

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي إتفاقية هامبورغ

د. فتاحي محمد

جامعة احمد دراية ادرار - الجزائر

ملخص :

عالج البحث مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي ضوء إتفاقية هامبورغ لسنة 1978. وبينت الدراسة أن مسؤولية الناقل سواء في القانون الجزائري أو في ضوء إتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض. كما بين المقال أن تقدير التعويض يخضع للقواعد العامة في القانون المدني ما لم يوجد في عقد النقل تحديدا لمبلغ التعويض. كما بين البحث الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية سواء في القانون البحري الجزائري أو في ضوء إتفاقية هامبورغ.

Résumé

Cet article traite de la responsabilité du transporteur de marchandises dans le droit maritime algérien et la convention de Hambourg de 1978.

Premièrement, l'étude montre que la responsabilité du transporteur de marchandises dans le droit maritime algérien et la convention de Hambourg se base sur la faute involontaire ou présumée.

Elle montre aussi que des dommages obéissent aux règles générales du code civil tant que le contrat de transport ne limite pas le dédommagement. Et montre enfin de compte quels sont les cas où le transporteur est exempté de toute responsabilité dans la loi algérienne et la convention de Hambourg.

مقدمة

يعد النقل البحري للبضائع أحد أسس التجارة الخارجية في الجزائر لما يشهده هذا القطاع من نشاط خاصة في ظل سياسة الانفتاح الاقتصادي وتحرير التجارة الخارجية بفضل دستور 1996 الذي كرس مبدأ حرية التجارة والصناعة.

ويعد عقد النقل البحري للبضائع من أهم عقود استغلال السفينة. وقد نظمها المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري في الباب الثالث منه بموجب المواد 738 إلى 820.

ونظرا لأن الرحلة البحرية تهددها مخاطر عديدة منها الغرق أو الحريق.... الخ، فقد قنن المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل ضمانا لمصالح الناقل من جهة، وضمانا لمصالح الشاحن من جهة أخرى. ولقد إهتمت المجموعة الدولية أيضا بتنظيم قواعد مسؤولية الناقل البحري بدءا باتفاقية بروكسل لسنة 1924 وصولا إلى إتفاقية هامبورغ لسنة 1978. وهذه الدراسة تبحث في مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضوء قواعد القانون البحري الجزائري وقواعد إتفاقية هامبورغ محيية على إشكاليتين أساسيتين الأولى: ما نطاق مسؤولية الناقل البحري؟ والثانية: ما هي قواعد دعوى مسؤولية الناقل البحري؟

وللإجابة على الإشكاليتين المعروضتين قسم البحث إلى مبحثين، يعالج الأول مضمون مسؤولية الناقل البحري، وقد قسم هذا المبحث إلى أربعة مطالب، يدرس الأول الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري و يبين الثاني إلتزامات الناقل البحري للبضائع و يعالج الثالث نطاق مسؤولية الناقل البحري ويتناول الرابع حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أما المبحث الثاني فيعالج دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حيث قسم إلى أربعة مطالب، يبين الأول إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري و يعالج الثاني تقدير التعويض في حالة قيام المسؤولية و يدرس الثالث حالات الإعفاء من المسؤولية، و يبين الرابع تقادم دعوى المسؤولية.

المبحث الأول: النظرية العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

نعالج في هذا المبحث الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري، كما نوضح إلتزامات الناقل البحري وبالإضافة إلى ذلك نتناول نطاق مسؤولية الناقل البحري

وأخيرا ندرس الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري في مطالب أربع على النحو التالي:

المطلب الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري

تقوم المسؤولية القانونية بوجه عام على أساس من أسس ثلاثة¹ الأساس الأول وهو الخطأ الواجب الإثبات وفي هذه الحالة يقع عبء إثبات الخطأ الذي نتج عنه الضرر على عاتق المدعي في مواجهة المدين. والأساس الثاني الخطأ المفترض وفي هذه الحالة يفترض الخطأ في جانب المدعى عليه (المدين) أي أن الدائن يعفى من إثبات الخطأ. والأساس الثالث المسؤولية المفترضة، وفي هذه الحالة أيضا يقع عبء الإثبات على عاتق المدعى عليه (المدين).

