..مجلة الاجتهاد القضائي ..المجلد 18 .. العدد 01.. (العدد التسلسلي 37) .. مارس 2026 (ص ص: 215 – 230)..
مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع ... جامعة بسكرة ... ISSN 8615 – 1112 ... EISSN 6065 -2600

طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاقها في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

The nature and scope of the maritime carrier's liability for goods Under Algerian law and international agreements

الدكتور فيصل عمار [1]

أستاذ محاضر "ب"

جامعة محمد الصديق بن يحي- جيجل (الجزائر)

fayssal.ammar@univ-jijel.dz

تاريخ الارسال:	تاريخ القبول:	تاريخ النشر
30 نوفمبر 2025	27 مارس 2026	31 مارس 2026

الملخص:

عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي يبرمها الناقل البحري مع الشاحن بموجب وثيقة الشحن طبقا لأحكام القانون البحري، وقد تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس المسؤولية العقدية أو التقصيرية، وذلك حالة إخلاله بالتزام من الإلتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري، فقد يتأخر في تسليم البضاعة محل النقل أو عدم المحافظة عليها أثناء القيام بعملية تنفيذ عقد النقل البحري، الأمر الذي يستوجب قيام مسؤوليته اتجاه أصحاب الحق في البضاعة.

الكلمات المفتاحية: العقد، الناقل، الشاحن، السفينة، المسؤولية.

Abstract :

The contract of carriage by sea is one of the consensual contracts that the maritime er enters into with the shipper under the bill of lading, in accordance with the provisions of maritime law, and the maritime carrier's liability may be based on contract or tort, in the event of a breach of one of the obligations arising from the contract of carriage by sea, as he may delay delivery of the goods carried or fail to maintain them during the performance of the contract of carriage by sea, thereby incurring liability towards the holders of the right to the goods.carri

key words: *Contract, Carrier, Shipper, Ship, Liability.*

[1] **المؤلف المرسل: د. فيصل عمار** ——— ***Email: ammarfayssal63@gmail.com***

مقدمة:

عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، ويبرم بين كل من الشاحن والناقل، فالشاحن هو كل شخص يطلب بنقل البضاعة من مكان إلى آخر أو عن طريق وكيله القانوني، والذي يمتد دوره إلى التكفل ومراقبة عملية شحن البضائع عل السفينة في ميناء القيام، في حين يعتبر الناقل الطرف المنفذ لعقد النقل البحري للبضائع، إذ يلتزم بنقل البضائع عن طريق البحر مقابل أجرة تسمى أجرة النقل[1]، وكما يعتبر الطرف القوي حيث هو من يفرض الشروط، خاصة تلك التي تكون مطبوعة في سند الشحن[2]، بطبيعة الحال إبرام العقود ينشأ التزامات على عاتق الأطراف وإذا أخل أحدهما بالتزاماته يؤدي إلى قيام المسؤولية، يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل البحري التزاما صارما، ألا وهو إيصال البضاعة سالمة وسليمة من المرسل إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، مع وجوب تسليمها في الوقت المتفق عليه وإذا لم يقم الناقل بتحقيق ذلك يعد مسؤولا ويتوجب عليه التعويض، وذلك لأنه مسؤول عن أي تلف أو نقص قد يلحق بالبضاعة أو عن أي تأخير في تسليمها، وهذا ما تضمنته أحكام المادة 802 ق ب ج[3].

وتعتبر مسؤولية الناقل البحري أحد المواضيع التي تثار في كل يوم تقريبا وهذا راجع لكثرة حركة النقل البحري للبضائع، إذ وبمجرد أن يثبت الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة المرسل إليه بأن الناقل لم يحقق النتيجة التي التزم بتحقيقها عند إبرام عقد النقل البحري مع الشاحن، وأنه لم يتم العملية حسب الاتفاق الوارد في سند الشحن البحري، ستترتب على عاتقه مسؤولية الإخلال بذلك الالتزام، من هذا المنطلق فإننا نطرح التساؤل التالي: إلى أي مدى يمكن أن تثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية؟

سنعالج هذه الاشكالية من خلال مبحثين نتعرض في الأول لقيام هذه المسؤولية، في حين نتعرض في المبحث الثاني لتبيان نطاق مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول:

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لقيام مسؤولية الناقل البحري يتوجب توافر عناصرها، وهي نفس االعناصر التي تقوم عليها المسؤولية المدنية، من خطأ وضرر وعلاقة السببية[4]، وبما أن هذه العناصر تشترك بين المسؤولية العقدية والمدنية يتوجب علينا بيان الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع ثم ذكر خصائص هذه المسؤولية.

المطلب الأول: أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تختلف التشريعات في مسألة تحديد الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري، إذ نجد أن التشريعات اللاتينية تتجه نحو جعلها مسؤولية العقدية تقوم على أساس الخطأ الحقيقي من جانب الناقل، والمتمثل في الإخلال بالإلتزام بتحقيق نتيجة[5]، في حين تتجه أنظمة أخرى إلى التمييز بين مسؤولية الناقل الخاص والناقل العام[6]، كما أن تحديد أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع أمر بالغ الأهمية، وذلك راجع لاختلاف النظم القانونية بين العقدية والتقصيرية وانعكاساتها على قواعد الاثبات، وكذا على نظام التعويض وعلى أطراف دعوى المسؤولية[7]، وتنصب دراستنا على قيام مسؤولية الناقل البحري على أساس المسؤولية العقدية، لكونه قد أخل بالتزام تعاقدي.

