها فميعاد تقادم الدعوى المحدد بسنة واحدة يحتسب من تاريخ انقضاء العقد.

ثانيا: الإيجار الزمني أو الإيجار لمدة معينة.

الإيجار الزمني أو الإيجار بالمدة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محددة وهذا ما أكدته المادة 695 من التقنين البحري، والمشرع الجزائري في المادة 640 المذكورة أعلاه واستعمل مصطلح استئجار السفينة لمدة معينة Affrètement à temps.

ويشترك الإيجار لمدة معينة مع إيجار السفينة بهيكلها في أن الإيجار في كلا صورتين يرد على السفينة بأكملها وفي أن المدة عنصر جوهري في العقد، ولكنهما يتميزان من ناحية أن المستأجر في إيجار السفينة غير مجهزة يقوم بتجهيز السفينة وتزويدها بالطاقم، في حين أن الإيجار الزمني يرد على السفينة مع الخدمات التي يقدمها الربان والبحارة، ولذلك لا يعد العقد في الإيجار لمدة معينة إيجار أشياء فقط، بل إيجار أشياء وإيجار خدمات في ذات الوقت.

ويجب أن يكون عقد الإيجار الزمني ثابتا بالكتابة، ويستثنى من ذلك عقد الإيجار الذي يرى على سفينة لا تزيد حمولتها الكلية عن عشرة أطنان (10 طن) طبقا للمادة 642 من التقنين البحري.

وقد سبق القول بأن هناك مشارطات زمنية نموذجية أبرزها المشاركة المعروفة باسم "Baltic and Baltime" سنة 1939 التي وضعها المؤتمر الملاحي المسمى Baltic and international maritime conference.

وتتمثل التزامات المؤجر فيما يلي:

يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، السفينة المعينة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد وهذا طبقاً لنص المادة 696 من القانون البحري، ويقوم هذا الالتزام أيضاً في إيجار السفينة بهيكلها، ولكن يضاف إليه في الإيجار الزمني الالتزام بتجهيز السفينة بالريان والبحارة اللازمين لاستغلالها.

ويلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، إذ يمتنع أن يرد التأجير الزمني على جزء من السفينة، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار.

على أن المؤجر - مع التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر - يظل محتفظاً بالإدارة الملاحية للسفينة طبقاً لما تنص عليه المادة 700 من القانون البحري، ويتولى صيانة السفينة وتعيين البحارة وإطعامهم ودفع أجورهم وهذا وفقاً للمادة 679، ويجب على الريان أن يتبع تعليمات المؤجر في كل ما يتعلق بالإدارة الملاحية للسفينة، ولذلك يكون المؤجر مسؤولاً عن أفعال الريان وأخطائه، كما أن المؤجر هو الذي يملك عزل الريان وضباط الملاحة والمهندسين.

وتنتقل الإدارة التجارية للسفينة وتكون للمستأجر مسؤولاً عن الإدارة التجارية للسفينة ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد والقطر وغير ذلك من المصروفات التي يقتضيها الاستغلال التجاري للسفينة، وهذا ما أكدته المادة 699 من القانون البحري.

ويجب على الريان أن يتبع التعليمات الصادرة من المستأجر في كل يتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، كتعيين الرحلات وخط سير السفينة والموانئ التي تتجه إليه

وكيفية تنفيذ عملية التسليم والحفاظ على المسافرين وضمان سلامتهم طيلة مدة الرحلة إلى غاية إنزالهم بميناء الوصول وهذا ما تضمنته المادة 701 من القانون البحري.

ويسأل المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالسفينة والناشئة عن الاستغلال التجاري للسفينة وهذا ما أكدته المادة 704 من القانون البحري.

ويبقى الالتزام الأساسي للمستأجر هو دفع الأجرة المتفق عليها، وتنص المادة 175 على أن يلتزم المستأجر بدفع الأجر كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة.

ويلتزم المستأجر عند انتهاء مدة الإيجار برد السفينة في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك، وإذا انتهت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة، استحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة وهذا وفقا للمادة 712 من القانون البحري.

تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإيجار الزمني: وتتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإيجار الزمني بمضي سنة واحدة تبدأ من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ إيقاف تنفيذه نهائيا وهذا طبقا للمادة 722 من القانون البحري.

ثالثا: استئجار السفينة على أساس الرحلة.

إيجار السفينة بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة مجهزة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة، وهذا وفقا لنص المادة 650 من القانون البحري.

ويجب أن يكون عقد الإيجار بالرحلة ثابتاً بالكتابة، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان.

وطبقاً للمادة 643 يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة ما يأتي:

أ- العناصر الفردية للسفينة.

ب- اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوانها.

ج- النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة.

د- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها.

ويلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما السفينة المعنية في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها، وهذا ما أكدته المادة 652 من القانون البحري.

ويجب أن تكون السفينة التي يضعها المؤجر تحت تصرف الناقل صالحة للملاحة *Seaworthy*، ويقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن يتوافر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بالقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار، وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة، بل هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة نوع الرحلة.

ويندرج في عداد الالتزام العام بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، تجهيزها بالآلات والأدوات الضرورية للملاحة كالخراطم والبوصلة والآلات الرافعة، وتطعيمها بربان وطاقم كاف ذي خبرة، وتموينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم لملاحتها، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجعلها في حالة صالحة لفظ البضائع.

ويجب على المؤجر أن يحتفظ بالسفينة في حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها¹.

وإذا كان المؤجر ملتزماً بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر، إلا أنه يظل محتفظاً بالإدارة الملاحية وهذا طبقاً للمادة 651 من القانون البحري وذلك على خلاف الوضع في إيجار السفينة بهيكلها حيث يفقد المؤجر الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة، وفي الإيجار الزمني أو بالمدة حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة مع انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر.

ولما كان المؤجر في الإيجار بالرحلة يحتفظ بكامل إدارة السفينة، فإنه يسأل عن الضرر الذي يصيب الرحلة التي يضعها المستأجر في السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصيره تابعيه في تنفيذه، كما أن الريان لا يعد تابعا للمستأجر ولا يمثله أمام القضاء².

على أن أهم التزامات المستأجر في استئجار السفينة على أساس الرحلة تتمثل في أخذ كل الاحتياطات لجعل السفينة المستأجرة في مأمن منذ بداية سريان عقد الاستئجار

¹ ينظر القرار الصادر عن المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، قرار رقم 119766، مؤرخ في 1994/11/22، قضية بين (ش ج) و (ت ن)، شركة (س هـ)، منشور بالمجلة القضائية سنة 2015، عدد 4، ص 147 وما يليها.

² Rodiere et Pontavice, Droit maritime, Dalloz, 1986, p 282 et suite.

وطيلة مدة الرحلة أو الرحلات وإلى غاية إرجاع السفينة لمالكها أو مؤجرها في نفس الحالة المعاينة قبل تسليمها للمستأجر.

كما أن الالتزام الثاني للمستأجر في هذا النوع من العقود هو دفع الأجرة للمتفق عليها في العقد.

على أن المشرع الجزائري وفي تعديله للقانون البحري بموجب القانون رقم 98-05¹ أقصر عمليات ممارسات نشاطات إيجار السفن على الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية فقط، ومن شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري شريطة أن يكون له صفة مجهز السفن ويتواجد مركز نشاطاته الرئيسي في الجزائر وهذا ما أكدته المادة 649.

ولقد كانت هذه الأنواع من إيجار السفن قاصرا على سفن الشحن لكن مع تطور الاقتصاد الدولي وما تلعبه الملاحة البحرية في هذا المجال، وظهر السياحة البحرية بين الدول وفي الدولة ذاتها وظهر الحاجة أيضا لنقل المسافرين في المدن الساحلية للحد من مشاكل الازدحامات المرورية وكحلول ناجعة تجمع بين النقل الحضري البحري للمسافرين والسياحي معاً، كل هذه الوسائل حولت الاهتمام باستئجار السفن من الشحن فقط للمسافرين أيضاً، والجزائر أخذت بهذا المفهوم في المرسوم التنفيذي رقم 16-203² المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، وخاصة في مواده 21 و35.

¹ القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الموافق لـ 01 ربيع الأول 1419هـ، المعدل للقانون البحري، الصادر في الجريدة الرسمية، رقم 47.

² المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016 الموافق لـ 20 شوال عام 1437، العدد 44.

الفرع الثاني: الحدود الاتفاقية والقانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

إذا كان الناقل البحري للأشخاص يستطيع دفع مسؤوليته عن وفاة المسافر أو إصابته أو التأخير في تنفيذ عقد النقل بإثباته أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ولا لتابعيه أو نائبه، وإذا كان الناقل يستطيع دفع مسؤوليته عن التعديل الجوهرى في ظروف النقل بإثباته أنه قد بذل العناية المعتادة لتفادي هذا التعديل، فإن القانون البحري يبطل بعد ذلك كل إعفاء اتفاقي من المسؤولية بمعنى أنه لا يجوز للناقل الاتفاق مع المسافر بشروط في عقد النقل على إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها.

فالمادة 824 من القانون البحري لا تجيز استبعاد كل أحكام الباب الخامس منه والمعنون بنقل المسافرين وأمتعتهم إضراراً بالمسافرين، وعلى هذا الشرط الأخير فإنه يجوز أن يكون استبعاد هذه الأحكام عند إبرام عقد النقل البحري للمسافرين على شرط أن يكون في فائدة المسافر كأن يرفع القيمة النقدية المحددة قانوناً في حال وقوع ضرر للمسافر أو أمتعته، وبالتالي فالمشرع قد أراد مراعاة مصلحة المسافر، كما فعل مع الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، وحمايته ضد تعسف الناقل الذي يريد أن يدرج مثل هذه الشروط مستغلاً مركزه الاقتصادي القوي، في مواجهة المركز الاقتصادي الضعيف للمسافر.

وأخضع المشرع الجزائري عقد نقل المسافرين بما فيه الأحكام المتعلقة بالمسؤولية متى تمّ في المجال الدولي لقانون راية السفينة، إلاّ إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، إلاّ أن المادة 825 من القانون البحري لا تجيز أن يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاماً أقلّ منفعة للمسافر من الأحكام القانونية الجزائرية، وهي صورة أخرى لعدم جواز الشروط الاتفاقية المضرة بالمسافر.

إلا أن المأخوذ على المشرع الجزائري أنه لم يفرد أحكاما مستفيضة في شأن الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، واكتفى بالإحالة على الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها متى كان النقل بين ميناء جزائري وآخر أجنبي، في حين أنه كان الأجدر التنصيص على الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في مادة أو أكثر، وترتيب الجزاء المتضمن على تضمينها في عقد النقل، كما فعل كثير من المشرعين ومنهم المشرع المصري في المادة 260 من قانون التجارة البحرية¹، وهذه المادة تقرر البطلان المطلق لكل اتفاق تمّ قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، أما إذا تمّ هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث فإنه يكون صحيحا لانتفاء العلة وهي الإذعان حيث لا خوف على المسافر وقتئذ من سيطرة الناقل².

بعد مراعاة النظام القانوني لمصالح المسافر بتشديد مسؤولية الناقل بافتراض مسؤوليته، وبإبطال الإعفاء الاتفاقي من هذه المسؤولية، كان عليه أن يراعي مصالح الناقلين بتحديد مسؤولياتهم بمبالغ قصوى حتى يستطيعوا مواصلة نشاطهم في خدمة النقل البحري للمسافرين.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يضع أي حدّ قانوني لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين عن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية، أو عن ضياع أمتعته أو الخسائر

¹ - تنص المادة على أنه: « يبطل كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون من شأنه تحقيق أحد الأمور الآتية:

- إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من يعولهم.
- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.
- تحديد التعويض بأقل مما هو منصوص عليه في المادة 258 من القانون.
- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر».

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 413.

التيسر تلحق بها، وعليه وجب الرجوع إلى القواعد العامة لتقدير التعويض الواجب للمسافر أو لذوي حقوقه، هذا متى كان النقل بين ميناءين وطنيين.

أما إذا تمّ النقل بين موانئ جزائرية وموانئ أجنبية فالمشرع الجزائري يحيلنا بحسب أحكام المادة 848 من القانون البحري على المبادئ المعدّة في شأن تحديد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها، والتي جاءت في المادة 825 بنصها على ما يلي:

« يخضع عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في المجال الدولي لقانون راية السفينة إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاماً أقل منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب».

وعند الحديث عن الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري للمسافرين، فإن الغريب في الأمر أنه ورغم ركوب الإنسان البحر للسفر منذ العصور الأولى للبشرية، إلا أنّ المجتمع الدولي لم يبادر إلى تأسيس قواعد قانونية دولية تنظم النقل البحري للمسافرين إلا حديثاً، أهمها اتفاقية بروكسل ليوم 29 أبريل 1921 المنصبة على توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، ثم العشرات من الاتفاقيات الدولية، التي علينا أن نبحت المنصب منها على مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وما إن كانت الجزائر قد صادقت عليها، وهل هذه المصادقة تمت كاملة أو بتحفظ على بعض موادها أو لواحقها إن وجدت.

ولا يسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في النقل البحري للمسافرين طبقاً للمادة 849 من القانون البحري في حال ثبوت أن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعل أو إهمال الناقل بتعمد لإحداث الضرر، وأنه كان متيقناً من إمكانية حدوثه.

كما لا تسري هذه الحدود القانونية على مسؤولية الناقل، متى تمّ الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية، ففي هذه الحال لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته تنفيذاً منه لما التزم به، ولا تسري كذلك تلك الحدود على حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها تأخراً هاماً، أين يتم تعويض الضرر طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية.

ولا يستفيد الناقل البحري شخصياً فقط من تحديد مسؤوليته، إنّما يمتد ذلك لوكلائه وتابعيه إذ يمكنهم التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها متى أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه قد صدر منه حال تأديته وظيفته أو بسببها.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

أورد المشرع الجزائري أحكاماً تتعلق بإجراءات سابقة عن رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للمسافرين، كما نصّ في القانون البحري على قواعد الاختصاص القضائي لهذه الدعوى في إحالة منه إلى قواعد القانون العام قصداً منه لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، وفي حالة أخرى إلى الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها متى كانت الرحلة التي وقع خلالها الضرر رحلة دولية، وسنسى للتفصيل في كل هذا وذلك حسب الآتي:

المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

عند الحديث عن دعوى المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين فإننا بصدد نزاع يعرض على القضاء للتوصل إلى حكم قضائي يلزم الطرف الناقل أو مندوبيه بالتعويض عما ثبت في حقهم من إهمال أو أخطاء مرتكبة أو أن هذا الحكم قد يفضي إلى رفض دعوى المدعي المسافر إذا عجز عن إثبات ما يشترطه أحكام القانون البحري على المدعي.

والمشرع الجزائري جعل أحكاماً شكلية تتعلق بالاختصاص في نظر الدعاوى البحرية وهي الأحكام التي أحال بشأنها القانون البحري ضمناً كل قواعد القانون العام، كما وضع أحكاماً موضوعية تتعلق أساساً بالإثبات وعلى من يقع هذا الأخير وكيف يتخلص الطرف الآخر من عبء المسؤولية أو ينقص منها.

كما وضع المشرع الجزائري نصوصاً خاصة تتعلق بتقادم الدعوى في القانون البحري بخصوص النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري للمسافرين وسنتطرق فيما يلي بالتحليل لكل من أحكام الاختصاص في الدعوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر الناشئ من

عقد النقل البحري للمسافر وكذا الإجراءات الموضوعية لسير هذه الدعوى أمام الجهات القضائية المختصة كما سنتطرق لتقادم هذه الدعوى.

الفرع الأول: قواعد الاختصاص والإجراءات الموضوعية في دعوى المسؤولية.

لم يوضح المشرع الجزائري في القانون البحري قواعد الاختصاص النوعي والإقليمي الواجب الالتزام بها لرفع دعوى المسؤولية، مكتفياً بالإحالة على قواعد القانون العام قاصداً قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

إن المشرع الجزائري جعل من المحاكم عبر التراب الوطني ذات الاختصاص العام وهذا ما عكسه في المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وبذلك فالمحكمة هي المختصة نوعياً للفصل في كل الدعاوى كمبدأ عام، بما فيها دعوى المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البحري للمسافرين.

ونصت ذات المادة في فقرتها الثالثة على أن المحكمة تفصل في كل النزاعات بما فيها البحرية، وأن القسم في المحكمة ينعقد له الاختصاص بعد جدولة الملف أمامه حسب طبيعة النزاع، وأكدت الفقرة الخامسة من المادة 32 دائماً أن القسم المدني هو المختص بنظر الدعاوى المدنية والتجارية والبحرية وغيرها ما عدى تلك المتعلقة بالنزاعات الاجتماعية في المحاكم التي لم تستحدث فيها هذه الأقسام.