غير أن مضمون الإثبات مختلف في هذه الحالة حيث لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل يجب عليه أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر الذي لا يد له فيه أو لأحد من تابعيه، كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي. وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري² قرر أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تحمله لها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

وتأسيسا على ما سبق فإن التزام الناقل البحري بنقل البضائع هو إلتزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسؤولا عن عدم تحقق النتيجة المقصودة، أي عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري الجزائري والتي سوف نبينها في المبحث الثاني من هذا البحث³.

¹ - سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 453.

² - المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

³ - أنظر ص 18 وما بعدها من هذا البحث

وهكذا فإن 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 والضرر. وليس أمام الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية¹.

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

وأخيراً تجدر الإشارة إلى أن إلتزام الناقل بنقل البضائع ينشأ عن عقد النقل البحري، لذلك فهو إلتزام تعاقدي والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بهذا الإلتزام العقدي هي مسؤولية عقدية أيضاً².

أما في ظل إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فإن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأضرار الناشئة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الأضرار الناشئة عن التأخير في تسليمها، فهي مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض، فالمتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل. أي أن خطأ الناقل مفترض عند وقوع هذه الأضرار³.

¹ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 2007، ص 335، هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 82 و 83. كمال مصطفى طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، نص 236. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 358.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 335 و 336، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 359، كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص 336، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 82.

³ - المادة 01/05 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

غير أنه يجوز للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات إتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر¹، وهكذا يتبين أن إلزام الناقل في إتفاقية هامبورغ هو إلزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة.

غير أن قواعد هامبورغ خرجت على الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض في حالة الحريق حيث ألزمت المضرور بإثبات أن الحريق كان بخطأ من الناقل أو تابعيه، ومن ثم فمسؤولية الناقل في حالة الحريق تقوم على الخطأ الواجب الإثبات².

ومما تجدر الإشارة إليه أن قواعد هامبورغ عالجت مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن، وكذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الإحتجاج على الغير حسن النية بوجود إتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح لم يدرج في سند الشحن، فقضت الإتفاقية³ بأنه إستثناء من أحكام المادة الخامسة فقرة أولى يبقى الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد إتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع الضرر، وبالتالي فهو لا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي⁴.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع

يقع في ذمة الناقل البحري للبضائع مجموعة من الإلتزامات والتي يفرضها عقد النقل البحري. وهذه الإلتزامات منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالبضاعة المشحونة ومنها ما يتعلق بالرحلة البحرية وهو ما نوضحه فيما يلي:

¹ - المادة 01/05 من إتفاقية هامبورغ السابقة الذكر.

² - المادة 04/05 من إتفاقية هامبورغ السابقة الذكر، وانظر أيضا: عبد الفتاح ترك، عقود البيع البحرية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2007، ص 262.

³ - المادة 09 من الإتفاقية السابقة الذكر.

⁴ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 360.

الفرع الأول: التزامات الناقل المتعلقة بالسفينة

أولاً: تقديم السفينة المتفق عليها

يجب على الناقل البحري أن يقدم السفينة المتفق عليها، وهنا يجب تحديد طبيعة العقد هل الأمر يتعلق بعقد إيجار السفينة لمدة معينة أو لسفر واحد أم يتعلق الأمر بعقد نقل بحري¹.

ففي الحالة الأولى يلتزم المؤجر سواء لمدة معينة أو سفر واحد أو لعدة أسفار بتقديم السفينة المتفق عليها ولا يجوز له أن يستبدل غيرها ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة القاهرة طرأت بعد السفر.