الفرع الأول: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية التقصيرية

يمكن أن يسأل الناقل البحري للبضائع على أساس أنه مرتكب الخطأ بعيد عن عقد النقل البحري، ونكون أمام هذه الحالة عندما يقوم الناقل بتسليم البضاعة لأصحاب الحق فيها، ويثبت بعد ذلك أنه قد لحقها ضرر بسبب تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، كما قد يجمع الناقل بين خطئين في ذات الوقت أين يكون خطأ تعاقدي وخطأ آخر تقصيري، ولا يمكن الجمع بين مسؤوليتين في ذات الوقت، إذ أنه مادام يوجد عقد فالواجب هو إعمال المسؤولية العقدية، وهي إما تقوم على أساس الهلاك أو التلف أو النقص أو عدم تسليمها[8]، وبموجب المادة 813 ق ب ج نجد أنها تضمنت نفس نظام المسؤولية الذي يطبق على كل دعوى ترفع ضد الناقل البحري للبضائع قصد مطالبته بالتعويض عن الخسائر[9].

الفرع الثاني: تمييز مسؤولية الناقل البحري عن المسؤولية العقدية المترتبة عن عقود أخرى غير عقد النقل البحري

قد تثار مسؤولية الناقل البحري عن أخطاء عقدية أخرى يكون قد ارتكبها نتيجة تنفيذ عقود أخرى غير عقد النقل البحري للبضائع، إذ قد يكون الناقل هو وكيل العبور فيسأل عن إخلاله بأحد الالتزامات العقدية، كما يمكن أن يكون الناقل البحري هو المسؤول عن عملية الشحن والتفريغ بمعداته وآلاته الخاصة، وعند إخلاله بأحد الالتزامات المترتبة على عقد الشحن تطبق عليه قواعد المسؤولية التي تضعها مؤسسة الشحن والتفريغ[10]، وعليه فإن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس إخلاله بالتزام من الالتزامات التي يرتبها عقد النقل البحري للبضائع، مع وجوب أن يلحق صاحب الحق في البضاعة ضررا ناجم إما عن التلف أو التأخير في تسليمها له، مع وجوب توافر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر اللاحق بالبضاعة محل النقل، وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قضية كان فيها التلف راجعا إلى خطأ قام به

البائع، الذي لم يقم بتسليم البضاعة بنفس النوعية والجودة المتفق عليهما في العقد، وعلى إثر ذلك فقد أيدت المحكمة العليا الحكم الذي صدر عن مجلس قضاء الجزائر الذي قضى بعدم قيام مسؤولية الشركة الناقلة وبمسؤولية البائع، وقد ورد في حكم المحكمة العليا ما يلي:" لما كان الثابت في قضية الحال أن البائعة (الطاعنة) لم تقم بتسليم البضاعة بالنوعية والجودة المتفق عليها إلى المشترية (المطعون ضدها) وأن النزاع لا يتعلق بإتلاف أو عيب ناجم عن نقل البضاعة بل يتعلق بعدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية من طرف البائعة، فإن جهة الاستئناف بتأييدها الحكم المستأنف لديها على الطاعنة بإرجاع قيمة البضائع المتضررة المطعون ضدها قد طبقت القانون وبررت قرارها تبريرا كافيا".

المطلب الثاني: خصاص قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أحكام مسؤولية الناقل البحري تتميز بتأثرها الواضح بالاتفاقيات الدولية كاتفاقية بروكسل لسنة 1924[11] وبروتكول سنة 1968، وبما أن الهدف من هذه الاتفاقية هو إقامة نوع من التوازن بين مصالح كل من الناقلين والشاحنين، وذلك بغية ضمان احترامها كان لابد من جعل قواعد مسؤولية الناقل البحري آمرة، وهذا ما سنبينه فيما يلي:

الفرع الأول: تأثر قواعد مسؤولية الناقل البحري بقواعد اتفاقية بروكسل لسنة 1924

تطورت قواعد مسؤولية الناقل البحري عبر أربعة مراحل، تمثلت المرحلة الأولى في غياب النصوص الخاصة بقواعد النقل البحري، حيث كانت قواعد المسؤولية العقدية تخضع للقواعد العامة أو ما ورد في نصوص القانون التجاري، غير أنه ومن المعلوم أن القواعد العامة تجيز شروط الإعفاء من المسؤولية أو حتى تحديدها مقابل مبلغ رمزي تعارف عليه باسم التعويض الاتفاقي، وعليه فقد ذهب الناقلون إلى وضع هذه الشروط في سندات الشحن البحرية التي يقومون بإصدارها كشرط الإهمال[12]، فقد يحدث أن يتفق على إعفاء الناقل من المسؤولية التي قد تكون نتيجة خطأ ارتكبه أحد تابعيه سواء البحريون أو البريون، وهذا هو شرط الإهمال الذي قد ظهر في انجلترا، والملاحظ أنه لم يكن للشاحنين أن يعترضوا على هذه الشروط، حيث كان الشاحنون يلجؤون للتأمين على بضاعتهم إذا تعرضت أثناء الرحلة البحرية للأضرار[13].