وجاء المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بمفهوم قضائي، جديد لم تعهده في ظل قانون الإجراءات المدنية الملغى، وهو مفهوم "الأقطاب المتخصصة" والتي استحدثت قانونياً بموجب المادة 32 فقرة 6 والتي تنعقد في بعض المحاكم دون أخرى والتي تختص بالنظر دون سواها في نزاعات حصرتها ذات المادة في المنازعات المتعلقة بالتجارة

الدولية والإفلاس والسنوية القضائية، المنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

وتفصل هذه الأقطاب المتخصصة بتشكيلية جماعية تتكون من ثلاث قضاة، رغم أنها متواجدة بالمحاكم، ونصت الفقرة السابعة من ذات المادة أن مقرات الأقطاب المتخصصة، والجهات القضائية التابعة لهذه الأقطاب سيحدد عن طريق التنظيم، ورغم صدور قانون الإجراءات المدنية والإدارية سنة 2008¹.

إلا أن هذا المرسوم التنفيذي المحدد لعدد الأقطاب المتخصصة، والمحاكم التابعة لاختصاص هذه الأقطاب والقضاة المتشككين لهذه الهيئات لم يصدر إلى يومنا هذا مما يجعل الدعاوى البحرية ترفع أمام الأقسام التجارية البحرية بالمحاكم التابع لها مكان قيام النزاع المتعلق بعقد النقل البحري للمسافرين، وهذا ما أكدته المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بقولها:

"سينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية، وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون".

وتجدر الإشارة إلى أن حديثنا في هذا الفرع يتمحور حول النزاعات الوطنية، أي تلك التي يكون كل عناصرها وطنيين، من ناقل ومسافر ورحلة وسفينة.

وتنص المادة 851 من القانون البحري على ما يلي:

"يجب على المسافر أن يوجه تبليغا كتابيا للناقل أو من يمثله:

¹ قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2002م، الموافق لـ 18 صفر عام 1429هـ المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، صادر بالجريدة الرسمية رقم 21.

أ- في حالة الإصابات الجسمانية: خلال خمسة عشر يوماً من يوم نزوله من الباخرة.

ب- في حالة الضرر الظاهر بالأمّعة:

- فيما يخص أمّعة الحجرة قبل أو عند إنزالها.

- فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم.

ج- في حالة فقدان أو الضرر الخفي للأمّعة، خلال خمسة عشر يوماً من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم".

ويتضح لنا من هذا النص أنه في حال الإصابة البدنية اللاحقة بالمسافر، فيجب على هذا الأخير تبليغ الناقل أو من يمثله كتابياً بهذه الإصابة خلال خمسة عشر يوماً من يوم نزوله من الباخرة، ومتى أغفل المسافر القيام بهذا الإجراء القبلي عن رفع الدعوى، فإنه يعتبر نازلاً من السفينة سالماً ما لم يثبت العكس، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 852 من القانون البحري¹. أمّا هذا التبليغ الكتابي فهو غير واجب على ورثة المسافر أو من يعولهم في حالة وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل.

إلا أن هناك بعض الحالات التي يصاب فيها المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل ثم يقوم بمغادرة السفينة دون الإخطار بالإصابة الجسمانية التي حدثت له والمرتبة على الحادث، ثم حصلت الوفاة إما قبل انقضاء مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة السفينة أو حصلت بعد هذه المدة، فما الحكم القانوني لهذا الوضع؟

¹ - تنص المادة 851 من القانون البحري أنه: «إذا لم يتقيد المسافر بأحكام المادة السابقة، بعد، إلا في حالة ثبوت العكس، نازلاً من السفينة سالماً ومستلماً أمّعته في حالة جيدة، ولا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمّعة مثبتة حضورياً عند استلامها».

من الملاحظ أن القانون البحري الجزائري لم يتعرض لهذه النقطة حيث أنه تعرض لحالة وفاة المسافر بعد مغادرة السفينة بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين في معرض تحديده لبدء سريان تقادم دعوى المسؤولية في المادة 854 منه فقرة "ج"، وهذا يدعو إلى القول بأن المشرع أراد عدم الخروج عن القواعد العامة، وبالتالي إعفاء ورثة أو ذوي حقوق المسافرين المتوفى في هكذا حال من التبليغ الكتابي.

ولم يحدد القانون شكلاً معيناً للتبليغ عن الإصابة الجسمانية اللازم تقديمه خلال خمسة عشر يوماً من مغادرة السفينة، وبالرغم من أن القانون لم يحدد شكلاً معيناً لهذا التبليغ، إلا أن المشرع اقتصر فقط على وجوب أن يكون كتابة وأن يصل إلى الناقل أو ممثله، ويتحقق ذلك إذا حصل التبليغ برسالة موصى عليها مع إشعار بالوصول، أو بمعرفة محضر قضائي، والمهم فيه أي التبليغ الكتابي هو تحديد الإصابة الجسمانية وعدم الاكتفاء بمجرد تحفظ المسافر على ما قد يظهر به من إصابات.

أما فيما يتعلق بالأمته فقد ميّز المشرع الجزائري بين حالتين:

فأما الأولى وهي المتعلقة بالأضرار الظاهرة بأمته الحجرة فيجب على المسافر تبليغ الناقل كتابياً بهذه الأضرار قبل أو عند إنزالها أي إما خلال الرحلة نفسها أين يعاين المسافر لحاق الضرر بأمته حجته أو عند النزول في ميناء الوصول، أما أمته العنبر أو أي متاع آخر فيلزم المسافر أن يحرر بشأنه تبليغاً للناقل أو ممثله خلال الرحلة أو عند تسليمه هذه الأمته بميناء الوصول.

وأما الحالة الثانية فهي حالة فقدان الأمته أو الضرر الخفي اللاحق بها، وفي هذه الحالة يجب على المسافر تبليغ الناقل كتابياً خلال أجل خمسة عشر يوماً من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الواجب أن يقع فيه التسليم متى فقدت الأمته.

وإذا لم يتقيد المسافر بهذه الأحكام فيعتبر مستلماً أمتعته في حالة جيدة كما نصت عليه المادة 852 من القانون البحري، وهي المادة ذاتها التي تعفي المسافر من إجراء التبليغ الكتابي بشأن الأضرار اللاحقة بالأمّعة متى كانت حالتها محل معاينة حضورية وجاهية بينه وبين الناقل أو ممثله عند استلامها.

الفرع الثاني: الإثبات والتقادم في دعوى المسؤولية.

إن سلامة الركاب على متن السفينة هي أهم وأجلى التزام ألقاه المشرع الجزائري على عاتق الناقل بموجب المادة 841 من القانون البحري، وفي سبيل ذلك يتعين على الناقل اتخاذ كل الإجراءات لضمان هذا الالتزام.

ويعد الإثبات جوهر الدعوى القضائية، وقد وضع المشرع الجزائري ترتيباً للإثبات ودرجاته وطرق استبعاد المسؤولية بإثبات عكس ما يدعيه المدعي، وهذا إعمالاً للمبدأ العام الذي نصت عليه المادة 323 من القانون المدني بقولها:

"على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه"

والإثبات في دعوى المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البحري للمسافر تختلف بموضوع الدعوى، فقد يكون هذا الأخير ناتجاً عن وفاة المسافر أو أضرار جسمانية لاحقة به أثناء الرحلة البحرية، أو قد يكون موضوعها سبب ضرراً لاحقاً بأمتعته، وللمسافر المدعي في الدعوى القضائية ضد الناقل المدعي عليه، أن يثبت أمرين أساسيين:

أولهما: الصفة في النزاع والطلب القضائي، ولا سبيل له في ذلك إلا بتقديم ما يثبت صفته كمسافر على متن السفينة التي يتولى المدعي عليه فيها نقل الغير، وهذا يتأتى بتقديم

عقد السفر المبرم بين المتخصصين أو دليل على إبرامه وحصر المشرع الجزائري الدليل في تذكرة السفر، وهذا ما نصت عليه المادة 826 بقولها:

"يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر".

وتجدر الإشارة أن دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للمسافر ينقسم الإثبات فيها لأمرين أساسيين.

ثانيهما: إثبات أن الفعل المنشأ للضرر قد طرأ خلال النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة.

فعلى المدعي إثبات أن الضرر كان ناتجا عن فعل ناشئ خلال مدة النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة، ولعل الحديث عن مدة النقل يحيلنا مباشرة إلى الوقت، أو المدة الزمنية التي تستغرقها وتغطيها تذكرة السفر الصادر والتي تعد دليلا على عقد النقل وقيام الرحلة، وهذا لتحديد المدة الزمنية لمسؤولية الناقل.

لقد حدد المشرع الجزائري الإطار الزمني لعقد السفر ومن التبعية لمسؤولية الناقل وهذا في المادة 813 بقولها:

"يخطر حق السفر الأوقات الآتية:

أ- فيما يخص المسافرين وأمتعة الهجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدة التي يتم فيها نقل المسافرين وأمتعته من الرصيف إلى السفينة أو بالعكس، إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن

البطاقة، أو إذا كانت السفينة المستعملة لهذا النقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافرين من قبل الناقل.

والوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء، لا يدخل في مدة النقل إلا بالنسبة لأمثلة الحجرة عندما تودع هذه الأمثلة تحت حراسة الناقل.

ب- فيما يخص أمثلة العنبر والسيارات، المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبيه في البر أو على متن السفينة، والوقت الذي تم فيه ردها من الناقل أو مندوبيه".

فالمادة 823 أعلاه حددت الإطار الزمني لحدود مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، فلا يمكن لمسافر لحقه ضرر جسماني أو توفي لسبب ما في المحطة البحرية أو على رصيف الميناء أو البنايات الأخرى التابعة للميناء، لا يمكن لذوي حقوق هذا المسافر المتوفي أو لا يمكنه هو أن لحقه ضرر جسماني أن يرفع دعواه ضد الناقل كون المادة 823 أعفته من المسؤولية كون هذه الأضرار أو الوفاة لم تحدث داخل الإطار الزمني لعقد النقل، هذا الأخير الذي يبدأ سريانه الزمني بصعود المسافر على متن السفينة أو خلال عملية تحميل أمثلة الحجرة المصاحبة للمسافر معه في حجته أو تفريغها.

كما تقوم مسؤولية الناقل قضائيا متى اثبت المسافر أن تذكرة السفر الصادرة تغطي نقل المسافر وأمته من الرصيف إلى السفينة والعكس أيضا، فهناك بعض التذاكر التي تتضمن هذا النوع من الخدمات بحسب نوع السفر ونوعية الخدمات المقدمة لمسافرين دون غيرهم حسب درجة الرحلة وبطبيعة الحال فذلك يقابله إضافة في ثمن التذكرة حسب نوع الخدمات الإضافية المقدمة للمسافر لضمان راحته وسلامته وسلامة أمته، وكل ذلك

يضمن في عقد السفر أو تذكرة السفر الصادرة المتضمنة لالتزامات النقل والمسافر، وفي حال قيام نزاع قضائي فإن هذه الخدمات الإضافية تمدد من الإطار الزمني المستغرق في مسؤولية الناقل فعوض تحديدها بصعود المسافر على متن السفينة مع أمتعة حجرته، تمتد إلى تواجد بالرصيف ونقله منه إلى متن السفينة أو إنزاله من السفينة إلى غاية الرصيف المحدد مع أمتعته.

أما بالنسبة لأمتعة العنبر أو السيارات فأطار المسؤولية الزمني للناقل أو مندوبيه فيحدد بين المدة التي تم فيها تسليم هذه الأمتعة (أمتعة العنبر أو السيارة)، إلى غاية الوقت الذي تم فيها ردها إلى المسافر عند انتهاء الرحلة.

فكما سبق القول فالمشرع الجزائري في القانون البحري جاء لحماية الطرف الضعيف وغير المحترف في عقد النقل البحري وهو المسافر، وفي دعوى المسؤولية يتجلى ذلك إذ أعفى المشرع المدعي المسافر من عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه والذي أدى بالضرر الجسماني للمسافر أو لأمتعته كما أعفى ورثة المسافر أيضا من ذلك، معتبرا هذا الخطأ والإهمال مفترضا في الناقل أو مندوبيه وعليهم إثبات العكس وهذا بدرء المسؤولية عن أنفسهم بإثبات أو الرخاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة كان سببها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث وهذا ما أكدته المادة 843 من القانون البحري بقولها:

"يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه والمشار إليهما في المادة السابقة، إلا إذا تمت العكس، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة نسبية من جراء غرت أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث".

وكما سبق تفصيله في حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين (المطلب الأول من المبحث الأول من الفصل الثاني)، فإن مسؤولية الناقل تقوم إما على أساس قرينة المسؤولية وهذا في التزام الناقل بضمان سلامة المسافر وتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه هو في التزام بتحقيق نتيجة، فالإخلال بهذا الالتزام وعدم التوصل للنتيجة المرجوة من السفر وهو الوصول إلى المحطة المتفق عليها وفي الميعاد يقيم مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية.

أما التزام الناقل بعدم التعديل الجوهري في ظروف السفر والذي مؤداه أن الناقل يلتزم بنقل المسافر وفق الشروط، والظروف المتفق عليها، فهذا الالتزام هو التزام ببذل عناية، والإخلال يقيم أيضا مسؤولية الناقل لكن ليس على أساس المسؤولية العقدية، بل على أساس الخطأ المفترض.

ويكمن الفرق بين المسؤوليتين في أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة الجسمانية للمسافر أو التأخير الحاصل في ميعاد الرحلة، يكون بإثبات الناقل أمام القضاء أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يبذله أو لمندوبيه أو لأحد تابعيه فيه، أما بالنسبة لدرء الناقل المسؤولية عن نفسه في التعديل الجوهري لظروف النقل فلا يكون إلا بإثباته أنه بذل العناية المعتادة لتفادي التعديل الذي وقع.

وعلاوة على إعفاء الناقل من المسؤولية كما سبق ذكره، فإنه يستفيد من هذا الإعفاء مندوب الناقل إذا ما أثبت المندوب أن ما حدث من أفعال أدت إلى قيام مسؤولية أي منهم وقعت أثناء تأدية وظيفته أو بسببها ويستدل على ذلك بنص المادة 856 من القانون البحري بقولها:

" إذا رفعت دعوى التعويض ضد مندوب الناقل بسبب ضرر مذكور في الباب، يستطيع هذا المندوب إن أثبت بأنه تصرف أثناء قيامه بوظيفته، التمسك بالإعفاءات وحدود المسؤولية التي يمكن أن يتمسك بها الناقل بموجب هذا الباب".

ونص المشرع المصري في المادة 260 من قانون التجارة البحري على أنه:

"يقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية:

أ- إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من يعولهم.

ب- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.

ج- تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر في المادة 258 من هذا القانون.

د- النزول للناقل من الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر".

والمشرع المصري وضع أحكاما واضحة بشأن بطلا شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية بالنسبة للمسافرين، وأورد نفس الأحكام بشأن البضائع بخصوص محاولة الناقل أو مندوبه بتحديد مسؤوليته أو الإعفاء أو التخفيف فيها وهذا في المادة 236 من قانون التجارة البحرية المصري.

ومما يستشف من المادة 260 أعلاه أنه تم قصر تحديد مسؤولية الناقل على حالة وفاة المسافر أو إصابته فقط دون التعرض لحالة التأخير، مما يترتب عليه أنه: يمكن للناقل

تحديد مسؤوليته عن التأخير مع مراعاة ألا يكون التحديد تافها على نحو يكون معه الغلبة لإعفاء من المسؤولية وليس تحديدها¹.

فالمشرع المصري اعتبر أن هذه الشروط التي يضعها الطرف القوي في عقد النقل البحري وهو الناقل، اعتبرها باطلة وفي حكم عدم حماية للطرف الضعيف في ذات العقد وهو المسافر.

وعلى خلاف المشرع المصري، فالمشرع الجزائري لم يشرع أي نص يبطل الشروط التي يحاول الناقل من خلالها أن ينقص أو يعفي من خلالها نفسه من المسؤولية، سواء بالنسبة للوفاة أو الأضرار الجسمانية اللاحقة بالمسافر أو حتى تلك التي تلحق أمتعته، فالمشرع الجزائري سكت عن هذه الشروط التعسفية التي قد يفرضها الناقل في عقد النقل سواء بالنسبة للمسافرين أو الخاص بنقل البضائع مكتفيا بالفسح قبل تنفيذ العقد.

وهذا ما فصل فيه في المواد من 831 إلى 837 من القانون البحري، ويجب على المشرع الجزائري، تدارك هذا الفراغ القانوني حماية للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية وهو المسافر الذي قد يجد نفسه تحت رحمة الناقل المحترف الذي يضمن العقد شروط إعفائية من المسؤولية أو تخفيفية، قد تلحق ضررا جسيما في حال قيام نزاع قضائي.

ويبقى للاجتهاد القضائي في هذا المجال دور بارز لسد الفراغ القانوني المتعلق بالشروط المعفية أو المخففة لمسؤولية الناقل والتي يضعها في عقد النقل البحري لتعزيز موقعه القوي في العقد واستبعاد المسؤولية أو التخفيف منها على حساب مسافر غير محترف وضعيف في العلاقة التعاقدية وحتى حدود تفاوضه في العقد جد محدودة مقارنة بالناقل المحترف لهذه المهنة.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 519.