أما في الحالة الثانية فلا يعد تعيين السفينة في العقد عنصراً جوهرياً ولا شرطاً في العقد، بل إن سندات الشحن كثيراً ما تتضمن شرطاً يجيز للناقل تقديم سفينة أخرى بدلاً من المتفق عليها وقد لا تعين السفينة في العقد².

والحقيقة أن الشاحن الذي يتعامل مع شركة ملاحية لا يهتم بوجه عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة وكل ما يهمه هو أن تنقل البضاعة على سفينة صالحة للملاحة.

ثانياً: إعداد سفينة قابلة للإبحار

إن أهم التزام يقوم به الناقل البحري هو إعداد سفينة قابلة للإبحار للقيام بعملية نقل البضائع بحيث يقوم الناقل بالسهر على توفير الإعداد التقني والإحتياجات في السفينة وتزويدها بالمؤن والرجال لجعلها صالحة للملاحة البحرية. ومما تجدر الإشارة إليه أن مسألة صلاحية السفينة للملاحة مسألة نسبية تقدر حسب ظروف كل حالة مع مراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة¹.

¹ - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتيزي وزو، 2009، ص 10.

² - كمال مصطفى طه، أساسيات القانون الحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 223.

ثالثاً: وضع السفينة تحت تصرف الشاحن

يتعين على الناقل أن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن بحيث تكون مستعدة لتقبل البضائع في الزمان والمكان المتفق عليهما، فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل فإنه يجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر. أما إذا تعلق الأمر بنقل بحري بسند الشحن فلا يلتزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزءاً منها تحت تصرف الشاحن، بل كل ما يلتزم به هو أن يوفر للبضاعة مكاناً صالحاً في السفينة².

الفرع الثاني: التزام الناقل فيما يخص البضاعة

أولاً: إستلام البضاعة

يجب على الناقل البحري إستلام البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري وتبدأ إلتزاماته ومسؤولياته بمجرد إستلام البضاعة³.

ويمكن تعريف إستلام البضاعة بأنه ذلك العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة بقصد النقل، وبمجرد إستلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل⁴.

ويتم إستلام البضاعة في ميناء الشحن ويمكن الإتفاق على أن يتم ذلك خارج حدود الميناء، كتسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مقره⁵. وفيما يتعلق بميعاد إستلام البضاعة فيكون في المواعيد المتفق عليها، غير انه يجوز

¹ - بوحي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق ابن عكنون، الجزائر، 2002، ص 50.

² - خلفي أمين، المرجع السابق، ص 75.

³ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 227.

⁴ - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع (دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري

الجزائري)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتيزي وزو، 2009، ص 65.

⁵ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 229.

أن يتسلمها بعد شحنها، ويعني ذلك أن الشاحن هو الذي يتولى عملية الشحن وبالتالي لا يتحمل الناقل شيئاً من الأضرار التي قد تحدث للبضاعة حتى إتمام الشحن.

وفي التشريع البحري الجزائري وحسب المادة 1/739 فإن عقد النقل يبدأ بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني.

ثانياً: شحن البضاعة

يقصد بالشحن رفع البضاعة على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أو داخل العنابر المخصصة لذلك¹. والأصل أن توضع البضائع في عنابر السفينة ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الإستثناء، وفي ذلك نصت المادة 774 من القانون البحري الجزائري بقولها (لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارفاً عليه بوجه عام وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالإتفاق مع الشاحن).

ثالثاً: رص البضاعة

يقصد بالرص ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وكذا توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك من أجل الحفاظ على توازن السفينة².

¹ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، القاهرة، 1998، ص118.

² - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع ووفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية

الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان، 2012، ص72

وليس من تنظيم قانوني لهذه العملية، وقد جرى العرف على أن يكون الرص طبقاً لما أتفق عليه في العقد أو حسب عادات الميناء¹.