وقد اعتبر المشرع الفرنسي هذه الشروط صحيحة وملزمة لأطراف العقد، غير أنه فسرها تفسيرا ضيقا حماية منه لمصالح الشاحنين، حيث قررت محكمة النقض الفرنسية مسؤولية الناقل البحري رغم وجود شرط الإهمال وذلك إذا ما استفاد الناقل شخصيا من خطأ الربان أو التابعين البحرين أو البريون[14].

والسند الذي يعتمد عليه القضاء هنا تمليه قواعد العدالة، والتي تعتبر وسيلة ملتوية لمكافحة شرط الإهمال، حيث أن تعطيل هذا الشرط بحجة إثراء الناقل البحري غير سليم ولا يتماشى مع قاعدة العقد شريعة المتعاقدين، كما أن إدراج هذا الشرط قد واجه معارضة واسعة بين شركات التأمين، حيث أنها وبعد أن تدفع التعويض للمؤمن له الذي هو الشاحن، يكون من حقها الحلول محله من أجل المطالبة بالتعويض من الناقل البحري، لكنها ستواجه ببنود إعفائه من المسؤولية المذكورة في سند الشحن البحري، وهذا ما يعني حرمانها من الحق في الحصول على التعويض، كما وقد ساند البنوك شركات التأمين التي تعرضت بدورها للضرر جراء ضعف القيمة الائتمانية لسندات الشحن، حيث أنها تفتح اعتمادات مستندية بضمانة البضائع المشحونة، إذ لها الحق في التنفيذ عليها حالة امتناع الشاحن عن سداد قيمة الاعتماد غير أنها كانت تجد البضاعة متضررة، ما يجعل حصيلة التنفيذ قليلة لا تغطي قيمة الاعتماد[15].

أما المرحلة الثانية هي مرحلة تدخل التشريع فقد برزت بوادر تنظيم قواعد مسؤولية الناقل البحري في الدول التي كانت شاحنة كالولايات المتحدة الامريكية، وذلك لمواجهة احتكار الناقلين البريطانيين، وعلى اعتبار أن فئة الشاحنين الأمريكيين كان لها نفوذ قوي الأمر الذي جعلها تنجح في الحصول على تصويت على قانون يضمن لها مصالحها اتجاه الناقلين، وقد عرف هذا القانون باسم السيناتور الأمريكي الذي تم اقتراحه أمام مجلس الشيوخ، وهو قانون هارتر لسنة 1803، والذي كان يمنع على الناقل البحري إعفاء نفسنه من الأخطاء التي يرتكبها الربان أو أفراد الطاقم أو أي تابع آخر له، كما جاء فيه يعفى الناقل بقوة القانون جراء الأخطاء الملاحية التي تقع من تابعيه[16]، كما يتوجب على الناقل أن يصدر سند شحن يدون فيه البضاعة محل النقل وحالتها الظاهرة، وقد قامت اللجنة البحرية الدولية عام 1912 بدراسة معاهدة حول سندات الشحن والتي اعتمدت على التجربة الأمريكية وفق قانون هارتر، وفي سنة 1920 حاولت جمعية القانون الدولي التي تم إنشاؤها سنة 1873 الاهتمام بالقانون البحري، حيث ساعدت اللجنة البحرية الدولية على تحرير قواعد يورك وآنفاوس وهي عبارة عن قواعد تعاقدية نموذجية، والتي تحكم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن وبين المؤجر ومستأجر السفن، كما قامت هذه اللجنة بدراسة مشاريع اللجنة البحرية الدولية، حيث وضعتها في وثيقة شحن نموذجية عام 1921، ومن هنا بدأ العمل على اصدار قواعد لاهاي لسنة 1921 مع إدخال تعديلات عليها، تمخض عن هذا وضع مسودة تتعلق بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن، وقد وقعت في بروكسل 1924.[17]

أما المرحلة الثالثة: تميزت بظهور معاهدة بروكسل لسنة 1924 التي اللبنة الأولى لقيام الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري، وتتعلق نصوصها بالنظام العام وتتميز بقوة

تشريعية ملزمة، كما تضمن بروتكول المعاهدة نصا على أن الدول الأعضاء في الاتفاقية يتوجب عليها أن تتضمن في تشريعاتها الداخلية أحكام هذه المعاهدة حتى تكون لها قوة القانون الداخلي[18]، وقد أدخلت عدة دول أحكام هذه الاتفاقية في قوانينها الداخلية، ومن بينها الجزائر التي صادقت عليها بموجب المرسوم رقم 64-71، وما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الجزائري قد أدرج ضمن أحكام القانون البحري نصوص هذه الاتفاقية وبروتوكولها المنعقد سنة 1968.