والغاية من رفع المسافر لدعوى المسؤولية ضد الناقل عضو مطالبته بالتعويض والأصل في هذا الأخير أن يكون على قد الضرر وهذا ما تؤكدته المادة 182 من القانون المدني بقولها:

"إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول.

غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يتركب غشا أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

ومعلوم أنه في المسؤولية العقدية يكون التعويض عن الأضرار المتوقعة فقط، أما إذا كان الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم هنا يكون التعويض مساوياً لكافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة.

وفي مجال النقل البحري للأشخاص فإن السفينة تتعرض لمخاطر جسيمة والتي تقضي في كثير من الأحوال إلى هلاك وضياع الأزواج، علاوة على ضياع الأموال الموجودة على متن السفينة، إضافة إلى هلاك السفينة ذاتها¹، وهنا تدخلت شركات التأمين التي لعبت دوراً هاماً في ضمان والحلول محل الناقل في دفع التعويضات.

ولا يمكن للمدعي المسافر أن يطالب قضائياً بمسؤولية النقل المدعي عليه عن فقدان المدعي لنقود أو سندات أو أشياء أخرى ثمينة وذات قيمة كالذهب والفضة والمجوهرات والأحجار الكريمة والآثار الفنية ما لم يكن نقلها قانونياً وتم تسجيلها بمصالح

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 520.

الجمارك، في الرحلات الدولية، وما لم تكن محل اتفاق كتابي صريح بين المسافر والناقل يتم فيه الإلتزام من طرف هذا الأخير بالنقل والحماية وضمن سلامة هذه الأمتعة ذات القيمة الثمينة.

ونظم المشرع الجزائري الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للمسافرين في مواد القانون البحري وهذا في المادتين 853 و854 منه.

فأما المادة 853 من القانون البحري فنصت أنه: « تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها، لتقادم مدته سنتان.

ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام».

والملاحظ من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري حدّد حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين التي ينصب عليها التقادم بسنتين، وأغفل من هذه الحالات حالة تأخير الوصول التي لم ينص عليها لا حين تنظيمه التبليغ الكتابي عن الأضرار ولا حين تنظيمه لتقادم الدعاوى. وقد أحال المشرع بشأن وقف وانقطاع تقادم هذه الدعاوى على القواعد العامة، فيتوقف سريان تقادم هذه الدعاوى.

أما بدء سريان مدة التقادم فيختلف بحسب موضوع الدعوى، بحسب أحكام المادة 854 من القانون البحري التي نصت أنه: « يسري مفعول التقادم كما يلي:

أ- في حالة الإصابات الجسمية، ابتداءً من تاريخ نزول الراكب.

ب- في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداءً من اليوم المفترض لنزول الراكب.

ج- في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل والتي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة، ابتداءً من يوم الوفاة، ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتباراً من يوم نزوله من السفينة.

د- في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر اعتباراً من يوم التفريغ، وفي حالة فقدان الكلي للسفينة، اعتباراً من اليوم المفترض للتفريغ».

والملاحظ من نص هذه المادة أن المشرع ربط بدء سريان تقادم الدعاوى على اختلاف مواضعها بوقت نزول المسافر من السفينة سواء المحقق أو المفترض، أو بوقت تفريغ الأمتعة كذلك المفترض أو المحقق منه.

أما بالنسبة لوفاة المسافر فإن بدء سريان مدة التقادم يختلف باختلاف وقت حدوث الوفاة، فإذا حدثت الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل فإن بدء سريان مدة التقادم يكون اعتباراً من اليوم المفترض لنزول الراكب، أما إذا حصلت الوفاة بعد مغادرة المسافة للسفينة وبسبب إصابة جسمانية واقعة خلال النقل، فهنا تبدأ مدة التقادم لدعوى التعويض التي يرفعها الورثة والتي مدتها سنتان من تاريخ الوفاة بشرط ألا تنقضي مدة ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة.

المطلب الثاني: النطاق القانوني لدعوى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري للمسافرين.

نصت المادة 855 من القانون البحري أنه: « ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقاً لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقاً للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها».

من هذا النص يتضح أن المشرع الجزائري سعى للتمييز بين النزاعات القضائية التي يكون فيها مينائي الانطلاق والوصول داخل الوطن فيكون الاختصاص القضائي وطنياً،

وبين النزاعات القضائية الناشئة بمناسبة أو خلال نقل بحري للمسافرين بين ميناءين أحدهما خارج الوطن ليؤول الاختصاص القضائي للمحكمة التي تقررها القواعد الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها، بل وحتى ميناء جزائري وموانئ أخرى لعدة دول، وذلك كحال الرحلات البحرية.

إن الاختصاص القانوني لنظر النزاعات المتعلقة بالنقل البحري للمسافرين غالباً ما تطرح إشكالات، ومرد ذلك أن الغالب في العلاقات القانونية المتمخضة عن عقد النقل البحري للمسافرين هو انطوائها على عنصر أجنبي الجنسية، لكن ومع ذلك فالأصل أن الاختصاص في فحص هذه المنازعات يؤول إلى القضاء الوطني والذي له أن يطبق القانون الوطني متى لم ينطوي النزاع على عنصر أجنبي، أو متى ورغم انطوائه على عنصر أجنبي إلا أن قواعد الإحالة عقدت الاختصاص للقانون الوطني، غير أنه وحسب الحالة قد يجد القضاء الوطني إحالة على القانون الأجنبي، أو أن يحتكم إلى أحكام معاهدة دولية صادقت عليها الجزائر.

والمشرع الجزائري متبنياً لهذا المنهج نص في المادة 855 من القانون البري أنه:
"ترفع الدعاوى المتولدة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقاً لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقاً للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها"، ولتفصيل هذا وذاك سأفرع الدراسة إلى ما يلي:

الفرع الأول: اختصاص القانون الوطني في دعاوى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري.

الأصل أن القانون الوطني هو القانون الواجب التطبيق على المنازعات التي تنشأ بمناسبة تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين سواء تعلق الأمر بحالة تأخر ميعاد انطلاق الرحلة أو حتى إلغائها، أو لعب لحدق أمتعة المسافر أو حالة الضرر الجسدي للمسافر وحتى حالات أخرى قد لا يسع تعدادها كاملة.

أما القانون الوطني الواجب إعماله فهو حتما يتبع الاختصاص القضائي الوطني، ذلك أنه متى اختص القاضي الجزائري فسيعى أصلا لتطبيق القانون الوطني، إلا متى أجبرته قواعد الإحالة في القانون الدولي الخاص على تطبيق قانون أجنبي، وبذلك وجب علينا البحث عن جهة القضائية المختصة؟

وعند البحث عن هو القاضي المختص فهي الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، كما جاء في نص المادة 855 من القانون البحري المذكور نصها أعلاه، والقانون العام المقصود في هذا حالة هو قانون الإجراءات المدنية والإدارية، سيما المادة 13 منه والتي تستوجب في المدعي والمدعى عليه توافر الصفة والمصلحة القائمة أو المحتملة في النزاع كمبدأ عام، كما تنص المادة 36 من القانون نفسه على القاعدة العامة للاختصاص الإقليمي أين يؤول ذلك للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المدعى عليه، أو آخر موطن له متى لم يصبح له موطن معروف، وفي حال اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة التي يقع فيها الموطن المختار¹.

¹ - تنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أنه: « يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك».

غير أنه تجدر الإشارة وأنه متى كان المدعى عليه في الغالب هو الناقل البحري، وأنه يأخذ في أكثر الأحوال شكل الشركة التجارية، فيجوز للمدعي وهو الراكب أن يرفع دعواه أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها كما نصت على ذلك المادة 38 في فقرتها 4 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ويعاب على المشرع الجزائري أنه لم يسهب في أيّ من القانون البحري ولا قانون الإجراءات المدنية والإدارية في تفصيل الاختصاص القضائي الوطني من مختلف أنواع الدعاوى القضائية الناشئة بمناسبة أو خلال تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين، بل إنّ الغريب في الأمر أن المادة 855 من القانون البحري المذكور نصها أنّنا تحيلنا على القواعد العامة قصداً منها قواعد الاختصاص النوعي والإقليمي في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، هذا الأخير الذي تحيلنا كذلك المادة 532 منه على القانون البحري للغرض نفسه، حين جاء في نصها: « تطبق على القسم التجاري، أحكام الاختصاص الإقليمي المنصوص عليها في هذا القانون والقواعد الواردة في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة ».

وبذلك ومن ثم تحديد الجهة القضائية المختصة أصلاً بنص المادة 855 من القانون البحري وجب الآن تحديد القواعد القانونية التي تحدد النطاق القانوني لدعوى المسؤولية، وفي هذا الشأن نصت المادة 824 من القانون البحري أنه: "لا يمكن استبعاد أحكام هذا الباب إضراراً للمسافرين..."، أي أن الأصل هو تطبيق أحكام القانون البحري الجزائري على أي منازعة تنشأ بين طرفي عقد النقل البحري للمسافرين، وأنه وحتى وأن تضمن عقد النقل في شروطه إجحافاً بحقوق المسافر في حال قيام مسؤولية الناقل البحري فإنه لا يتم إعمال هذه الشروط وتستبعد تماماً.

الفرع الثاني: اختصاص القانون الدولي في دعاوى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري.

لقد سبق القول وأن الغالب في حياة عقد النقل البحري للمسافرين هو تواجد العنصر الأجنبي، فإما أن يكون النقل بين ميناءين أو أكثر فيكون أحدها أجنبي، وإما أن يكون علم السفينة أجنبيا ويقع الحادثة في المياه الدولية، وإما أن تكون السفينة ورغم جنسيتها الجزائرية إلا أن الواقعة المنشئة للمسؤولية حدثت بميناء أجنبي، أو في مياه دولة أخرى، ويبقى من ناقلة القول أنه لا يمكن تحديد كل الحالات التي ينطوي فيها عقد النقل البحري للمسافرين على عنصر أجنبي.

وقد سبق القول أن الأصل في الاختصاص القانوني لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين هو القانون الوطني، أولا أنه يقع كذلك في أحيان كثيرة أن يختص أحكام قانونية غير وطنية بتنظيم مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وحين القول أحكام قانونية غير وطنية، فالقصد من ذلك هو أحكام الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

وهذا ما نصت عليه المادة 824 من القانون البحري: "لا يمكن استبعاد وأحكام هذا الباب أضرارا للمسافرين، وتسري عند الحاجة في مدة نقل المسافرين وأمتعتهم المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية والخاصة بهذا المجال، والتي تكون الجزائر طرفا فيها"، وما دام القانون الواجب التطبيق في حاجة إلى القاضي الذي سيحكم به فقد نصت المادة 855 من القانون البحري أنه: "ترفع الدعاوى المتولدة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها".

من هذين النصين التشريعيين نستخلص جليا أن الاتفاقيات الدولية لها مجال وأعمال عام فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، لكن بشرط أن تكون الجزائر طرفا فيها، وبمجرد أن توقع الجزائر على الاتفاقية، ثم تصادق عليها فإن هذه الاتفاقية الدولية تصبح أسمى من القانون الوطني وهذا ما نصت عليه المادة 150 من الدستور الجزائري: "المعاهدات التي يصادق عليه رئيس الجمهورية حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور تسمو على القانون"، وبذلك وما دامت الاتفاقيات الدولية أصبحت تشكل الإطار القانوني الناظم في غالب الأحوال المسؤولية الناقل البحري للمسافرين، فوجب علينا البحث في أهم هذه الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر.

الواجب ذكره أن الجزائر صادقت على كثير من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار والقانون البحري عموما بعضها ينظم جانب الحدود البحرية، والأخرى البيئة البحرية وحمايتها، وأخرى حماية المجهزين أو الناقلين ومجالات عديدة لا يسع ذكرها لكثرتها، والأهم في بحثنا هو تحديد أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في مجال النقل البحري للمسافرين وبالأخص في جانب مسؤولية هذا الناقل وأهم هذه الاتفاقيات هي اتفاقية بروكسل المبرمة في 29 أبريل 1961 والمتعلق بتوحيد بعض قواعد نقل الركاب بطريق البحر، وهذه الاتفاقية جاءت بعد مخاض عسير كانت بدايته من مدريد أين وضع أو مشروع في هذا الشأن سنة 1955 بعد ذلك ثم عرض المشروع في بروكسل عام 1957 وتمت مناقشته وإثراؤه، يتم في المدة بين 17 إلى 30 أبريل 1961 عقد مؤتمر دولي حيث أقر المعاهدة الدولية والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بالبحر¹.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 544.

والجزائر صادقت على هذه الاتفاقية في 02 جويلية 1973 ودخلت حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1973، وللعلم عرفت هذه الاتفاقيات عدة تعديلات في سنوات 1966 - 1973 - 1984 - 1990 - 2008.

أما نطاق تطبيق هذه المعاهدة وكما نصت عليه المادة الثانية منها:

"تطبق أحكام هذه المعاهدة على أي نقل دولي إذا كانت السفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة، وإذا كان مكان القيام أم مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعا في دولة متعاقدة"، ويتضح لنا من قراءة هذا النص ضرورة أن يكون النقل دوليا وان تحمل السفينة علم إحدى الدول المتعاقدة، غير أن هذه الاتفاقية سرعان ما تتعارض مع أحكام القانون البحري، ذلك أن الاتفاقية تتجه إلى عدم منع الناقل من تحديد مسؤوليته، وذلك طبقا لأحكام معاهدة لندن سنة 1976م والخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة حيث يتضح بكل وضوح من نص المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل الخاصة بنقل الركاب إذ تقضي هذه المادة بأن أحكامها لا تعدل من حقوق أو واجبات الناقل المنصوص عليها في المعاهدات الدولية والمتعلقة بتحديد التزامات مالكي السفينة البحرية أو أي قانون وطني خاص بذلك التحديد، وها هنا يجدر التذكير بالمادة 824 من القانون البحري والتي سبق ذكر نصها أين يتم استبعاد كل الأحكام التي تشكل إضرارا بالمسافرين.

هذا عن الاختصاص القانوني للاتفاقية الدولية لتحديد نطاق مسؤولية الناقل، أما الحالة الأخرى وهي إعمال أحكام قانون راية السفينة متى نشأت مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المياه الدولية، ذلك أنه غني عن البيان أن السفينة تحمل راية دولة معينة، كثير من المجهزين يلجؤون إلى استعمال راية المجاملة هروبا من تشريعات بحرية قاسية في حقهم ف دولهم الأصلية ومن النظام الضريبي بها كذلك، والدول المعروفة بتساهلها في منح رايتها هي: بنما، ليبيريا، بهاماس، مالطا وقبرص، أما المجهزون الأكثر سعيا وراء رفع رايات

المجاملة على سفنهم فهم من اليونان، اليابان، والدول العضوة في منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE).

وإن كان من اليسير على القاضي الوطني أعمال أحكام اتفاقية دولية كما تم شرحه آنفا بعد أن يتأكد من كون الجزائر طرفا فيها فإنه من العسير عليه البحث وفق قواعد القانون الدولي الخاص في أحكام القانون الأجنبي وهو قانون راية السفينة، سيما وأن الغالب حمل السفن لراية الدول المذكورة أعلاه والتي لا ترتبط مع بلدنا بأي تقارب أو تشابه في الترسانة القانونية عموما والقانون البحري خاصة.

كما يبقى للقاضي الوطني أن يستهدي بقواعد الإحالة المنصوص عليها في القانون المدني للوصول إلى القانون الأجنبي الواجب التطبيق بحسب راية السفينة.

فقد يحد أن تتعدد التشريعات في الدولة صاحبة راية السفينة وهنا وجب على القاضي الاحتكام إلى نص المادة 23 من القانون المدني والتي نصت أنه: "متى ظهر من الأحكام الواردة في المواد المتقدمة أن القانون الواجب التطبيق هو قانون دولة معينة تتعدد فيها التشريعات، فإن القانون الداخلي لتلك الدولة هو الذي يقرر أي تشريع منها يجب تطبيقه...". ومن هذه الفقرة يظهر جليا مدى الصعوبة للعملية للوصول إلى القانون الأجنبي الواجب التطبيق، هذا القانون الذي يتم استبعاده ولا يجوز تطبيقه متى كان مخالفا للنظام العام أو الآداب العامة في الجزائر أو متى انعقد الاختصاص القانوني الأجنبي بواسطة الغش.

وفي هذه الحالة يطبق القانون الجزائري محل القانون الأجنبي المخالف للنظام العام والآداب العامة، وهذا ما نصت عليه المادة 224 من القانون المدني فجاء فيها أنه لا يجوز

تطبيق القانون الأجنبي بموجب النصوص السابقة إذا كان مخالفا للنظام العام أو الآداب العامة في الجزائر أو ثبت له الاختصاص بواسطة الغش نحو القانون.