رابعاً: الالتزام بتفريغ وتسليم البضاعة

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب بإستلامها بناء على وثيقة الشحن². وبعد التسليم الإجراء الأخير الذي يوضع حداً لعقد النقل البحري إذ بتحقيقه ينتهي تنفيذ عقد النقل وهذا ما نصت عليه المادة 1/739 من القانون البحري الجزائري بقولها (بيدى عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني). ويتم التسليم في ميناء التفريغ أو الوصول، غير أنه قد يحدث وأن لا تصل السفينة للميناء المتفق عليه وبالتالي لا يتم التسليم. غير أن المشرع الجزائري بموجب المادة 1/781 أجاز للناقل في مثل هذه الحالة إنزال البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن هذا إذا ما وقع حادث فجائي، إذ يتحمل الناقل مصاريف ذلك³.

الفرع الثالث: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

أولاً: الالتزام بنقل البضاعة

تنص المادة 775 من القانون البحري الجزائري على أنه (يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك).

¹ - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أمحمد

بوقرة ببومرداس، 2013، ص60.

² - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص75.

³ - نبات خديجة، المرجع السابق، ص62.

وتأسيسا على هذا النص فإن التزام الناقل يكون في ميناء الشحن إلى ميناء التسليم عبر الطريق الذي يخدم إرادة الطرفين أو عن الطريق المجرد العادي¹. وإستثناء الخروج عن الطريق العادي أو المتفق عليه إلا في حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال ويلتزم الناقل بإتباع خط السير المنصوص عليه في العقد، فإذا لم تحصل الإشارة إلى ذلك وكانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فإنه يراعى في تنفيذ العقد إتباع الخط الأقصر والأكثر أمنا².

ثانيا: الالتزام بالعناية بالبضائع

يتحدد الإلتزام بالمحافظة على البضاعة من حيث نطاقه بحسب طبيعة البضاعة موضوع النقل، فقد تقتضي طبيعة البضاعة أن تحفظ في مكان بارد أو بعيد عن مصادر الحرارة أو في ثلاجات خاصة. وقد تحتاج إلى تهوية خاصة، ويعتبر التقصير من جانب الناقل في القيام بواجب المحافظة على البضاعة حسب طبيعتها خطأ تجاري³.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الناقل ملزم بالعناية في توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود، وفي هذا الشأن عليه أن يعيد الحزم وإصلاح الأغلفة وإعادة الرص إن إرتجت البضاعة بسبب إنحراف السفينة التي قد تتعرض للعواصف أو تغيير المسار⁴.

¹ - خلفي أمين، المرجع السابق، ص95، بسعيد مراد، المرجع السابق، ص76.

² - عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، ط01، دار الفكر القانوني، القاهرة، 2011، ص410.

³ - عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص409.

⁴ - مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير،

كلية الحقوق ابن عكنون، جامعة الجزائر، 2002، ص70

المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري

في هذا المطلب نبين النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، كما نبين مجال المسؤولية في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وهو ما نوضحه في فرعين متتاليين على النحو التالي:

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

حدد المشرع الجزائري في القانون البحري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بالفترة بين تسلم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ¹.

وتأسيسا على ذلك فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون البحري الجزائري تسري في الفترة الزمنية التي حددها المشرع، وبالتالي فإنه خارج هذا النطاق الزمني أي ما قبل هذه الفترة و ما بعدها فإن مسؤولية الناقل البحري تخضع للقواعد العامة في المسؤولية، كما يجوز الإتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسؤولية في الحدود التي تسمح بها القواعد العامة إعمالا لمبدأ الحرية التعاقدية².

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في ضوء إتفاقية هامبورغ

من أجل حماية مصالح الشاحنين أثناء تواجد البضائع في حراسة الناقل في ميناء الشحن أو التفريغ أو التحميل، فإن الناقل مسؤول عن الهلاك والأضرار التي تلحق البضائع أثناء تواجدها في حراسته في الفترة التي توجد فيها البضائع في حراسته سواء في ميناء الشحن أو أثناء النقل أو في ميناء التفريغ هذا ما قرره صراحة إتفاقية هامبورغ³.