والملاحظ على هذه المعاهدة أن أحكامها تنطبق على النقل الدولي دون النقل الداخلي، كما وضعت اتفاقية بروكسل أحكاما لمسؤولية الناقل البحري، إذ منعت وضع أي شروط معفية من المسؤولية، وحددت الحالات التي يمكن أن يعفى الناقل فيها من المسؤولية كحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، على رغم كل ما حققته الاتفاقية في مجال تحقيق التوازن بين مصلحة الشاحنين والناقلين، إلا أنها لم تحضى برضا كافة الدول، حيث أن هناك من اعتبر أن الحماية التي كفلتها المعاهدة للشاحنين ما زالت تصب في مصلحة الناقلين[19]، وهذا ما دفع إلى انعقاد مؤتمر دولي في هامبورغ الذي انبثق عنه اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بطريق البحر لسنة 1978.[20]

وفي الاخير يمكن القول أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924، أحدثت تحولا مهما في تنظيم مسؤولية الناقل البحري، إذ جاءت بهدف تحقيق قدر من التوازن بين مصالح الناقلين البحريين والشاحنين، بعد أن كان الناقل يتمتع بحرية واسعة في إدراج شروط تعفيه من المسؤولية في سندات الشحن، وأول مظاهر هذا التأثر يتمثل في الحد من حرية الناقل في الإعفاء من المسؤولية، فقد كانت القواعد السابقة تسمح للناقل بإدراج شروط الإهمال أو شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن، وهو ما أدى إلى الإضرار بمصالح الشاحنين. غير أن اتفاقية بروكسل قررت بطلان أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها إذا تعلق الأمر بالتزاماته الأساسية، مما جعل هذه الأحكام ذات طابع شبه إلزامي، كما تأثرت قواعد المسؤولية من خلال تحديد التزامات أساسية تقع على عاتق الناقل البحري، من أهمها التزامه ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، وتجهيزها وتجهيز مخازنها بما يضمن سلامة البضائع، إضافة إلى التزامه بشحن البضائع ورصها وحفظها ونقلها وتسليمها بعناية. وقد جعلت الاتفاقية الإخلال بهذه الالتزامات سبباً لقيام مسؤولية الناقل، ومن مظاهر التأثر أيضا تحديد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، حيث نصت الاتفاقية على مجموعة من الأسباب التي يمكن أن تعفيه من المسؤولية، مثل الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو طاقم

السفينة، أو الأخطار البحرية، أو القوة القاهرة، أو الحريق غير الناتج عن خطأ الناقل. وقد أدى هذا التنظيم إلى وضع إطار قانوني واضح لمسؤولية الناقل البحري.

كذلك أدت الاتفاقية إلى إقرار مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، إذ وضعت سقفاً معيناً للتعويض عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع، ما لم يثبت أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع من الناقل بقصد إحداث الضرر أو برعونة مع علم باحتمال وقوعه.

وأخيرا، كان لاتفاقية بروكسل تأثير كبير على التشريعات الوطنية، حيث قامت العديد من الدول بإدماج أحكامها في قوانينها الداخلية، ومن بينها الجزائر التي تبنت هذه القواعد ضمن أحكام القانون البحري بعد المصادقة عليها، مما جعلها تشكل الأساس القانوني لتنظيم مسؤولية الناقل البحري في مجال النقل الدولي للبضائع.

وبذلك يمكن القول إن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 شكلت نقطة تحول أساسية في تنظيم مسؤولية الناقل البحري، إذ انتقلت هذه المسؤولية من مرحلة الحرية الواسعة للناقل في الإعفاء من المسؤولية إلى مرحلة التنظيم القانوني الذي يسعى إلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين.

الفرع الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري قواعد آمرة

إن قواعد المسؤولية جاءت لحماية الشاحنين من التعسف الذي يتعرضون له من قبل الناقلين، لذا فإن أحكامها آمرة، ولو تمكن من مخالفتها لأفرغت المسؤولية من محتواها، وهو ما نستنتجه من خلال مايلي:

أولا - قانون هارتر: الذي جاء في المادة الأولى منه أنه لا يمكن لمالك أي سفينة أو مديرها أو ربانها أو الوكيل المالي أن ينقل بضاعة أو أموال من الولايات المتحدة الأمريكية والموانئ الأجنبية، أن يدرج في أي سند شحن يصدره أي شرط يعفي به نفسه ويعفي تابعيه المذكورين أعلاه من المسؤولية، أو يعفي به نفسه عن الخطأ في عملية الشحن أو الرص، ونفس الأمر ورد في المادة الثانية إذ أنه لا يمكن إدراج أي شرط في سند النقل الذي يهدف من وراءه التخفيف أو إلغاء التزامات مالك السفينة[21].

ثانيا - معاهدة بروكسل 1924: والتي جاءت أحكام المسؤولية بموجبها بقواعد آمرة وملزمة، كما لا يجوز أن يتفق المتعاقدين على استبعاد تطبيق أحكامها إذا كانت واجبة التطبيق[22]، وقد انعكس هذا كله على التشريع الجزائري من خلال القانون البحري إذ تضمنت المادة 811 منه أنه يعتبر باطلا كل شرط تعاقدي يكون الهدف منه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل أو منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع، أو تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدده القانون، كما نجد أن المشرع قد نص في المادة

747 ق.ب.ج على أنه تسري عند الحاجة القواعد الخاصة باتفاقية دولية التي تتناول هذا الميدان، والتي تكون قد صادقت عليها الجزائر وذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الاجنبية، وعليه تعتبر هذه إحالة صريحة لتطبيق قواعد بروكسل، إن هذه القاعدة الطبيعة الآمرة لقواعد المسؤولية يرد عليه استثناء في نص المادة 812 ق.ب.ج وكذلك في نصوص المعاهدة حيث استبعد المشرع تطبيق النصوص الآمرة والمحددة لمسؤولية الناقل على البضائع المشحونة على سطح السفينة.