كما يستبعد القاضي الوطني تطبيق القانون الأجنبي متى وجده مجحف في حق المسافر كأن يتضمن مثلا حدود لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين بما يحرم المسافر من تعويض عادل ومناسب لقيمة الضرر، وفي هذه الحال يتم إعمال المادة 824 من القانون البحري التي نصت وأنه: "لا يمكن استبعاد أحكام هذا الباب إضرارا للمسافرين..."، وما نصت عليه كذلك المادة 825 من القانون البحري فجاء فيها: "يخضع عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في المجال الدولي لقانون راية السفينة، إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أول منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب".

الخاتمة

الخاتمة

في الختام ما نخلص إليه من خلال هذا البحث هو استقلالية عقد النقل البحري سواء للبضائع أو للمسافرين عن غيره من عقود النقل البري أو الجوي، وهو ما يفسر السعي الدولي لتنظيم هذا النوع من النقل في قواعد قانونية اتفاقية دولية موحدة ومحكمة، ولو أن الملاحظ بغرابة وأن هذا التوجه الدولي لتوحيد بعض أحكام النقل البحري، كان متأخرا مقارنة بما سبقه من إرساء لمعاهدة دولية وضعت في وارسو سنة 1929 تعنى بالنقل الجوي للركاب والبضائع، وأخرى لاحقة لها منسوبة على النقل بالسكك الحديدية مبرمة في مدينة برن سنة 1952.

في حين أن حاجة المجتمع الدولي إلى وجود معاهدة دولية خاصة بالنقل البحري للبضائع ظهرت أول مرة في معاهدة بروكسل 1924 والتي تم تعديلها مرات عديدة والمنسوبة على سندات الشحن، أما النقل البحري للمسافرين فلم تعده الإرادة الدولية أهمية إلا بعد غرق العديد من سفن الركاب أثناء الحرب العالمية الثانية، الأمر الذي أدى إلى قيام اللجنة البحرية الدولية بوضع أول مشروع في هذا الشأن تمت مناقشته سنة 1955 بمديرد، بعد ذلك تم عرضه في بروكسل سنة 1957 ثم المصادقة عليه بعد بعض التعديلات سنة 1961 لتخصص هذه المعاهدة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، والجزائر صادقت على هاتين المعاهدتين، بروكسل 1924 و 1961.

وأغفلت المصادقة على معاهدة أخرى أكثر أهمية وهي ذات طابع أممي، فلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي UNCITRAL هي التي وضعت مشروع اتفاقية هامبورج بتاريخ 1978/03/31، وهي الاتفاقية التي لم تصادق عليها الجزائر، وللعلم لازالت هذه اللجنة الأممية تعكف على العمل لتوحيد القانون البحري في قانون دولي موحد.

وفي الجزائر فإنه تطبق إلى جانب القانون البحري الجزائري، أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924، فيما يتعلق بنقل البضائع بحرا، ومعاهدة بروكسل 1961 فيما يتعلق بنقل المسافرين بحرا، بل ويعطي الدستور الجزائري السابق في تطبيق المعاهدة الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر على القانون الوطني.

غير أن التساؤل الذي يبقى جديرا بال طرح هو سعي الجزائر للمصادقة على عديد الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بعقد النقل سواء منه ما انصب على نقل البضائع أو ما تعلق بنقل المسافرين، وهي الاتفاقيات التي من شأنها أن تسهل انخراط الجزائر في منظومة قانونية دولية موحدة منصبة على مختلف جوانب النقل البري، مما سيحفز لا محالة المجهزين وشركات النقل البحري الرائدة في العالم على ولوج سوق النقل البحري الجزائري.

فالنقل البحري في عالم اليوم يخضع لهيمنة كبار مجهزي السفن في العالم، فلمهم الرأي بل القرار في اختيار مواقع بناء الموانئ آخذا بعين الاعتبار عمق المياه والتيارات المائية إلى إنشاء وافتتاح الخطوط البحرية، فتسيير الموانئ، ناهيك عن دورهم في الضغط على الدول لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بهذا الجانب أو ذاك من النقل البحري للمسافرين أو البضائع، حتى يسهل لهم تأمين حقوقهم في مواجهة الدول والشاحنين أو المسافرين.

لذلك فبلدنا بموقعه الجغرافي الاستراتيجي، وبشريطه السياحي الممدود وببضعة موانئ هامة في البحر الأبيض المتوسط، عليه أن ينخرط فيما لا يتعارض مع سيادته، مصالحه، ومنظومته القانونية في عديد المعاهدات الدولية ذات الصلة، بموضوع النقل البحري.

أما في الجانب التشريعي فالمأخوذ على القانون البحري الجزائري هو إغفاله تنظيم وثيقة الشحن الالكترونية في النقل البحري للبضائع، رغم شيوع استعمالها في الواقع وأنا في عصر التجريد Dématérialisation وهو الفراغ القانوني الذي من شأنه أن يضع حقوق

الشاحن أو المرسل إليه في مواجهة الناقل أو الميناء، لذلك فمعالجة هذا الإغفال القانوني هو أكثر من ضرورة من طرف المشرع الجزائري، وهذا لضمان حقوق أطراف العقد ولطمأنة الشاحنين الأجانب بشأن مصالحهم، هذا من جهة أولى.

أما من جهة أخرى وعلى الصعيد التشريعي دائما فالمشرع الجزائري عليه تدارك فراغ قانوني هام وهو عدم تنظيمه بالتفصيل للرحلات البحرية، هذه الأخيرة التي أصبحت تشكل جانبا معتبرا من النقل البحري للمسافرين في العالم عامة، وفي البحر الأبيض المتوسط خاصة، ناهيك على المستوى الوطني عن رغبة الجزائر للتوجه إلى تنشيط السياحة ومنها حتما الرحلات البحرية والتي لم يفرد لها القانون البحري نظاما قانونيا مفصلا، يعني بإبرام هذا العقد، آثاره وفسخه، ومسؤولية أطرافه، ومرة أخرى فانضمام الجزائر إلى اتفاقيات دولية تعنى بهذا النوع من النقل البحري للمسافرين من شأنه اثراء المنظومة القانونية البحرية، وكذلك إغراء منظمي الرحلات البحرية على اقتحام السوق الجزائرية التي تبقى مفتقرة تماما لهذا النوع من النقل البحري للمسافرين.

كما أن المأخوذ على النظام القانوني للنقل البحري في الجزائر هو اعتماده على الأحكام القانونية التشريعية، فالقانون البحري قلما يحيل على التنظيم، وفي هذا مساوئ من حيث صعوبة تدارك بعض الأحكام القانونية ذات الصلة بالحياة العملية في النقل البحري سواء البضائع أو المسافرين، والتي قد تكون بحاجة للتعديل بسرعة وأحيانا بصفة تفاعلية من الصعب على السلطة التشريعية تحقيقها بفعل الإجراءات التشريعية التي تأخذ حيزا زمنيا معتبرا لا يتماشى ومتطلبات النقل البحري، لذلك فكان من المستحسن للمشرع الجزائري وضع المحاور الكبرى والمبادئ العامة للنقل البحري وإحالة الأمور التفصيلية إلى التنظيم كشكل وثيقة الشحن في عقد النقل البحري للبضائع أو تذكرة السفر للنقل البحري للمسافرين وغيرهما من العناصر المرتبطة بعقد النقل البحري.

هذه المآخذ على النظام القانون للنقل البحري في الجزائر، من شأن معالجتها حتما أن يرفع أداء سوق نقل البضائع بحرا في الجزائر وذلك بتحسين نظامه القانوني ليصبح أكثر جاذبية للمجهزين الأجانب، مادامت الشركات الوطنية المختصة غير قادرة على تلبية المتطلبات الجزائرية.

كما سيكون لتلك المعالجة الأثر الأکید على متعهدي الرحلات السياحية البحرية من حيث ضمان حقوقهم ومصالحهم وبالتالي تحفيزهم لتنظيم هكذا رحلات بحرية في إطار قانوني منظم ومحکم.

الملاحق

الملاحق

أهم قرارات المحكمة العليا الصادرة

بشأن النقل البحري للبضائع

- قرار بتاريخ 1989/07/09، ملف رقم 39957.
- قرار بتاريخ 1990/02/24، ملف رقم 64975.
- قرار بتاريخ 1991/05/19، ملف رقم 77660.
- قرار بتاريخ 1991/06/02، ملف رقم 73657.
- قرار بتاريخ 1992/10/25، ملف رقم 82381.
- قرار بتاريخ 1994/09/27، ملف رقم 114929.
- قرار بتاريخ 1996/07/09، ملف رقم 143090.
- قرار بتاريخ 1996/10/22، ملف رقم 142585.
- قرار بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318.
- قرار بتاريخ 1997/07/22، ملف رقم 153230.
- قرار بتاريخ 1997/12/16، ملف رقم 162697.
- قرار بتاريخ 1998/03/17، ملف رقم 163423.
- قرار بتاريخ 1998/05/16، ملف رقم 169663.

قرار بتاريخ : 1989/07/09، ملف رقم 39957

الموضوع الأول :

م 754 ق. ب.

قضية شركة ش. ص ضد/ ش. ج. ت. ن.

مسؤولية عن النقل - عدم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن - المجهز
هو الناقل.

من المقرر قانوناً، أنه عند عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة
الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولاً عن النقل، ومن ثم
فإن القضاء بخلاف ذلك، يعد خرقاً للقانون.

ولما كان الثابت في قضية الحال، فإن اسم الناقل لم يذكر في وثيقة
الشحن، فإن قضاة الموضوع بقضائهم، بعدم مسؤولية مجهز السفينة مانوا
مخالفين للقانون.

ومتى كان كذلك، استوجب نقض القرار المطعون فيه.

الموضوع الثاني :

م 743 ق. ب.

عدم تسبیب القرار - ذكر نصوص القانون فقط - مخالفة الاجراءات.

من المقرر قانونا، أن القرار الذي تكون أسبابه غير كافية لمواجهة ما قدم من أدلة يكون مشبوها بالقصور في التسبیب.

ولما كان من الثابت في قضية الحال، أن المجلس القضائي، لما قضى بإخراج الشركة المدعي عليها بالنقد من الخصام لتقادم الدعوى من غير أن يبين كيفية هذا التقادم يكون قراره ناقص التسبیب ومتى كان كذلك، استوجب نقض القرار المطعون فيه.

إن المجلس الأعلى

في جلسته العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان الجزائر، وبعد المداولة القانونية أصدر القرار الآتي بيانه :

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257، وما يليها من ق، ا، م.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطهن بالنقض المدعوة بتاريخ : 7 جويلية 1087، وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضدهم.

بعد الاستماع إلى السيد/ قباص محمود المستشار لمقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد/ يوسف بن شاعة المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث طعنت شركة النشري في قرار أصدره مجلس الجزائر بتاريخ 1986/01/13 والقاضي بتأييد الحكم المستأنف.

حيث أن الطعن استوفى أوضاعه الشكلية.

حيث أن النيابة العامة قدمت مذكرة تلتزم فيها بالنقض.

وحيث أن الطاعن يستند على أربعة أوجه تتخذ فروعاً عديدة.

الوجه الأول : خرق الأشكال الجوهرية للإجراءات.

الفرع الأول :

المادة 141 ق. م النيابة لم تطالع على القضية لوجود الديوان الوطني للمجالس.

الفرع الثاني :

أن الحكم وكذا القرار المنتقد لم يفصلا حول إخراج شركة (هـ) من الخصام والتي هي طرف في النزاع.

الوجه الثاني : نقص التأسيس الشرعي.

فالقرار المنتقد يؤسس حكمه حول صفة الناقل المعطاة بتنظيم للشركة مثارة فالإشارة إلى إعداد 743، 754، 773، 302 ق. ب حكمه ضد الطاعنة توضح أن الشركة تمييزاً قد اعتبرت بصفتها ناقلة الحمولة المضرورة.

وأن المادة 754 ق. ب. تنص : "أنه في حال عدم تسمية الناقل على الشحن، فإن مجهز السفينة التي نقلت على متنها البضاعة، يعتبر كناقل" وفي هذه القضية فإن مجهز "مادوي" شركة ش. ش. كانت مؤهلة بصفة ناقل البضاعة.

أخيرا فإن تحرير رسالة الضمان من لدى نادي الحماية لتغطية مسؤولية تجهزة وبيعة البضاعة المضرورة للشركة فإن دان بارغ، تشير بدون مناقشة صفة الناقل ش. ش. في النزاع الحالي.

الوجه الثالث : تقصير ومضايقة الأسباب.

الفرع الأول :

فالقرار لم يستجب للأوجه المقدمة أمام مجلس الجزائر.

- خرق أو التطبيق الخاطئ للقانون فيما يتعلق بالمادة 754 ق. ب.
- بتبليغ الحكم المؤرخ في 7 جوان 1984 للصندوق الجزائري للتأمين عن النقل من لدن المجهز الناقل ش. ش.
- الوجه المستخلص من دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 244/ق. ب. عدم الاستجابة للأسئلة يساوي انعدامها.

الفرع الثاني :

القرار يحتج للاستفادة من التقادم بالمادة 743، ق. ب. إخراج شركة ش. ش. من مجهز الباخرة.

عن هذا الفرض فإن القرار المنتقد اعتبر شركة ش. ش. كناقل للبضاعة.

بل من جهة أخرى عند تعديله بمسؤولية الضرر اللاحق بالبضاعة خلال النقل البحري، فإنه لم يعتبر أن الشركة ش. ش هي الناقل للبضاعة.

الفرع الثالث:

وعن أية حالة، وباعتبار الشركة ش. ش أنها ليس الناقل كما قضي بتقادم إدخالها في الخصام من لدة الصندوق الجزائي في إجراءات الدعوى الأولى نظرا أن المادة 743 ق. ب تمت آجال سنتين بدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري.

وبهذا قضي بتظلم عندما أمر بتقادم الدعوى ضد ش. ش والنادي ن. ن.

الوجه الرابع : خرق أو التطبيق الخاطئ للقانون.

الفرع الأول :

القرار لم يتطابق بأحكام المادتين 92، 111 ق. ب التي تسمح للمجهز ومؤجر الباخرة تحديد مسؤوليتها.

وهكذا يكون خرق اتفاقية بروكسل 1957.

الفرع الثاني :

فالقرار لم يفصل حول الدفع المشار إليه بخطأ من لدى المجهز ش. ش الخاص بالمادة 744 ق. ب. وبالفعل فإن المجهز ش. ش قد تمسك على مستوى الاستئناف أن الطاعنة لم تكن مؤسسة لاستئناف الحكم زعما أن الدعوى الرجوعية المنصوص عليها بالمادة 744 ق. ب كانت متقدمة.

فيتعين التحقيق أن هذا الدفع يندم التأسيس فيه لكون امتثال شركة "تسنري" والمجهز ش. ش. بصفة مزدوجة ومتضامنة من طرف نفس الوكيل والذي التمس إخراجها من الخصام بصفة ملازمة.

إنه يتعين إذن، قد كان من المستحيل بتمكن شركة ص، لممارسة أي دعوى رجوعية ضد المجهز ش. ش. ش، نظرا أن الدفاع عن طرفين كان بصفة مزدوجة ومتضامنة.

الفرع الثالث:

فالقرار يتطابق بنصوص القانون البحري المنظمة للإيجار المؤقت والمواد 695، 696، 697، 700، 705 ق. ب، تنص أن : "المجهز للمؤجر هذا ش. ش. ش يعد مسؤولا عن الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة على الباخرة، إذا تم للإثبات أنها ناتجة عن إهمال واجبات المؤجر" وتقرير الخبرة المؤرخ في 31 أوت 1982 من لدى ك. ي أن أهمية هذا المبلل على مستوى قعر الباخرة.

وإن شركة س. ك الأعلى السير التجاري البحري للباخرة طبقا للمواد 699، 701 ق. ب وشركة ش. ش. ش تعترف بمسؤولياتها كمستأجر وقد طلبت بكتابتها المؤرخة في 1984/03/01 إخراج شركة س. من الخصام.

الفرع الرابع :

ولم يتطابق القرار بنصوص المادة 746 ق. ب التي تنص على أن نقل البضاعة يطبق في تقارير النقل أو شاحن آخر بسندات الشحن الواردين للتنفيذ لاتفاقية الأطراف.

وكان من القرار أن يلتزم بالقاعدتين المنظمتين للنقل بموجب سند الشحن وليس للإشارة لتعرض اتفاقية الأطراف كما تتمسك بهم بخطأ الشركة ش. ش أمام مجلس الجزائر.

الفرع الخامس:

لم يتطابق القرار بنصوص المادة 794، ق. ب التي تلزمه بإسناد صفة الناقل للمجهز ش. ش.

الفرع السادس:

فالقرار أشار بتظلم ضد الطاعنة ليفرض المواد 802، 773 ق. ب بدلا من تطبيقها على ناقل البضاعة الحقيقي شركة ش. ش.

الفرع السابع:

فالقرار أمر بتقادم دعوى الإدخال في الخصام ضد شركة ش. ش النادي الوقائي نورد، وذلك خرقا للمادة 742 ق. ب.