الفرع الثالث: إقامة التوازن بين مصالح كل من الناقلين والشاحنين

تعد هذه القواعد بمثابة التحكيم الصحيح بين مصالح أطراف قد تتناقض أهدافها الناجمة عن إبرام عقد النقل البحري، إذ أن مسؤولية الناقل حققت توازا بين الشاحنين والناقلين، وذلك في مجال تضييق الفجوة بين مطالبهم، ومما لاشك فيه أن مسؤولية الناقل البحري التي تقوم على أساس الالتزام بتحقيق غاية تعد مسؤولية قاسية، وحرصا على عدم شل حركة الناقل وذلك بإثقال كاهله بمسؤوليات قد يصعب عليه التخلص منها، لذلك جعل المشرع مسؤولية الناقل الناجمة عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها لصحابها مسؤولية محدودة[23].

ويتجسد التوازن بين مصلحة كل من الشاحنين والناقلين من خلال كون النظام القانوني لمسؤولية الناقل أقل قسوة من نظام مسؤولية الناقل البري[24]، حيث ان الناقل البحري للبضائع يتمتع بحالات إعفاء أكثر مما يتمتع بها الناقل البري، ومن خلال المادة 803 ق ب نجد أن المشرع حصر حالات الإعفاء التي يحق للناقل البحري أن يعفي نفسه فيها من المسؤولية باثنا عشر(12) حالة إعفاء، اما في القانون التجاري ومن خلال المادة 48 منه نجد أنه يمكن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الكلية أو الجزئية بشرط إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ الذي ينسب للناقل أو المرسل إليه[25].

كما أنه يمكن للناقل أن يحدد التعويض في حالة المسؤولية في جميع الأحوال، بل وله الحق في التحديد إذا لم يصرح الشاحن البحري للناقل البحري عن نوع وقيمة البضاعة قبل شحنها على ظهر السفينة، ولم يتم تدوين التصريح في وثيقة الشحن على اعتبار أن الناقل يدون تصريحات الشاحن على سند الشحن الذي يصدره الناقل بناء على طلب من الشاحن، ففي هذه الحالة تحدد المسؤولية بما لا يزيد عن عشرة آلاف وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو بثلاثين وحدة حسابية عن كل كلغ تلحقه خسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي وهذا حسب ما تضمنته المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

كما حدد المشرع مسؤولية الناقل عن التأخير بموجب نفس المادة بمقدار مرتين ونصف عن أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة والتي لم يسلمها الناقل البحري في الوقت المتفق عليه، ولا يسأل الناقل كذلك حالة تقديم التصريح الكاذب من قبل الشاحن حول طبيعة البضاعة وكميتها.

المبحث الثاني:

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تأن التزام الناقل البحري هو التزام تعاقدي اساسه عقد النقل البحري لبضائع، وعليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن إخلاله بهذا الالتزام تعتبر مسؤولية عقدية[26]، فمسؤولية الناقل البحري التي وضعها المشرع أحكاما لها نطاق زمني حدده بموجب المادة 802 ق ب ج، وهي مدة تكلف الناقل البحري بالبضائع من يوم تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن وإلى غاية التسليم، كما لها نطاق مادي حيث تشمل كل هلاك للبضاعة أو تلف قد يلحق بها طبقا للمادة 805 ق ب ج.

المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تسري قواعد مسؤولية الناقل البحري طالما أن عقد النقل البحري قائم، وذلك من لحظة تكلف الناقل بالبضاعة إلى غاية تسليمها لصاحب الحق فيها[27]، ومما لا شك فيه أن المشرع قصد من تكلف الناقل البحري بالبضاعة استلامه لها من الشاحن،حسب ما تضمنته المادة 739[28] ق ب ج، ولمعرفة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري سنعالجها وفق القانون الفرنسي لسنة 1936 الذي ظل ساري المفعول في الجزائر بعد الاستقلال، والقانون البحري الجزائري، وهذا ما سنبينه فيما يلي:

الفرع الأول: في ظل أحكام القانون الفرنسي 1936

تضمنت أحكام هذا القانون لاسيما نص المادة الأولى منه التي حددت نطاق تطبيقه التي تسري على عقد النقل البحري بصفة محددة من استلام الناقل البحري للبضاعة تحت الروافع وإلى غاية تسليمها لصاحب الحق فيها تحت الروافع[29]، وعليه فإن أحكام المسؤولية في ظل هذا القانون تسري على المرحلة البحرية دون غيرها من المراحل، سواء في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ[30]، غير أنه ونظرا للمشاكل التي طرحتها نصوص هذا القانون كان لزاما من إصلاح قانوني إذ صدر قانون فرنسي لسنة 1966، والذي ألغى التقسيم واعتبر عقد النقل البحري وحدة متكاملة[31].