وعليه فإن المجلس الأعلى

عن الوجهين الثاني والثالث دون الأوجه الأخرى.

حيث أن القرار المنتقد، وعند الاطلاع على حثياته، نجده غير مسبب بكيفية سائغة، إذ أيد الحكم المستأنف فيه وأن هذا الأخير أخرج شركة ش. ش مجهز الباخرة أداوي من الخصام القائم بين الأطراف يزعم أن الدعوى تقادمت طبقا للمادة 743 من القانون البحري، غير أن القرار المطعون فيه وكذلك الحكم المؤيد لم يبين لنا كيفية هذا

التقادم واكتفى بذكر المادة فقط، وهذا وحده غير كافي يجعل القرار المنتقد محل نقص وعدم تسبيب.

وحيث أنه وبالرجوع إلى الخبرة التي قامت بها "كايمي" وتصريح بران البخارة م، بأنه عند شحن البضاعة أن المطر كان غزيرا.

وحيث أثبت في تقرير خبرته بوجود ماء في قاع البخارة.

وحيث أن المسؤولية في هذه الحالة تأخذ أحكام المادة 754 من القانون البحري باعتبار أن سند الشحن لم يذكر فيه اسم الشركة المتظلمة معها لنقل البضاعة.

لهذا كله فإن القرار المطعون فيه يكون محل نقض.

لهذه الأسباب

قرر المجلس الأعلى نقض وإبطال القرار الصادر من مجلس الجزائر بتاريخ 1986/01/13 وإعادة الأطراف إلى الحالة التي كانوا عليها قبل صدوره وإحالة القضية إلى نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى.

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور في جلسته العلنية المنعقدة بتاريخ : التاسع من شهر جويلية سنة تسع وثمانين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المجلس الأعلى الغرفة التجارية والبحرية والمترتبة من السادة :

الرئيس

علي غفار

المستشار المقرر

قباص محمود

المستشار

دحماني محمد الرشيد

المستشار

مالك رشيد

بحضور السيد، يوسف بن شاعة المحامي العام، وبمساعدة السيد عروش محمد

كاتب الضبط.

قرار بتاريخ : 1990/02/24، ملف رقم 64975.

قضية : الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري ومن معها.

ضد/ الصندوق الجزائري للتأمين.

اختصاص محلي - الدعاوى - ترفع أمام الجهة التي يوجد بها ميناء الشحن
أو التفريغ.

(أحكام الشريعة الإسلامية)

من المقرر قانونا، أن الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري، ترفع أمام الجهة
القضائية التي يوجد بها ميناء التفريغ، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه
بالخطأ في تطبيق القانون غير مؤسس.

ولما كان ثابتا - في قضية الحال - إن قضاة الموضوع لما قرروا بأن الجهة
القضائية بعناية هي المختصة في نظر الدعوى، لكون الشحن تم بميناء عنابة، يكونون
قد طبقوا صحيح القانون.

ومتى كان كذلك، استوجب رفض الطعن.

إن المحكمة العليا

في الجلسة العلنية المنعقدة بقصر العدالة نهج عبان رمضان الجزائر، وبعد
المدولة القانونية أصدرت القرار الآتي بيانه :

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257 وما يليها من ق إ م.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى، وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ : 1 مارس 1988، وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضدهما.

بعد الاستماع إلى السيد/ بيوت النذير المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب، وإلى السيد/ يوسف بن شاعة المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث أن شركتي كالترام West of England قد طعننا بالنقض ضد القرار الصادر في 1987/06/21 عن مجلس قضاء بجاية الذي ألغى الحكم الصادر في 1985/12/22 وعلى الفصل من جديد حكمت على شركة CALTRAM (كالترام) ونادي الحماية West of England بالدفع معاً لشركتي C.A.A.T و Enapal المؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية مبلغ 12188 دج قيمة الخسارة.

حيث أن المدعيتان في الطعن يثيران أربعة أوجه للنقض.

عن الوجه الأول : مأخوذ من خرق وإهمال الأشكال الجوهرية للإجراءات حيث يعترض على القرار المطعون فيه أنه أغفل ذكر اطلاع النائب العام على الملف طبقاً للمادة 141 من ق إ م.

حيث أن القرار المطعون فيه أشار إلى أحكام المواد من 102 إلى 144 من ق إ

م.

عن الوجه الثاني: مأخوذ من نقص الأساس القانوني.

حيث يعترض عن القرار المطعون فيه، من حيث أنه حكم على نادي شرق غرب إنجلترا Le club West of England الذي ليس له أي علاقة قانونية مع عقد النقل موضوع النزاع الحالي.

عن الوجه الثالث: مأخوذ من عدم كفاية أو التناقض في الأسباب.

حيث يعترض على القرار المطعون فيه أنه أغفل الرد عن الأوجه التي من خلالها Le club West of england كان يجب إخراجها من القضية لغياب العلاقة القانونية مع عقد النقل.

عن الوجه الثاني والثالث مجتمعين: حيث يستخلص من القرار المطعون فيه أن Le club West of england أدخل في النزاع كضامن وبالفعل فإن القرار المطعون فيه أثبت أن Le club West of england يبدو كمؤسس شركة كالترام CALTRAM وعليه فإن الوجهين غير مؤسسين.

عن الفرع الأول عن الوجه الرابع: مأخوذ من خرق أو الخطأ في تطبيق القانون.

من حين أن القرار المطعون فيه لم يطابق مع أحكام المادة 106 من القانون المدني و745 من القانون البحري، التي أصدرت الأمر بعدم اختصاص الجهة القضائية ببجاية وإحالة الأطراف أمام مجلس قضاء الجزائر.

ولكن حيث أن الفقرة 2 من المادة 745 من القانون البحري توضح أن الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري : يمكن على علاوة عن ذلك أن ترفع أمام الجهة القضائية التي يوجد في ميناء الشحن أو الجهة القائية التي يوجد بها ميناء التفريغ.

ففي قضية الحال، فإن ميناء عنابة بما أنه ميناء الشحن، فإن القرار المطعون فيه قد أصاب عندما سلم باختصاص الجهة القضائية بعنابة.

وعليه فإن هذا الفرع مؤسس.

الفرع الثاني :

حيث يعترض عن القرار المطعون فيه أنه لم يطبق أحكام المادة 790 من القانون البحري التي تحدد ببيوم واحد بعد تفريغ عمليات المعاينة والخبرة الحضورية.

ولكن حيث أن القرار المطعون فيه أثبت أن عملية تفريغ البضائع قد انتهت يوم 1983/03/06، وأن المؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية قد أرسلت تحفظات بتاريخ 1987/03/07.

حينئذ فإن القرار المطعون فيه، قد أثبت أن التبليغ المنصوص عليه في المادة 790 من القانون البحري قد بلغ في الآجال. وعليه فإن هذا الفرع غير مؤسس كذلك.

عن الفرع الثالث والرابع:

حيث يعترض على القرار المطعون فيه، أنه أخطأ في تفسير المادة 802 من القانون البحري من حيث أن هذه الأحكام تضع على ملف الناقل الالتزام بتحقيق نتيجة، في حالة حصوله على حرية اختيار عمالها اثناء تفريغ الحمولة، وبالفعل فإن مؤسسة البناء ببجاية هي الحاصلة على استئثار الإبداء ابتداء من فك الحمولة.

ولكن حيث أن القرار المطعون فيه قد اصاب عن اعتماده في قراره على المبدأ الناتج عن المادة 802 من القانون البحري، التي تجعل من الناقل مسؤول عن الخسارة والضرر الناتج عن البضائع، منذ تعبئتها إلى حين تسليمها وعليه فإن الفرعين غير مؤسسين.

عن الفرع الخامس :

حيث يعرض على القرار المطعون فيه لم يأمر غياب صفة الأطراف، لعدم تقديم التحويل وأن مستند الشحن قد أرسل بأمر من البنك الوطني الجزائري.

بحيث أن هذا الوجه قد اثير لأول مرة أمام المجلس الأعلى، لذا فهو غير مقبول.

بالإضافة إلى مستند الشحن قد وضع باسم المرسل إليه "الديوان الوطني القومي للتجارة والبنك الوطني الجزائري" لا يظهر إلا كهيئة دافعة.

لهذه الأسباب تقضي المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا وإبقاء المصاريف القضائية على الطاعن.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ : الرابع عشر من شهر جانفي سنة تسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمرتكبة من السادة :

بوقامة عبد القادر الرئيس.

بيوت النذير المستشار المقرر.

دحماني محمد المستشار.

بحضور السيد/ يوسف بن شاعة المحامي العام، وبمساعدة السيد/ عروش محمد

كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 19/05/1991، ملف رقم 77660

قضية (ط ك) ضد (قائد الباخرة ب)

مسؤولية الناقل -عاصفة في فصل الشتاء- لا تعد قوة قاهرة

(المادتان 302 و 802 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه إلا في حالة القوة القاهرة، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بخرق القانون غير مؤسس يستوجب رفضه.

ولما كان من الثابت في قضية الحال-أن قضاة الموضوع أبرزوا أن العاصفة لم تكن غير متوقعة باعتبار أن النقل تم في فصل الشتاء وأن رداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين وبتحميلهم مسؤولية الناقل عن خسائر البضائع المنقولة طبقوا صحيح القانون.

ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بالأبيار، الجزائر.

بعد المداولة القانونية أصدر القرار الآتي نصه.

بناء على المواد: 257، 244، 239، 233، 231 ومت بعدها من قانون الإجراءات

المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض
وعلى مذكرة الرد.

بعد الاستماع إلى: بوعروج حسان الرئيس المقرر

في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام: باليظ إسماعيل في طلباته الرامية إلى رفض
الطعن.

حيث أن شركة (ط ك) وريان سفينة (ب) طعنا بطريق النقض بتاريخ 27 أوت
1989 في القرار الصادر في 23 فيفري 1987 عن مجلس قضاء الجزائر عليهما
بدفعهما ما قدره مائتا ألف وستمائة وثلاثة وثلاثون دينارا وأربعة وسبعون
سنتيما (200.633.74) تمثل قيمة الخسائر التي تسببت للبضائع وكذا خمسة آلاف
دج تعويضا.

وحيث أن تدعيما لطحنهما أودع الطاعنان بواسطة الأستاذ: الشريف بعطوش
عريضة تتضمن ثلاثة أوجه.

حيث أن الأستاذ عبد اللطيف قاضي أودع مذكرة جواب في حق المطعون
ضده (د ج ح) مفادها أن الطعن غير مؤسس.

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

عن الوجه الأول: المأخوذ من خرق المواد 13 و 22 من قانون الإجراءات
المدنية و 17 و 20 و 21 من القانون المؤرخ في 11 فيفري 1978 المتعلق باحتكار
الدولة بدعوى أن القرار المنتقد قضى بصحة الاستدعائيين الموجهين لمجهز السفينة
ولقائدها عند الشركة الجزائرية كيمي التي اعترفت في رسالة مؤرخة في 13 أبريل

1983 بأنها الوكيله عن مجهز السفينه مع أن هذه الشركة لم تتصرف إلا في إطار خبرة أجريت على الحمولة وأن مهمتها انتهت يوم 16 جوان 1983.

لكن حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن الدفع هذا قد أثير أمام قضاة الموضوع الذين رفضوه-وعن حق- بقولهم أن الشركة الجزائرية للخبراء البحريين والصناعيين (كايمي) لعبت دور وكيل الطاعنين بحيث استلمت المرسله من (د ج ح) والخاصة بالخسائر التي لحقت البضائع وسلمتها بدورها للجنة المؤمن لديهم ولموكلها مجهز السفينه.

وبالإضافة إلى ذلك حيث أن قضاة الموضوع أبرزوا أنه تم إعادة إرسال استدعاءات الشركة الطاعنة وريان السفينه بباناما بتاريخ 6 فيفري 1984 وعليه فإن الوجه الأول غير مؤسس.

عن الوجه الثاني: المأخوذ من خرق المادتين 144 من قانون الإجراءات المدنية و743 من القانون البحري وانعدام الأسباب والأساس القانوني بدعوى أن القرار المنتقد لم يجب عن الدفع المثار من طرف الطاعنين لكونهما لم يطلعا على وجود هذه الدعوى إلا في 26 ماي 1984 عندما أودعا مذكرة بمناسبة طلب رفع اليد عن الكفالة الأمر الذي يجعل دعوى (د ج ح) متقدمة بعد حلول سنة من انتهاء نقل البضائع الذي تم يوم 20 فيفري 1983.

لكن حيث أنه لا يتبين من الحكم الأول الصادر عن محكمة الجزائر في 18 جوان 1985 ومن القرار المطعون فيه والمؤيد له أن الطاعنين قد أثارا مسألة تقادم الدعوى لعدم رفعها في مهلة السنة وفقا لمقتضيات 743 من القانون البحري.

وعليه فإن الوجه الثاني كسابقه غير مؤسس.

عن الوجه الثالث: المأخوذ من خرق المادتين 803 من القانون البحري و4 من اتفاقية بروكسل وعدم لرد عن المذكرات وانعدام الأسباب والأساس القانوني بدعوى أن مجهز السفينة وأصحاب التأمين التمسوا الاستفاضة من الإعفاء بالنظر إلى العاصفة العنيفة التي واجهت الباخرة أثناء النقل والمبررة بتقدير البحر المقدم للمداولات و لحالة السفينة الصالحة للملاحة إلا أن القرار المطعون فيه قرر عدم مراعاة النصوص القانونية المشار إليها أعلاه و بأن العاصفة لا تعفي.

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف عندما أيدوا الحكم الأول وصرحوا أن مسؤولية الناقل ثابتة طبقا للمادة 802 من القانون البحري وأن قاضي أول درجة أصاب في حكمه، قد تبنا ضمنا أسباب ذلك الحكم الذي أبرز أن العاصفة لم تكن غير متوقعة، إذ أن النقل تم في شهر فيفري أي في فصل الشتاء وأن رداءة الطقس تشكل حالة عادية بالنسبة للملاحين.

حيث أن قضاة الموضوع بتعليقهم هذا قد سببوا قضائهم بما فيه الكفاية وأعطوا له قاعدة شرعية باعتمادهم على مقتضيات المادة 802 من القانون البحري.

وعليه فإن الوجه الثالث كسابقه غير مؤسس، الأمر الذي يؤدي إلى رفض الطعن.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا: بقبول الطعن شكلا وموضوعا.

وبقاء المصاريف على الطاعنين.

قرار بتاريخ 02-06-1991، ملف رقم 73657

قضية (م.م.هـ) ضد: (ش.ن.م.ا)

مسؤولية -إعفاء مجهز السفينة بسبب القوة القاهرة- عدم التحقق من توفر شروطها- مخالفة القانون.

(المادة 282 منق.ت)

من المقرر قانونا أنه يشترط لوجود القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية أن يثبت عدم القدرة على التوقع وعدم القدرة على المقاومة ، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون.

ولما كانت من الثابت -في قضية الحال- أن قضاة المجلس الذين أعفوا مجهز السفينة من مسؤولية الأضرار باعتبار أنها نتجت عن القوة القاهرة دون أن يتحققوا من توفر شرطها خالفوا القانون.

ومتى كان ذلك استوجب نقض القرار المطعون فيه.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بالمحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 بالأبيار- بن عكنون-الجزائر.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد 231،233،235،239،244،257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق الملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض
المودعة يوم 16-05-1989.

بعد الاستماع إلى السيد محرز محند المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب،
وإلى السيدة بارة أم خير عقيلة المحامية العامة في تقديم طلباتها المكتوبة.

حيث أن مؤسسة ميناء وهران طعنت بالنقض في القرار الصادر بتاريخ
1987/06/21 عن مجلس قضاء وهران الذي ألغى الحكم الصادر بتاريخ
1983/10/19 عن محكمة وهران، وبعد الفصل من جديد في القضية رفض ادعائها
معتبراً أن الاصطدام الذي سبب لها أضرار كان ناتجاً عن قوة قاهرة.

حيث أنه وتدعيماً لطعنها تستند إلى وجه واحد.

عن الوجه الوحيد: مأخوذ من قصور الأسباب ويتفرغ إلى فرعين.

الفرع الأول: مؤسس على قرينة المسؤولية الوارد ذكرها في المادة 282 من
القانون البحري، والتي تنص على قرينة المسؤولية في حالة اصطدام السفينة والمتعلقة
بالارتطام بمنشأة ثابتة موجودة بالممتلكات البحرية والتي لم يأخذ بها المجلس القضائي
واعتمد على كشف للخسائر مع أنه تم ذكر فيه القوة القاهرة غير أنه ومع ذلك لا يكون
له قوة الإثبات ولم يعتمد على محضر الأمن الذي له قوة الإثبات ولم يتم فحصه من
قبل المجلس المذكور.

عن الفرع الثاني: وبدون الحاجة للإجابة على الفرع الأول.

حيث أنه يعاب على القرار المطعون فيه بكونه مؤسس على القوة القاهرة بدون أن يتم تحديد لا طبع الحاجز المعتمد عليه ولا حتى التحقق من توفر شرطيهما وهما عدم القدرة على المقاومة وعدم القدرة على التوقع.

حيث أنه وفعلا فإن القوة القاهرة قد اعتمدت من قبل القرار دون أي مناقشة مكتفيا فقط بالاستناد إلى لعبارات التي تظهر في كشف الخسائر المحرر من طرف مؤسسة ميناء وهران.

غير أنه يعود للمجلس القضائي وحتى يحتفظ بالقوة القاهرة كسبب لإعفاء مجهز السفينة من قرينة المسؤولية التي تقرها المادة 282 من القانون البحري أن لا يبحث فقط عما إذا كانت القوة القاهرة غير متوقعة وإنما عما إذا لم يكن هناك في الإمكان التغلب على عواقبها ولا سيما كما هو الحال في الدعوى الحالية القيام بالبحث عما إذا كان قائد السفينة قد تم إعلامه في الوقت المناسب بالعاصفة وإذا كانت الإجابة بنعم فما هي الأسباب التي منعت من مغادرة الميناء واللجوء إلى مكان آمن.

ومن ثمة فإن القرار الذي اكتفى بالتأكيد على مبدأ القوة القاهرة الناتج عن العاصفة بدون أن يبحث عن طابعها بعدم القدرة على التوقع وبعدم القدرة على المقاومة ليتمكن من إثباتها بصفة قطعية يستوجب نقضه.

مما يستتبع أن الفرع مؤسس.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

في الشكل: بقبول الطعن لاستيفائه الأوضاع القانونية.

في الموضوع: بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر من مجلس قضاء
وهران تاريخ 1987/06/21 وبإحالة القضية والطرفين أمام نفس المجلس مشكلا من
هيئة أخرى ليفصل فيها من جديد.

بالحكم على المطعون ضدها بالمصاريف.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثاني من
شهر جوان سنة الواحد والتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة
التجارية والبحرية والمترتبة من السادة:

قباص محمود رئيس قسم

محرز محند المستشار المقرر

بيوت نذير المستشار

بودماغ رابح المستشار

وبحضور السيدة بارة أم الخير عقيلة المحامية العامة، وبمساعدة السيد نويرات

ماجد كاتب الضبط.

قرار بتاريخ: 1992/10/25، ملف رقم: 82381

قضية (ش ل س ش ومن معه) ضد : (ص ج ت ا ت ن ومن معه)

عقد التأمين حلول شركة التأمين محل المؤمن له بمجرد تقديم عقد الحلول

(المادة 144 من قانون التأمين)

من المقرر قانونا أن شركة التأمين أن تحل محل المؤمن له متى دفعت لهذا الأخير مبلغ التأمين ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بمخالفة القانون غير مؤسس.

ولما كان من الثابت-في قضية الحال-أن شركة التأمين قدمت للقضاء عقد الحلول، فإن قضاة الموضوع بقبولهم لهذه الصفة طبقوا القانون تطبيقا سليما. ومتى كان ذلك استوجب رفض الطعن.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بحي 11 ديسمبر 1960 الأبيار-الجزائر.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231،233،239،244،257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض

المودعة بتاريخ 20 مارس 1990 وعلى مذكرة الجواب التي قدمها المطعون ضده.

بعد الاستماع إلى: مستيري فاطمة المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها المكتوب وإلى:
باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث طعنت (ش ل م ب س ش ومن معها) والشركة الجزائرية للخبراء البحريين والصناعيين ونادي أوكي بن وكب بمذكرة مؤرخة في 20-03-1990 بواسطة الأستاذ فريد بوشناق تعرضوا فيها لوقائع الدعوى وإجراءاتها وأثاروا أربعة أوجه للنقض.

حيث أجاب المطعون ضدهما على عريضة الطعن لمذكرة مؤرخة في 13/02/1991 ناقشوا فيها أوجه الطعن وطلبوا رفضه.

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 29/06/1992 الرامية لرفض الطعن.

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية فيما يتعين قبوله شكلا.

حيث استند الطاعنون إلى أربعة أوجه للنقض لتدعيم طعنهم.

الوجه الأول: مأخوذ من مخالفة المادة 144 من قانون الإجراءات المدنية بدعوى أن القرار خال من الإشارة إلى الطبيعة الاجتماعية ومقر الشركة (انقرسول رند) كما أنه يتم سماع ملاحظات الأطراف أثناء المرافعات، كما أن هناك فراغ مخصص للإشارة فيه إلى المواد المطبقة إلا أنه بقي أبيض.

عن الوجه الأول: لكن وحيث: أن هذا الدفع غير مؤسس لأن طبيعة ومقر الشركة (ار) ليس محل خلاف بين الطرفين فضلا عن كونه ليس من الإجراءات الجوهرية التي يترتب على إغفالها البطلان، وبالنسبة للفراغ المخصص لذكر المواد القانونية فبمراجعة القرار المنتقد، اتضح بأنه عبارة عن الخطأ مطبعي لا غير لذلك فالوجه غير مؤسس.

الوجه الثاني: مأخوذ من مخالفة القانون في المادة 144 من قانون التأمينات.

بدعوى المخالفة المادة المذكورة إذ لا يتقاضى المؤمن ولا يحل المؤمن له إلا في حالة تسديده المبلغ الإجمالي للأضرار وفي دعوى الحال فإن شركة التأمينات النقل لم تسدد قيمة التعويض عند رفعها الدعوى.

لكن وحيث بمراجعة القرار المنتقد تبين بأن قضاة المجلس قد أجابوا على الدفع الطاعنين بشأن صفة المطعون ضدها شركة تأمينات النقل في الخصام بأن هذه الأخيرة قدمت عقد الحلول & مما يفيد لتسديدها المبلغ المطالب به، وعليه فإنهم طبقوا القانون تطبيقاً سليماً لأن القانون التأمينات لما اشترط تسديد المبلغ المقرر للمؤمن له لم يقرن ذلك بتاريخ رفع الدعوى أو بعده وعليه فالوجه غير مؤسس.

الوجه الثالث: مأخوذ من قصور الأسباب وانعدام القاعدة القانونية بدعوى أن القرار المنتقد أشير فيه إلى عدم تقديم دفع من طرف (نادي أو كبي وكب) ممل يجعل القرار غيابياً شأنه، إلا أن من خلال مقالة المؤرخ في 1985/05/05 في صفحته الثانية قد أثار أوجه دفاعه وطلب إخراجه من الخصام فضلاً عن كونه ليس مؤمناً بمفهوم المادة 619 من القانون المدني، ولا يوجد بالملف ما يفيد بأنه المؤمن، كما طالب الناقل إخراجه من الخصام لكون الأضرار وقعت بفعل القوة القاهرة أثناء عاصفة بحرية حسب تقرير الخبرة فكان على القضاة التحقق من هذا الأمر.

عن الوجه الثالث:

لكن حيث بمراجعة القرار المنتقد تبين بأن القضاة المجلس قد أشاروا فعلاً إلا عدم تقديم عقد من طرف (نادي أو كبي وكب) بصفته مؤمناً الشركة الناقلة مما يجعل القرار غيابياً بشأنه وعليه فإن المقال المدعى به من طرف الطاعن لم تثبت تقديمه

وذلك من خلال قراءة القرار فضلا عن عدم إرفاقه بعريضة الطعن، وبالنسبة لعدم مسؤولية الناقلة لكون الأضرار وقعت نتيجة القوة القاهرة المتمثلة في العاصفة البحرية لهبوب رياح قوية وفقا لنص المادة 803 من القانون البحري، ه فقد أجاب قضاة المجلس بأنه لا يوجد ما يثبتها وبذلك فقد قرروا في حدود سلطتهم التقديرية من خلال ما توفر لديهم من وثائق وعليه فالوجه غير مؤسس.

الوجه الرابع: مأخوذ من انعدام السبب.

بدعوى أن الطاعنين قد أثاروا دفعا بعدم صفة شركة انقرسول في التقاضي، لكون وثيقة الشحن باسم شركة (صوناكوم) وعليه فالتسليم يكون للشخص المعين بوثيقة الشحن وفقا لنص المادة 784 من القانون البحري كما لم يتم تحويل وثيقة الشحن باسم شركة انقرسول التي تعمل لفائدة (صوناكوم) وفقا لنص المادة 759 من القانون المذكور.

عن الوجه الرابع:

لكن وحيث أن هذا الوجه غير مؤسس إذ بمراجعة وثيقة الشحن المحررة في 1981/12/13 تبين أن المرسل إليه هو شركة انقرسول رند لذلك فالوجه مخالف للحقيقة.

وبناء على عدم تأسيس الأوجه المثارة تعين رفض الطعن.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا: قبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا.

وبإبقاء المصاريف القضائية للطاعنين.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الخامس والعشرين من شهر أكتوبر سنة إثنين وتسعين وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية والمرتكبة من السادة:

بوعروج حسان الرئيس

مستيري فاطمة المستشار المقترة

مراد الهواري المستشار

فريق عيسى المستشار

بحضور: باليط إسماعيل المحامي العم وبمساعدة: نويرات ماجد كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 1994/09/27، ملف رقم 114929

قضية (ش.ج.ت.ن.ك.ج) ضد: (ش.ك.ا.ل.ل)

عقد النقل البحري-التعويض عن الخسائر-تحفظات-العبرة بالتسليم وليس بالتفريغ.

(المادتان 739،790 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه".

ومن لمقرر قانونا أيضا أنه: "إذا حصلت خسائر للبضاعة المنقولة، فإن على المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليمها... وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام من تاريخ تسليمها وإلا اعتبرت متسلمة حسب وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس".

ومن المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل على القبول من طرفه.

ولما ثبت-من قضية الحال-أن قضاة الإستئناف أخطوا بين التسليم والتفريغ حيثما اعتبروا أن وصول الباخرة إلى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني. ومتى كان كذلك استوجب النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد 231،233،238،239،244،257 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على جميع أوراق ملف الدعوى، وعلى عريضة الطعن المودعة يوم 1993/02/07 وعلى مذكرة الجواب التي قدمها محامي المطعون ضدها.

بعد الاستماع إلى السيد بوعروج حسان الرئيس المقرر في تلاوة تقريره المكتوب، وإلى السيد باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث أن الشركة الجزائرية للتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 7 فيفري 1993 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 22 جوان 1992 القاضي برفع دعاواها.

وحيث أن تدعيما لطنعها أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ بوكاري عريضة تتضمن وجهين.

حيث أن الأستاذ بن يعقوب علي أودع مذكرة جواب في حق المطعون ضدها شركة كنعورد اكسبراس ليندز مفادها أن الطعن غير مؤسس.

حيث أن الطعن استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

الوجه الأول: مأخوذ من خرق المواد 610،773،780،790 من القانون البحري بدعوى أن مجلس الجزائر لم يأخذ بعين الاعتبار إثبات العكس المتشكل بتقرير الخبرة الحضورى واتخذ كمنقطة انطلاق للمعاينات تاريخ التفريغ وليس تاريخ تسليم البضائع.

الوجه الثاني: مأخوذ من خرق المادتين 739 و 802 من القانون البحري بدعوى أن القرار المنتقد جعل بكف مسؤولية الناقل بتاريخ تفريغ البضائع بسبب أن

عمليات التفريغ والحراسة هي من احتكار المؤسسة المينائية إلا أن القانون البحري يجعل الناقل مسؤولاً عن الخسائر اللاحقة بالبضائع منذ تبنيها لغاية تسليمها للمرسل إليه.

عن الوجهين لتكاملهما:

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الإستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة عن طريق البحر على أساس أن تلك الخسائر كانت ناتجة عن عمليات التفريغ التي قامت بهما مؤسسة مينائية من جهة ولكون التحفظات لم تقدم للناقل في الوقت المناسب من جهة أخرى.

حيث أن تسببهم هذا جاء مخالفاً من جهة أحكام المادة 739 من القانون البحري لكون تلك المادة تشير إلى أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وليس بتفريغها بالميناء ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790 من نفس القانون التي تنص على أن التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضاعة وليس في وقت تفريغها ونتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤول عن جميع الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه باستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 من نفس القانون مع الملاحظة أنه لا يمكن الخلط بين وصول البضاعة إلى الميناء وتفريغ البضائع وتسليمها للمرسل إليه علماً بأن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه ويحصل على قبول هذا الأخير.

وبما أن القرار المنتقد لم يراع الشروط المطلوبة في عقد النقل البحري المبينة أعلاه وأخط بين تسليم البضائع وتفريغها فإنه خرق أحكام المادتين 739 و790 من القانون البحري الأمر الذي يؤدي إلى نقضه.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا: بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 22 جوان 1992 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون. وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السابع والعشرين من شهر سبتمبر سنة ألف وتسعمائة وأربعة وتسعين من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية المترتبة من السادة:

الرئيس المقرر	بوعروج حسان
المستشارة	مستيري فاطمة
المستشار	فريقع عيسى
المستشار	مراد الهواري

وبحضور السيد باليط إسماعيل المحامي العام بمساعدة السيد عنصر عبد الرحمان كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 1996/07/09، ملف رقم 143090

قضية: (ش.ج.ت.ن) ضد: (شركة ج ف أ.)

سقوط حق المرسل إليه-حساب الأجل ابتداء من تاريخ التسليم النهائي-إثبات
بجميع الوسائل.

(المادتان: 743، 790 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً أنه: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن للغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع".

ومن المقرر قانوناً أيضاً أنه "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد".

ومن ثم فإن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الآجال المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المادة 743 من القانون البحري، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل الخسائر اللاحقة بالبضاعة بمرور سنة يبدأ من تاريخ التسليم وعليه فإن القرار المنتقد لم يطبق أحكام المواد المبينة أعلاه تطبيقاً سليماً.

ومتى كان ذلك كذلك استجوب النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، لجزائر العاصمة. بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض وعلى مذكرة الرد.

بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 16 أبريل 1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 31 جانفي 1994 القاضي برفض دعاها.

حيث أن تدهيمها لطعنها أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ مسعود محمد عريضة تتضمن وجهين.

حيث أن الأستاذة منصور فرانسيس فريدة أودعت مذكرة جواب في حق الشركة (ج.ف.أ) مفادها أن الطعن غير مؤسس.

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

الوجه الأول: مأخوذ من القصور والتناقض في الأسباب، بدعوى أن مجلس الجزائر لم يناقش الوسائل والوثائق المقدمة من قبل الشركة الطاعنة واكتفى بإعطاء بالإشهاد لطلبات الناقل، بالإضافة إلى أن القرار المطعون فيه يتضمن تناقضات، إذ أنه يصرح من جهة أن شركة التأمين لم تقدم تاريخ المعاينة أو الخبرة أو التحفظات، ومن جهة أخرى أن التحفظات كانت في 19 نوفمبر 1989 وشهادة عدم الإنزال مؤرخة في 22 أبريل 1990.

الوجه الثاني: مأخوذ من خرق الأشكال الجوهرية للإجراءات والخطأ في تطبيق المادتين 739 و 802 من القانون البحري، بدعوى أن الناقل البحري يبقى مسؤولاً عن الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها للمرسل إليه وأن الشركة الطاعنة قدمت تحفظات وفقاً للمادة 790 وكذا شهادة عدم إنزال البضائع مسلمة من قبل وكيل السفينة، إلا أن القرار المنتقد اعتبر أن تاريخ تسليم البضائع هو تاريخ تفريغها.

عن الوجهين معا لارتباطهما:

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات الناقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة (د ب) على التسبب التالي: "أن شركة التأمين لم تقدم أي تاريخ فيما يخص المعاينة ولا التحفظات، بل اكتفت بسرد مواد قانونية ، بينما الحكم المستأنف يذكر أن التحفظات كانت في 19 نوفمبر 1989 وشهادة عدم الإنزال المؤرخة في 22 أبريل 1990 وأن الباخرة وصلت في 30 أكتوبر 1989 إلى ميناء الجزائر ونظرا لعدم وجود التاريخ التفريغ، فإن تاريخ الوصول يعتبر تاريخ التفريغ وبالتالي تكون التحفظات خارج الآجال بحوالي 20 يوما وهذا فعلا يعتبر مخالفا لنص المادة 790 من القانون البحري".

حيث أن قضائهم هذا يخالف أحكام المادة 790 من القانون البحري التي تشترط تقديم التحفظات أو القيام بالمعاينة الحضورية للخسائر أو الأضرار قبل أو في وقت تسليم البضائع وليس في وقت تفريغها مع الملاحظة أن عملية التسليم بالمعنى القانوني تتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع المنقولة للمرسل إليه أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير.

حيث أن القرار المنتقد خرق من جهة ثانية أحكام المادة 790 عندما قرر أن التحفظات غير مقبولة لكونها قدمت عشرين يوما تقريبا بعد عملية التفريغ ووصول الباخرة إلى الميناء، ذلك أن المادة المذكورة لا تنص على سقوط حق المرسل إليه في حالة تقديم التحفظات أو تحرير محضر معاينة وشهادة عدم إنزال بضائع خارج مهلة ثلاثة أيام، بل تسمح للمرسل إليه أن يثبت بجميع الوسائل الخسائر اللاحقة ببضائعه في مهلة سنة تبتدئ من تاريخ التسليم وهذا تطبيق للمادتين 790 و743 من القانون البحري.