الفرع الثاني: في ظل أحكام القانون الجزائري

تأثر القانون البحري الجزائري بالقانون الفرنسي لسنة 1966 وما تضمنه لعدة أحكام من معاهدة بروكسل إذ اعتمد نظام وحدة عقد النقل البحري للبضائع، وبالرجوع للمادة 739 ق ب ج، نجد أن مسؤولية الناقل تبدأ من أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه، ولا تنهي إلا بتسليمه لها لصاحبها في ميناء التفريغ طبقا لنص المادة 802 ق ب ج.

وقد جسدت المحكمة العليا تطبيق أحكام نص المادتين 739 و802 ق ب ج في العديد من قراراتها، مؤكدة بذلك أن عقد النقل البحري للبضائع لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه وليس قبل ذلك، وذلك من ميناء الشحن أين يتحمل الناقل شحن ورص البضاعة بعناية تامة طبقا لما جاء في المادة 773 ق ب ج، وخلال المرحلة التي تستغرقها السفينة في عرض البحر من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، أين يقوم الناقل بتفريغها من ظهر السفينة وبنفس العناية طبقا لنص المادة 780 ق ب ج، وإلى آخر مرحلة من تسليمها للمرسل إليه وفي حالة عدم حضوره يتولى الناقل وضعها بمؤسسة التخزين ولا تنتهي مسؤوليته إلا بعد التسليم الفعلي لها طبقا لنص المادة 802 ق ب ج، والتسليم للبضاعة لا يتم إلا بتقديم وثيقة الشحن أو وثيقة نقل صحيحة طبقا لنص المادة 782 ق ب ج.

والتسليم الذي ينهي مسؤولية الناقل البحري لا يكون إلا للمرسل إليه وليس لمؤسسة الميناء، وقد أصدرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية عديد من قرارات تتعلق بالمسؤولية الشاملة للناقل البحري طبقا لنص المادتين 739 و802 ق ب ج،[32] وفي قرار آخر لها مؤرخ بتاريخ 2001/2/13، أن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من قبل المرسل إليه لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة حين سحب البضاعة لا تعتبر عقد وكيل الحمولة، وأن النقص الذي لحق بالبضاعة من مسؤولية الناقل البحري[33]، وعليه فإن البضاعة محل النقل البحري تمر بعدة مراحل وهي:

أولا - شحن البضاعة من الرصيف:

حيث يقوم الناقل وبشحنها على ظهر السفينة ويقوم بتستيفها وحراستها ثم نقلها وهذا ما عبرت عنه المادة 773 بنصها على ما يلي:" يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق وحسب أعراف ميناء التحميل...".

ثانيا - النقل عبر الطريق المتفق عليه:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه في عقد النقل، وفي حالة غياب الاتفاق توجب عليه أن يسلك الطريق المعتاد، وأن يتم عملية النقل في مدة زمنية مناسبة وهذا

حسب نص المادة 775 ق ب ج، كما لا يحق له تغير الطريق إلا إذا دعت الضرورة لإنقاذ الأشخاص أو الأموال، وفي حالة توقف الرحلة توجب عليه أن يضمن مسافنة البضاعة ونقلها لميناء الوصول المتفق عليه حسب المادة 776 ق ب ج.

ثالثا - الوصول إلى ميناء التفريغ:

عند الوصول إلى ميناء التفريغ تجري العملية بطريقة عكسية، حيث يقوم الناقل بفك البضاعة وتفريغها من السفينة في ميناء التفريغ وتسليمها لصاحب الحق فيها، وبهذا التسليم الذي ينقضي به عقد النقل البحري[34]، وهذا طبقا لما جاء في نص المادة 780 ق ب ج حيث نصت على ما يلي:" بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"، وفي حالة غياب المرسل إليه يتولى الناقل وضع البضاعة في مؤسسة التخزين على مستوى الميناء، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بعد التسليم الفعلي طبقا لنص المادة 802 ق ب ج.

المطلب الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

قلنا سابقا أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة حسب نص المادة 738 ق ب ج، وهو إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ، وعليه فالناقل يكون مخلا بالتزامه حالة ما لم تصل البضاعة إلى ميناء الوصول أو حالة التأخير في الوصول، ويتوقع الشاحن أو صاحب الحق فيها أن تصل البضاعة في المدة المتفق عليها[35] وذلك دون أي عيب أو نقص، وعليه يمكن أن تثار مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها، فالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يشمل ثلاث صور كما سنبينه فيما يلي:

الفرع الأول: حالة هلاك البضاعة

تعتبر البضاعة قد هلكت إذا لم يسلم المناقل عند وصوله البضاعة أي جزء من البضاعة استلمها، وعليه فالتزام الناقل البحري هو تسليم المرسل إليه البضاعة على الحالة وبنفس الكمية التي تسلمها من الشاحن في ميناء التحميل، وعليه فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها كليا أو جزئيا كما لو وصلت البضاعة ناقصة من حيث الوزن أو العدد، ولابد من التمييز بين حالة ضياع البضاعة كاملة أو ما يعرف بالهلاك أو النقص الموجود فيها،فحالة النقص في العدد أو الوزن عد الناقل مسؤولا، وفي حالة الهلاك الكلي فالقانون يساعد الشاحن حيث يقيم قرينة مفادها مسؤولية الناقل طبقا لنص المادة 802 ق ب ج.