وعليه فإن القرار المنتقد الذي لم يطبق أحكام المواد المبينة أعلاه تطبيقا سليما تحت النقض.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 31 جانفي 1994 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ التاسع من شهر جويلية سنة ستة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة:

حسان بوعروج الرئيس المقرر

محمّد محرز المستشار

نذير ببيوت المستشار

مستيري فاطمة المستشارة

شرفي فاطمة المستشارة

بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب

الضبط.

قرار بتاريخ 1996/10/22، ملف رقم 142585

قضية (ش.ج.ت.ن) ضد (شركة أ.د.ت)

حدوث خسائر بالبضائع-تحفظات-تبليغ الناقل-إغفال ذلك يؤدي إلى اعتبار
البضائع مستلمة.

(المادة 790 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً أنه "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس".

ولما ثبت -في قضية الحال- أن محضر المعاينة حرر بتاريخ 1990-01-29 بين المرسل إليه والمؤسسة الوطنية للإيداع والنشاطات التابعة للنقل البحري بصفتها وكيلاً على السفينة -تثبتت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع- لأن هذه الوثيقة الحضورية تشكل الدليل العكسي المنصوص عليه في المادة 790 من القانون البحري وإن عدم تقديم التحفظات في المهلة المحددة قانوناً لا يؤدي إلى رفض الدعوى، إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفقاً لأحكام المادة 1/790 من القانون البحري، لذا فإن القرار القاضي برفع الدعوى دون التطرق إلى الوثائق المقدمة يستحق النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار،
الجزائر العاصمة.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.

بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى
المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 05 أبريل
1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 29 جانفي 1993 القاضي
برفع دعوها.

وحيث أن تدعيما لطعنها، أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ بوخشبة عبد
الرحمان عريضة تتضمن وجهين. حيث أن الشركة المطعون ضدها لم ترد رغم صحة
التبليغ حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

عن الوجه الأول: المأخوذ من خرق الأحكام المادة 790 من القانون البحري،
بدعوى أن هذا النص يتكلم عن قرينة بسيطة لحسن تسليم البضائع ويمكن مكافحتها
بدليل عكسي وأن الوثائق المقدمة تثبت أن عملية التفريغ انتهت في 27 جانفي 1990
وأن التحفظات قدمت يوم 29 جانفي 1990 أي قبل انتهاء الأجل القانوني المنصوص
عليه في المادة 790.

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة لتأمينات انتهاء تفريغ البضائع تم يوم 20 جانفي 1990، وأن رسالة التحفظات بعثت يوم 29 جانفي 1990، أي بعد تسعة أيام خرقا لأحكام المادة 790 من القانون البحري.

لكن حيث أنه إذا كان صحيحا أنه يتعين على المرسل إليه أن يقدم تحفظات خاصة بالخسائر اللاحقة بالبضائع في مهلة ثلاثة أيام من تاريخ تسليمها، إلا أن عدم تقديم هذه التحفظات في المهلة المبينة أعلاه لا يؤدي إلى رفض الدعوى، إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل، وفقا لأحكام المادة 790 الفقرة الأولى.

حيث أن محضر معاينة حضورية حرر بتاريخ 29 جانفي 1990 بين المرسل إليه والمؤسسة الوطنية للإيداع والنشاطات التابعة للنقل البحري-بصفتها وكيلًا عن السفينة-يثبت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع.

حيث أن هذه الوثيقة الحضورية تشكل الدليل العكسي المنصوص عليه في المادة 790.

وعليه فإن القرار المنتقد الذي رفض الدعوى دون التطرق إلى الوثائق المقدمة منعدم الأساس القانوني ويستحق النقض ودون حاجة لمناقشة الوجه الثاني.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن شكلا وموضوعا بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 29 جانفي 1993 وإحالة القضية والأطراف على نفس

المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثاني والعشرين من شهر أكتوبر سنة ستة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة:

حسان بوعروج الرئيس المقرر

محمّد محرز المستشار

نذير بيوت المستشار

مستيري فاطمة المستشارة

شرفي فاطمة المستشارة

بحضور السيد إسماعيل باليط وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 1997/05/06، ملف رقم 151318

قضية: (ش.ج.ت.ن) ضد: (شركة ش)

تعويض عن الخسائر - آجال رفع الدعوى

(المادتان: 743، 744 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه "تتقدم كل دعوى الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد".

ومن المقرر أيضا انه "يمكن رفع دعوى الرجوع وفقا للمادة 744 من نفس القانون حتى بعد انقضاء المهلة المذكورة في المادة السابقة وذلك في أجل ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين المطالب به".

ومن ثم يتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991 وبذلك جاءت الدعوى داخل الآجال القانونية المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري ولا مجال لتطبيق المادة 744 من القانون البحري.

ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار،
الجزائر العاصمة.

بعد المداولة القانونية أصدرت القانون الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.

بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل طعنت بطريق النقض بتاريخ 23 أكتوبر 1995 في القرار الصادر عن مجلس قضاء وهران في 02 مارس 1994 القاضي برفع دعاوها.

وحيث أن تدعيمها لعنها، أودعت الطاعنة بواسطة وكيلها الأستاذ بن بوعلي مصطفى عريضة تتضمن وجها واحدا.

حيث أن الشركة المطعون ضدها (أش) لم ترد رغم صحة التبليغ.

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

الوجه الوحيد: مأخوذ من لخطأ في تطبيق القانون وينقسم إلى ثلاثة فروع:

الفرع الأول: يعيب على القرار المنتقد كونه اعتبر أن دعوى الرجوع الممارسة من قبل الشركة الجزائرية لتأمينات النقل جاءت خارج الأجل المنصوص عليه في المادة 744 من القانون البحري، في حين أنها رفعت ضمن أجل سنة وفقا للمادة 743 من نفس القانون.

حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة(ل)، على أساس أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحلول مؤرخ في 05 جوان 1991 أي خارج مهلة ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري.

حيث أنه ينبغي التذكير أنه يمكن رفع الدعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو خسائر لاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة، عملاً بأحكام المادة 743 من القانون البحري.

حيث أنه يمكن رفع دعوى الرجوع وفقاً لأحكام المادة 744 من نفس القانون حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 وذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين. حيث أنه يتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه ثم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991.

وضمن هذه الظروف، إن مقتضيات المادة 743 من القانون البحري هي التي تطبق في قضية الحال، لأن دعوى شركة التأمين رفعت داخل مهلة السنة.

حيث أن أحكام المادة 744 لا تطبق إلا في حالة انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 ولا تسمح بقبول دعوى الرجوع إلا إذا رفعت في أجل ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد مبلغ الدين.

وبما أن القرار المنتقد قضى خلافاً للقواعد القانونية المبينة أعلاه، فإنه يستحق

النقض.

الفرع الثاني: يعيب على القرار المطعون فيه كونه اعتبر أن المبالغ المحددة في عقد الحلول متناقضة مع لمبالغ المثبتة من طرف الخبير بدون أي تفسير.

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة مجلس وهران اكتفوا بالإشارة إلى أن: "المبلغ المطلوب يختلف تماما بل يساوي تقريبا ضعف المبلغ المذكور في الخبرة وأمام هذه النقائص يتعين القول أن الدعوى غير مؤسسة".

حيث أن هذا التعليل غير كاف ولا يوضح التناقض المزعوم بين مضمون تقرير الخبرة وطلبات الشركة الجزائرية لتأمينات النقل، مع الملاحظة أنه كان بإمكان قضاة الموضوع، بعد تقرير مسؤولية الناقل البحري في الخسائر اللاحقة بالبضائع أن يحددوا قيمة تلك الخسائر اعتمادا على الوثائق المقدمة لهم وعلى السلطة التقديرية المخولة لهم قانونا.

وحيث متى كان ذلك، فإن الفرع الثاني سديد، الأمر الذي يؤدي إلى نقض القرار المنتقد ودون حاجة للمناقشة الفرع الثالث المتبقي.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء وهران في 02 مارس 1994 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

وبإبقاء المصاريف على الشركة المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السادس من شهر ماي سنة سبعة وتسعين وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة:

حسان بوعروج الرئيس المقرر

نذير بيوت المستشار

صالح عبد الرزاق المستشار

مستيري فاطمة المستشار

شريقي فاطمة المستشار

معلم اسماعيل المستشار

برارحي خالد المستشار

قريني أحمد المستشار

سليمان نور الدين المستشار

بلعبيد الوردي المستشار

بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد

كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 1997/07/22، ملف رقم 153230

قضية : (ش ج ت ن) ضد : (شركة ب ج أ)

مسئولية الناقل - تدخل مؤسسة الميناء - تنتهي بالتسليم القانوني -

التفريغ لا يعني التسليم - نقض

(المواد 802، 875، 780، 879 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً أن "الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه".

ومن المقرر قانوناً أيضاً أنه : "تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي...".

ولما تبين - من قضية الحال - أن قضاة المجلس أخطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية، متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسئولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً قانونياً، فإنهم بذلك خرّقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض.

قرار بتاريخ 16/12/1997، ملف رقم 162697

قضية : (ش ج ت ن ومن وعها) ضد : (ش ج ل ن ب ومن معها)

منازعات عقد النقل البحري - تحديد الجهة القضائية المختصة محليا

(المادة 745 من القانون البحري)

من المقرر قانونا "أن ترفع النزاعات التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام".

ومن ثم فإن قضاة الموضوع لما ألزموا الشركتين المدعيتين برفع دعواهما أمام محكمة مقر إقامة المدعي عليه رغم أن المادة 745 من القانون البحري تمنح للمدعي حق الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعي عليه أو محكمة ميناء التفريغ يكونون قد أخطئوا في تطبيق القانون.

ومتى على ذلك استوجب النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار، الجزائر العاصمة. بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257 زما يليها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.

بعد الاستماع إلى الرئيس المقرر السيد حسان بوعروج في تلاوة تقريره وإلى المحامي العام السيد اسماعيل باليط في طلباته الرامية إلى نقض القرار المنتقد.

حيث أن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل والمؤسسة الوطنية للتمويل بالمواد الغذائية طعننا بطريق النقض بتاريخ 9 جوان 1996 في القرار الصادر عن مجلس قضاء تلمسان في 5 ماي 1993 القاضي بعدم الاختصاص الإقليمي.

وحيث أن تدعيما لطعنهما أودع الطاعنان بواسطة وكيلهما الأستاذ بوكاري عريضة تتضمن وجهين.

حيث أن المطعون ضدتهما الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري ونادي دو ويست أوف إنجلويد لم يردا رغم صحة التبليغ.

حيث أن الطعن بالنقض استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

عن الوجه الأول : المأخوذ من الخطأ في تطبيق المادتين 745 من القانون البحري و 8 من قانون الإجراءات المدنية بدعوى أن قرار المنتقد قام بتقسيم سيء للمادة 745 حينما اعتبر أن قواعد اختصاص القانون العام الفقرة الأولى من المادة الأولية عن تلك المنصوص عليها في الفقرة 2 التي تحول الاختصاص إلى المحكمة التي يقع فيها ميناء التفريغ لكنه يجب تفسير الاختصاص المنصوص عليه في الفقرة 2 كاستثناء للقواعد العامة وكاختيار منح للمدعي لرفع دعوى حسب قواعد القانون العام.

حيث أنه يتبين من القرار المنتقد أن قضاة الاستئناف قضوا بعدم الاختصاص الإقليمي لمحكمة الغزوات تطبيقا للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية على أساس أن الدعوى ترفع أمام محكمة مقر إقامة المدعي عليه - الشركة الجزائرية الليبية للنقل

البحري - التي يوجد مقرها بالجزائر العاصمة وليس أمام محكمة الغزوات أين يوجد ميناء تفريغ البضائع.

حيث أنه إذا كان صحيحا أن قواعد الاختصاص المحلي للمحاكم تنص عليها أحكام المادة 8 من قانون الإجراءات المدنية إلا أن القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري تسري عليها مقتضيات خاصة تتضمنها المادة 745 من القانون البحري.

حيث أنه يجوز حسب المادة 745 المذكورة أعلاه رفع الدعوى إما أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه -وفقا للفقرة الأولى - وإما أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء تفريغ البضائع وفقا للفقرة الثانية.

حيث أن المادة 745 أعطت المدعي حق اختيار الفاصلة في المواد البحرية - محكمة مقر إقامة المدعي عليه أو محكمة ميناء التفريغ - ولا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي من الاستفادة بهذا الحق.

وبما أن القرار المنتقد ألزم الشركتين المدعيتين برفع دعوتهما أمام محكمة مقر إقامة المدعي عليه فإنه خرق أحكام المادة 745 من القانون البحري الأمر الذي يؤدي إلى نقضه ودون حاجة لمناقشة الوجه الثاني.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا وموضوعا وبنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء تلمسان في 5 ماي 1993 وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

وبإبقاء المصاريف على المطعون ضدهما.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السادس عشر من شهر ديسمبر سنة سبعة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

حسان بوعروج الرئيس المقرر.

صالح عبد الرزاق رئيس قسم.

مستيري فاطمة المستشار.

شريف فاطمة المستشار.

بحضور السيد اسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد

كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 17/03/1998، ملف رقم 163423

قضية : (ش ج لتأمين النقل كانت) ضد : (ش ج للنقل البحري)

مسؤولية الناقل البحري، تخفيض مبلغ الخسائر - دون تسبيب - نقض.

(المادة 802 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أنه : "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه".

ولما ثبت - في قضية الحال - أن قضاة الموضوع لما أشاروا إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن البضاعة طبقا لنص المادة المذكورة أعلاه لثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن، فإنهم لم يخالفوا القانون ولكن بقضائهم بخفض مبلغ الخسائر إلى النصف دون أي تسبيب فإنهم عرضوا قرارهم لانعدام الأساس القانوني والتسبيب السليم.

ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار،
الجزائر العاصمة.

بعد المداولة أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد 213، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الاجراءات المدنية.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض.

بعد الاستماع إلى السيدة مستيري فاطمة المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها المكتوب، وإلى المحامي العام السيد اسماعيل باليط في طلباته المكتوبة الرامية إلى نقض القرار.

حيث طعنت بالنقض الشركة الجزائرية لتأمينات النقل في القرار الصادر بتاريخ 1995/01/09 عن مجلس قضاء وهران القاضي بخفض مبلغ التعويض عن الأضرار إلى النصف وقدمت عريضة مؤرخة في 1996/06/24 بواسطة الأستاذ مصطفى بن بوعلي تعرضت فيها لوقائع الدعوى وإجراءاتها وأثارت وجها وحيدا للنقض.

حيث أرسلت عريضة الطعن إلى المطعون ضدها الشركة الوطنية للنقل البحري وفقا للقانون.

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 1997/12/15 طالبة نقض القرار.

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يتعين قبوله شكلا.

حيث استندت الطاعنة إلى وجه وحيد لتدعيم طعنها.

الوجه المثار: مأخوذ من انعدام أو قصور أو تناقض التعليل ومخالفة والخطأ في تطبيق القانون وفقدان الأساس الشرعي.

مضمونه أن قضاة المجلس أشاروا إلى أن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه مادام لم يثبت مسؤولية الغير المنصوص عليها بالمادة 803 من القانون البحري إلا أنه أمر بتقسيم المسؤولية بدون الإشارة إلى أي نص قانوني أو أي تسببي يسمح بذلك مع العلم بأن الخبرة قد حررت حضورياً مع ممثل السفينة طبقاً لنص المادة 790 من القانون المذكور كما أرسلت التحفظات في الأجل لذلك فإن قضاة المجلس قد خالفوا القانون في نصوص المواد 739، 780، 802 من القانون البحري لما أمروا بتقسيم المسؤولية الناتجة عن عقد النقل الذي يشمل الشحن والتفريغ والتسليم طبقاً للمواد 773، 780، 802 من القانون المذكور.

حيث بمراجعة القرار المطعون فيه تبين منه أن قضاة المجلس قد أشاروا إلى ثبوت مسؤولية الناقل عن البضاعة طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري وذلك لثبوت وقوع الخسائر أثناء الشحن المسؤول عنه الناقل إلا أنهم قرروا خفض مبلغ الخسارة إلى النصف دون أي تسببي مما يجعل القرار فاقداً للأساس القانوني والتسببي السليم مما يتعين نقضه.

فلهذه الاسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلاً وموضوعاً وبنقض وإبطال القرار الصادر بتاريخ 09 جانفي 1995 عن مجلس قضاء وهران وإحالة القضية على نفس المجلس مشكلاً من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقاً للقانون.

وبإبقاء المصاريف المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السابع من شهر مارس ستة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية المترتبة من السادة :

حسان بوعروج الرئيس.

المستشارة المقررة.