وهذه القرينة تعفي الشاحن من عبئ الإثبات للخطأ المرتكب نمن قبل الناقل، إذ لا يطلب من المدعي المرسل إليه إثبات واقعة سلبية تتمثل في عدم تسلمه البضاعة، لكن حالة

عدم تصريح الشاحن بطبيعة البضاعة ونوعها قبل القيام بعملية الشحن ولم يدون ذلك التصريح في سند الشحن، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة إلا بموجب تعويض محدد حددته المادة 805 ق ب ج.

الفرع الثاني: حالة تلف البضاعة

المقصود بالتلف أنها تكون كاملة من حيث الكمية والمقدار غير أن الضرر لحقها من حيث نوعها فتصل تالفة إلى ميناء التفريغ، ويستوي أن يشمل التلف البضاعة كلها أو جزء منها، ويسأل الناقل البحري في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي لحقت بالبضاعة، غير أن الناقل لا يسأل عن العيب قد وضعه الناقل في سند الشحن في خانة التحفظات التي يبديها الناقل حول البضاعة طبقا لنص المادة 756 ق ب ج التي نصت على ما يلي: " يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة، وإذا لم تسلم البضاعة وهي محزمة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".

وفي حالة إصدار سند الشحن نظيف أي خال من التحفظات، فإن الناقل يسأل في هذه الحالة عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، فعدم ذكر أي بيان يبن تلف البضاعة في سند الشحن يفترض أن الناقل البحري قد تسلمها منا لشاحن في ميناء الشحن بحالة جيدة، وفي حالة تسليم الناقل سند شحن نظيف وتلفت البضاعة لا يستطيع إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن اتجاه الحامل له، حتى وإن كان لناقل خطاب ضمان بحري، أو رسالة صادرة من الشاحن، وتعد باطلة ولا حجة لها حسب المادة 757 ق ب ج.

الفرع الثالث: حالة التأخير في وصول البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على مجرد تسليم البضاعة كاملة وعلى الحالة المتفق عليها، وإنما عليه تسليمها للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه في وثيقة الشحن، وعليه يمكن مساءلة الناقل حالة التأخير غير العادي وفقا لما جرى عليه العرف بخصوص نوع هذه البضاعة وطريقة نقلها، وقد نصت المادة 755 ق ب ج على أنه يتوجب نقل البضاعة في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حال عدم تحديد ذلك يتم نقلها بالطريق العادي، ولا يعد مخالفا لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة ذلك.

ولا يعتبر الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك، غير أن التأخير بذاته يعتبر ضررا بالنسبة لشاحن حتى وإن وصلت البضاعة سليمة لأنه قد تتعرض للفساد مما يؤثر ذلك سلبا على سعرها، أما بخصوص دعوى المسؤولية عن التأخير فإن إثبات التأخير لا يثير أي صعوبة إذا كان ميعاد التسليم متفق عليه، أو تم إدراجه في وثيقة الشحن، ذلك أن بمجرد حلول

الأجل دون تسليم البضاعة، يكون بذاته خطأ عقدي ولا يحتاج المرسل إليه إلا إلى اثبات الضرر.

أما في حالة عدم تحديد الميعاد الذي يتوجب على الناقل أن يسلم فيه البضاعة للمرسل إليه، فإن الميعاد الواجب للتسليم هو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي، وعليه يكون المرسل إليه مطالب بإثبات ذلك الميعاد وما يلقاه من مجادلة في الإثبات من الناقل الذي يقدم الدليل على أن الميعاد لم يحل بعد[36]، وقد جاء موقف المشرع الجزائري غير واضح حول هذه المسألة حيث نص أنه في حالة عدم الاتفاق على الميعاد يتعين على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف نقل مماثلة.

خاتمة:

من خلال البحث في طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وكذا نطاقها بموجب النصوص القانونية الداخلية والاتفاقيات الدولية التي اهتمت بوضع قواعد ونصوص تنظم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وذلك على اعتبار أن الناقل البحري للبضائع تقع على عاتقه مسؤولية نقل البضاعة منذ تسلمها من ميناء الشحن من قبل الشاحن وإلى غاية تسليمها لصاحب الحق فيها مباشرة أو لممثله القانوني أو لحامل وثيقة الشحن، نخلص لمجموعة من النتائج نذكرها كما يلي:

- أن تحديد أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسألة بالغة الأهمية، وهذا راجع لاختلاف الأنظمة القانونية بين العقدية والتقصيرية، وكذا على نظام التعويض وعلى أطراف دعوى المسؤولية.

- يسأل مسؤولية الناقل البحري على أساس المسؤولية العقدية، على اعتبار انه قد أخل بالتزام تعاقدي، والذي يتمثل في إيصال البضاعة سالمة وكاملة إلى المرسل إليه، وهو مالا يمكن تصور تحققه إلا بتوافر شرطين هما:

- ❖ أن يكون العقد صحيحا مستوفيا لكافة شروط الصحة.
- ❖ أن يترتب عن أخلال الناقل بالتزام من التزاماته ضرر يلحق بالمرسل إليه.

- أن الناقل البحري للبضائع يسأل على أساس المسؤولية التقصيرية، وتتحقق هذه الحالة عندما قيامه بتسليم البضاعة لصحاب الحق فيها، ويثبت بعد ذلك أنه قد لحقها ضرر بسبب تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف أين توجد البضاعة، وهذا ما يفيد أن الناقل أهمل جانب صيانة السفينة أو عدم قيامه بتفقدها.

- يمكن أن يجمع الناقل بين خطئين في وقت واحد أين يكون خطأ تعاقدي وخطأ آخر تقصيري، إلا انه لا يمكن الجمع بين مسؤوليتين.

- أن لمسؤولية الناقل البحري للبضائع نطاق مادي ونطاق زمني، وهذا ما تبين من خلال أحكام المادة 805 والمادة 802 من القانون البحري الجزائري.

وفي الأخير تكللت هذه الدراسة بمجموعة من الإقتراحات نذكرها كما يلي:

❖ **تحديث التشريع:** حيث يلاحظ وجود فراغ قانوني في بعض المسائل المرتبطة بالنقل البحري الحديث، لذلك يقترح قيام المشرع بتحديث أحكام القانون البحري بما يتماشى مع التطورات التي عرفها النقل البحري الدولي.

❖ **تنظيم النقل البحري متعدد الوسائط:** من بين أوجه الفراغ القانوني عدم وجود تنظيم دقيق لمسؤولية الناقل في حالة النقل متعدد الوسائط الذي يجمع بين النقل البحري والبري أو الجوي.

❖ **تعزيز حماية اكبر للشاحن والمرسل إليه:** لابد من إدراج قواعد قانونية تعزز حماية الشاحن والمرسل إليه، خاصة في حالات التلف أو الهلاك الجزئي للبضائع، لضمان تحقيق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري .

الهوامش:

[1] - لمزيد من التفصيل راجع: تيزة خديجة، استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة في عقد النقل البحري، دفاتر السياسة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، المجلد13، العدد02، 2021، ص 44.

[2] - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 251.

[3] - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد29، ص ادرة في10أفريل1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم98/05 ج ر عدد47، ص ادرة في27 جوان 1998.

[4] - هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 215.

[5] - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي الاسكندرية، 2005، ص 122.

[6] - هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999، ص 250.

[7] - أحمد السعيد الزقرد، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية، العدد 3، 1996، ص 23.

[8] - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002، ص 122.

[9] - المادة 813 القانون البحري الجزائري.

[10] - المادة 916 القانون البحري الجزائري.

[11] - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف بسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ عام 1931، وتم تعديلها بموجب بروتوكول سنة 1968، وبروتوكول سنة 1979، انضمت الجزائر لهذه الاتفاقية دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28.

[12] - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، 1989، ص 251.

[13] - *R. Rodière, Traité général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, éd. Dalloz, Paris, 1968, n° 621, p.363. ; Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, L.G.D.J, 2006, n° 883, p 569. 3.*

[14] - *E du Pantavice, P. Cardier, transport et affrètement maritimes, Delmas 2° édition page 110.*

[15] - جلال وفاء محمدين، المبادئ العامة في القانون البحري والتجاري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 1994، ص 344.

[16] - *René RODIÈRE, Transport maritime – recueil V°, Dalloz, Paris 1974, page 10.*

[17] - سميحة القيلوبي، موجة القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، 1961، ص 414.

[18] - المرجع نفسه، ص 415.

[19] - جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 231.

[20] - عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف الاسكندرية، الطبعة الخامسة، ص 1485.

[21] - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 27.

[22] - سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص 418.

[23] - جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 271.

[24] - لمزيد من التفصيل انظر: العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، 2010، ص 215.

[25] - أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، العقود التجارية، الجزء الرابع، دار النهضة العربية للطباعة وللنشر، 1981، ص 224.

[26] - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، 1999، ص 127.

[27] - دلا في محمد درادكة، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين احكام قانون التجارة الاردني وقواعد هامبورغ، المنارة، المجد 13، العدد 9، 2007، ص 110.

[28] - المادة 739 القانون البحري الجزائري.

[29] - *R. Rodière, Traité général de droit maritime, affrètement et transport, op.cit.,.n° 581, p.2*

[30] - *René RODIÈRE. Emmanuel du PANTAVICE – Droit maritime Dalloz – Delta – 12 édition – 1997 – page 310 paragraphe 338*

[31] - *R. Rodière, Traité de droit maritime, op.cit..n° 588, p.230*

[32] - القرار رقم 139907 المؤرخ بتاريخ 1996/07/09، الغرفة التجارية والبحرية، العدد الخاص، 2001، رقم الملف 139907.

[33] - قرار رقم 242808 المؤرخ في 2001/2/13، عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، منشور بالمجلة القضائية، 2001، العدد الأول، رقم الملف242808.

[34] - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 39.

[35] - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 127.

[36] - *Alain TINAYRE, Réflexions sur le retard, étude de droit maritime à l'aube du XXIe siècle, Mélange offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, paris, 2001, p. 389. ; J. B. RACINE, Le retard dans le transport maritime de marchandises, RTD com, 2003, p. 229.*