مستيري فاطمة

المستشارة.

شريفى فاطمة

المستشار.

معلم اسماعيل

المستشار.

صالح عبد الرزاق

ويحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد

الحميد كاتب الضبط.

قرار بتاريخ 16/05/1998، ملف رقم 169663

قضية (م.م.ج) ضد : (ش.ج.ت)

أضرار لاحقة بالبضاعة في الميناء - لا يعد ذلك تسليمًا -

استبعاد مسؤولية الميناء - ثبوت مسؤولية الناقل -

(المادتان 802، 873 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً "أنه يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع من < تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه".

وكذلك من المقرر قانوناً "تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصها وفكها وتعريفها وأخذ إرجاع البضائع من الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض".

ولما - ثبت في قضية الحال - أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليمًا وفقاً للمادة 802 من القانون البحري وقيام وكيل التفريغ بتفريغ أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ وهو ما لم يثبت القيام به في قضية الحال.

ومتى كان ذلك استوجب النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار،
الجزائر العاصمة.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون
الإجراءات المدنية.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض
وعلى مذكرة الرد.

بعد الاستماع إلى السيدة مستيري فاطمة المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها
المكتوب، وإلى المحامي العام السيد إسماعيل باليط في طلباته المكتوبة الرامية إلى
نقض القرار المنتقد.

حيث طعنت بالنقض مؤسسة الميناء الجزائر في القرار الصادر بتاريخ
1996/03/04 القاضي بتأييد الحكم المستأنف وقدمت عريضة مؤرخة في
1996/10/12 بواسطة الأستاذ بوكاري تعرضت فيها لوقائع الدعوى وإجراءاتها
وأثارت وجها وحيدا للنقض.

حيث أجابت المطعون ضدها شركة تأمينات النقل على عريضة الطعن بمذكرة
مؤرخة في 1997/03/05 بواسطة الأستاذ سالم كور طالبة رفض الطعن.

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة بتاريخ 1998/04/21 طالبة نقض القرار.

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يتعين قبوله شكلاً.

حيث استندت الطاعنة على وجه وحيد لتدعيم طعنها.

الوجه المثار: مأخوذ من مخالفة القانون في نصوص المواد 610، 739، 780، 802 من القانون البحري.

مضمونه أن قضاة المجلس اعتبروا مسؤولية الناقل تنتهي بفك ورس الحمولة وأسندوا الأضرار إلى مؤسسة الميناء إلا أن هذا التسبب مخالف لنصوص المادة 610 من القانون البحري التي تنص على أن عمليات استلام البضائع وتسليمها وإبرام عقود المعالجة تتم من طرف وكيل السفينة الذي ينوب عن ربانها والمادة 780 من نفس القانون تنص على أن التفريغ يتم تحت مسؤولية الناقل والمادتين 739، 802 من القانون البحري تنص على مسؤولية الناقل عن الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة منذ التكفل بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه بالإضافة إلى كون مؤسسة الميناء سجلت تحفظات منذ بداية التفريغ نظراً للأضرار التي نتجت عن التغليف السيئ ومؤسسة الميناء ليست لها علاقة مع المرسل إليه.

حيث بمراجعة القرار المطعون فيه تبين منه أن قضاة المجلس قد أسسوا قرارهم لتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت البضاعة المنقولة بأن الناقل تنتهي مسؤوليته بفك الرص طبقاً لنص المادة 873 من القانون البحري مما يجعل مؤسسة الميناء مسؤولة عن البضاعة ابتداءً من هذه العملية ووضع البضاعة بين يديها يعد تسليمها بمفهوم المادة 802 من القانون البحري ونظراً لكونها ممثلة لمرسل إليه.

حيث أن هذا التأسيس ناقص إذا وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليمًا طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري ولا تنتهي مسؤولية الناقل بهذه المرحلة بل تمتد إلى التسليم إلى المرسل عليه كما ينص عليه القانون بنص المادة المذكورة وأن قيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقاً لنص المادة 873 من القانون المذكور لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ وهو ما لم يثبت القيام به في هذه الدعوى لهطاً فالوجه مؤسس ويتعين نقض القرار.

فلهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلاً وموضوعاً وينقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر بتاريخ 1996/03/04 عن مجلس قضاء الجزائر وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلاً من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقاً للقانون.

وإبقاء المصاريف على المطعون ضدهما.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السادس عشر من شهر جوان سنة ثمانية وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة :

حسان بوعروج الرئيس.

المستشارة المقررة.

مستيري فاطمة

المستشارة.

شريف فاطمة

المستشارة.

معلم إسماعيل

المستشار.

صالح عبد الرزاق

بحضور السيد إسماعيل باليط المحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد

كاتب الضبط.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر القانونية.

- 1- الأمر 66-154 المتعلق بقانون الإجراءات المدنية الملغى.
- 2- الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية 78 المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية، العدد 31.
- 3- الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الموافق لـ 20 رمضان 1395، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 101، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالقانون 87-20 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 54، المعدل والمتمم بالقانون 88-04 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 02، المعدل بالمرسوم التشريعي 93-03 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 14 والمرسوم التشريعي 93-08، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 27 المعدل بالأمر 96-23 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 43، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 الصادر بالجريدة الرسمية، عدد 11.
- 4- الأمر 76-80 المؤرخ في 10 أبريل 1976، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 29 المتضمن القانون البحري العدل والمتمم بالقانون رقم 98 - 05 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 47 .
- 5- الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15.
- 6- قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008م، الموافق لـ 18 صفر عام 1429هـ المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، صادر بالجريدة الرسمية رقم 21.

- 7- المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة النشاط البحري الحضري والنزهة البحرية، الصادر بتاريخ 25 جويلية 2016 الموافق لـ 20 شوال 1437 هـ، الجريدة الرسمية، العدد 42.
- 8- القرار الوزاري المؤرخ ليوم 14/06/1995 المتضمن استحداث القسم البحري ببعض المحاكم.

ثانيا: المراجع باللغة العربية.

أ- المراجع العامة:

- 1- حسين عامر، المسؤولية المدنية، دون دار النشر، 1952.
- 2- حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل، دار النهضة العربية، 1997-1998.
- 3- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهدي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1982.
- 4- عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، جامعة الإسكندرية، 1956.
- 5- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات المصرية، 1952.
- 6- علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دون دار النشر، الطبعة الثانية، 1968.
- 7- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دون دار النشر، 1970.
- 8- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997.

- 9- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 2004-2005.
- 10- محمد عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2007.
- 11- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دون دار للنشر، 2003.
- 12- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008.
- 13- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998.
- 14- مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي، دون دار النشر، 1990.
- 15- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني، طبعة 1993.
- 16- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975.

ب- المراجع الخاصة:

- 1- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، 1981.
- 2- أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1983.
- 3- أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، دون دار للنشر، 2008.
- 4- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون سنة النشر.

- 5- إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- 6- رمضان أبو السعود، الدعوى غير المباشرة، الدار الجامعية بالإسكندرية، 1974.
- 7- سوزان علي حسين، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، 2010.
- 8- سوزان علي حسين، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، دون دار للنشر، 1998.
- 9- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية بالإسكندرية، 1975.
- 10- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2001.
- 11- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، 2000.
- 12- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون سنة النشر.
- 13- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط -الأوجه التجارية والقانونية- دون دار للنشر، 1998.
- 14- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1983.
- 15- محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ 31 مارس 1978)، دون سنة النشر.

- 16- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005.
- 17- مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الدار الجامعية بالإسكندرية، 1952.
- 18- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، دون سنة النشر.

ت- المذكرات والرسائل الجامعية.

- نبيلة رسلان، النظرية العامة للعلاقات الثلاثية، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا، 1986.

ث- المجلات والمقالات:

- 1- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية للاجتهااد القضائي للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، من الصفحة 11 إلى 27.
- 2- علي جمال الدين عوض، القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ، مقال عن موقع الانترنت، www.ajeed.com.
- 3- المجلة القضائية بالمحكمة العليا، 1999 العدد الأول، الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- 4- المجلة القضائية للمحكمة العليا، 1991 العدد الأول، الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- 5- المجلة القضائية للمحكمة العليا، 1993 العدد الثالث، الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- 6- المجلة القضائية للمحكمة العليا، 1993 العدد الثاني، الديوان الوطني للأشغال التربوية.

7- المجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999.

8- المجلة القضائية، الديوان الوطني للأشغال التربوية، عدد 4، 2015.

9- مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، المجلة

القضائية للاجتهاد القضائي للغرفة التجارية، والبحرية للمحكمة العليا، عدد خاص،

الديوان الوطني للأشغال التربوية، 1999، من الصفحة 51 إلى 68.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية.

أ- المراجع العامة:

- 1- Pierre Bonassies, Christian Scapel, Droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, 2006.
- 2- Rodiere et Pontavice, Droit maritime, Dalloz, 1986

ب- المراجع الخاصة:

- 1- F. Sauvage, le transport des marchandises par mer, Paris, 1967.
- 2- G. Marais, Les transports internationaux de marchandises par mer en droit comparé, Paris, 1949.
- 3- Ripert Georges, la responsabilité des propriétaires de navires et l'unification internationale du droit maritime, OMF, 4^{ème} édition, 1998.

ت- المذكرات والرسائل:

- 1- Larroumet Cristain, Les opérations juridiques à trois personnes, Thèse DESS. Bordeaux 1968.

- 2- Mohammed Kalioubi, La responsabilité du transporteur maritime de passagers pour les accidents corporels en droit américain, anglais, égyptien et français, Paris II, 1990.
- 3- Thibaud D'alès, L'exonération de la responsabilité du transporteur international de marchandises par voie maritime: conséquences sur l'assurance, Bordeaux, Thèse de DESS, 1998/1999.

ث - المقالات :

- Patrick Simon, Qui est le transporteur maritime ?, revue du droit maritime Français, janvier 1995, de la page 26 à la page 29.

الفهرس

الفهرس

1	.....مقدمة
07	الباب الأول: عقد النقل البحري للبضائع
08	الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وآثاره
09	.....المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
09	.....المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وأطرافه وأنواعه
09	.....الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
18	.....الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع
25	.....الفرع الثالث: أنواع النقل البحري للبضائع
27	.....المطلب الثاني: تجسيد عقد النقل البحري للبضائع في وثيقة الشحن
28	.....الفرع الأول: تعريف وثيقة الشحن وبياناتها القانونية
39	.....الفرع الثاني: شكل وثيقة الشحن وتداولها
41	.....الفرع الثالث: القوة الثبوتية لوثيقة الشحن
43	.....المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع
43	.....المطلب الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

- 43 الفرع الأول: إلتزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل
- 45 الفرع الثاني: إلتزام الشاحن بالتصريح الكتابي ببيانات البضائع
- 47 الفرع الثالث: إلتزام الشاحن بدفع أجرة الحمولة
- 50 المطلب الثاني: إلتزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع
- 50 الفرع الأول: إلتزام المرسل إليه بالتقدم لاستلام بضاعته
- 52 الفرع الثاني: إلتزام المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة الواجبة عند الوصول
- 54 المطلب الثالث: إلتزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع
- 54 الفرع الأول: إلتزامات الناقل قبل بدء الرحلة
- 58 الفرع الثاني: إلتزامات الناقل أثناء الرحلة
- 59 الفرع الثالث: إلتزامات الناقل عند الوصول
- 62 الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 63 المبحث الأول: نطاق وحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 63 المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 64 الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 67 الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 74 الفرع الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

78	.....	المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع
78	.....	الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
85	.....	الفرع الثاني: الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
93	.....	المبحث الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع
93	.....	المطلب الأول: أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري للبضائع
94	.....	الفرع الأول: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية
97	.....	الفرع الثاني: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية
104	.....	المطلب الثاني: المستفيدون من الإعفاء من المسؤولية عن النقل البحري للبضائع.
104	.....	الفرع الأول: الناقل البحري للبضائع
105	.....	الفرع الثاني: مندوبو الناقل البحري
107	.....	المبحث الثالث: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
107	.....	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
107	.....	الفرع الأول: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
110	.....	الفرع الثاني: المدعي عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
113	.....	المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
113	.....	الفرع الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- 119 الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- 125 الباب الثاني: عقد النقل البحري للمسافرين في القانون الجزائري
- 127 الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري للأشخاص إثباته وآثاره
- 128 المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للمسافرين
- 129 المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين، تكوينه وإثباته
- 129 الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين وخصائصه
- 134 الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين وإثباته
- 137 المطلب الثاني: الرحلات البحرية السياحية
- 138 الفرع الأول: تعريف عقد الرحلة السياحية البحرية
- 141 الفرع الثاني: شروط وحدود مسؤولية ممارسة نشاط الرحلة السياحية
- 144 المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للمسافرين
- 144 المطلب الأول: إلتزامات المسافر البحري
- 144 الفرع الأول: إلتزام المسافر بدفع أجرة النقل البحري
- 147 الفرع الثاني: إلتزام المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل البحري
- 147 المطلب الثاني: إلتزامات الناقل البحري للمسافرين
- 149 الفرع الأول: إلتزام الناقل بمنح المسافر تذكرة السفر وتجهيز السفينة وإعدادها للرحلة.

151	الفرع الثاني: الإلتزام بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ونقل أمتعة المسافر.....
153	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.
154	المبحث الأول: حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها
154	المطلب الأول: حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين
154	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين ونطاقها
158	الفرع الثاني: صور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين
162	المطلب الثاني: صور الناقل البحري للمسافرين وحدود مسؤوليته
163	الفرع الأول: صور الناقل البحري للمسافرين
175	الفرع الثاني: الحدود الاتفاقية والقانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين
179	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين
179	المطلب الأول: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
180	الفرع الأول: قواعد الاختصاص والإجراءات الموضوعية في دعوى المسؤولية
184	الفرع الثاني: الإثبات والتقدم في دعوى المسؤولية
193	المطلب الثاني: النطاق القانوني لدعوى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري للمسافرين.....
195	الفرع الأول: اختصاص القانون الوطني في دعاوى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري.....

197	الفرع الثاني: اختصاص القانون الدولي في دعاوى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري.....
203	الخاتمة
208	الملاحق
270	قائمة المصادر والمراجع
279	الفهرس

ملخص:

عالج المشرع الجزائري لأول مرة العقود البحرية والالتزامات الناشئة عنها في قانون خاص بها بموجب الأمر 80-76 وهو القانون الذي انعكست فيه بوضوح الطابع الاشتراكي للدولة آنذاك. وبعد دخول الجزائر في سياسة الانفتاح على اقتصاد السوق وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي، أصبح لزاماً على المشرع تعديل الأمر 80-76 وهو الأمر الذي وقع بالفعل بموجب القانون رقم 05-98، ليلحقه تعديل آخر بموجب القانون رقم 10-04.

إنّ ما يؤخذ على المشرع الجزائري قصور تشريعه على نقل المسافرين ونقل البضائع دون تنظيم الرحلات السياحية إلا مؤخراً وبالضبط في 2016، كما لم ينظم المشرع الجزائري عقود تأجير السفن والمركبات البحرية رغم أهميتها البالغة في العلاقات التجارية البحرية (نقل المسافرين والبضائع) وحتى في الرحلات السياحية.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل البحري- البضائع- المسافرين- السفن- المركبات البحرية.

Résumé :

Le législateur algérien a légiféré pour la première fois concernant les contrats maritimes et les obligations en découlant par l'ordonnance 78-60, dont les dispositions sont imprégnées pour l'idéologie socialiste qu'adoptait l'état à cette époque.

Durant les années 90, et après une ouverture économique engagée par l'état algérien, il était impératif d'amander et de modifier l'ordonnance citée ci-dessus par la loi 05-98, puis ultérieurement par la loi 04-10.

De tous les textes cités ci-dessus, ce qui est retenu contre le législateur algérien est l'indifférence avec laquelle il a omis durant des années de citer les croisières touristiques, et ce jusqu'à 2016, comme il demeure constatable la carence de toutes dispositions juridiques traitant de la location des navires.

Mots clés : contrat de transport maritime, marchandises, voyageurs, navires, bateaux.

Abstract :

For the first time, the Algerian legislator dealt with maritime contracts and the obligations arising from them in a special law pursuant to Ordinance 76-80, a law in which the socialist character of the state was clearly reflected then. Following the entrance of Algeria into the open door policy to the market economy and to the fields of national and foreign private investment, it became necessary for him to amend Ordinance 76-80, which was actually signed under Law No. 98-05, to be followed by another amendment under Law No. 04-10. However, there exist some shortcomings in the Algerian legislation being imitated to transportation of passengers and goods without organizing tourist trips until year 2016. Additionally, the Algerian legislator did not regulate the contracts of chartering ships and marine vehicles despite their great importance in maritime commercial relations (*passenger and goods transport*) and even on tourist trips.

Keywords: Maritime transport contract, goods, passengers, ships, marine vehicles.