وهكذا يتبين أن القانون البحري الجزائري متفق مع أحكام إتفاقية هامبورغ من حيث النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

¹ - المادة 739 من القانون البحري الجزائري.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص336.

³ - المادة 04 من الإتفاقية السابقة الذكر.

المطلب الرابع: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري في حالات ثلاثة، الحالة الأولى عند هلاك البضاعة أو نقصها والحالة الثانية عند تلف البضاعة وأخيرا تقوم مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخر في تسليم البضاعة وهو ما نوضحه في فروع ثلاثة على النحو التالي:

الفرع الأول: هلاك البضاعة أو تلفها

يكون الناقل مسؤولا إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن، هذا ما عبر عنه المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري الجزائري بقوله (يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر.....). فالخسارة يقصد بها فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى المرسل إليه¹.

والهلاك قد يكون كليا وقد يكون جزئيا، أما الهلاك الكلي فيكون عند إصابة البضاعة بدمار أو تلف أفقدها صفاتها الأساسية التي تتمتع بها في الظروف العادية من الناحية التجارية².

أما الهلاك الجزئي أو الخسارة الجزئية فتكون عند وصول البضاعة ووجد فيها نقص في وزنها أو عددها أو كميتها المبينة في سند الشحن³.
ومما تجدر الإشارة إليه أن العرف قد جرى على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها وأثناء عمليات الشحن والتفريغ، وهو ما وهو نقص عادي يصيب البضاعة بسبب طبيعتها، كما في يسمى بعجز الطريق⁴.

¹ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص360، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص339، عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص263.

² - كمال مصطفى طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 1995، ص307.

³ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص360، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص339، عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص360

⁴ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص360

حالة تبخر نسبة طفيفة من شحنة من البترول أو حالة نقص يسير في شحنة من القمح نتيجة الشحن والتفريغ، أو حالة فقدان نسبة يسيرة من الزيت نتيجة تعلقها بجدران صهاريج السفينة، إلى غير ذلك من الأسباب التي تؤدي إلى نقص طفيف في الشحنات¹.

الفرع الثاني: تلف البضاعة

يعد هذا النوع من الأضرار الأكثر شيوعاً في منازعات عقود النقل البحري. ويقصد بالتلف وقوع عطب بالبضاعة أو الأضرار اللاحقة بها أي فسادها بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها في السوق، فالبضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها لكنها في حالة معيبة سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، كتعفن الفاكهة أو تحطم الأجهزة مثلاً، فالتلف يستوي أن يشمل عيب البضاعة كلها أو جزءاً منها².

الفرع الثالث: التأخر في تسليم البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة في الحالة التي إستلمها عليها من حيث الكم والكيف وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن إذا كان محددًا فيها، وإلا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف وفقاً لنوع البضاعة ومسار الرحلة، وأي تأخير للسفينة لا يكون سبباً في التعويض إلا إذا كان غير عادي.

ويتم تحديد هذا التأخر على أنه عادي أو غير عادي حسب العرف الجاري به العمل في المعاملات التجارية البحرية³.

¹ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 339.

² - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، القاهرة، 1995، ص 72.

³ - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2002، ص 196.

وقد كرس المشرع الجزائري إلزام الناقل البحري بعدم التأخر في تسليم البضاعة بموجب المادة 805 من القانون البحري الجزائري حيث إعتبر الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم، وهذا الحكم يتوافق مع ماجاء في إتفاقية هامبورغ¹.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

في هذا المبحث نبين الإجراءات الواجب إتباعها لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل كما ندرس كيفية تقدير التعويض المستحق للشاحن أو المرسل إليه طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني كما نعالج حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وأخيراً نتناول مدد تقادم دعوى المسؤولية وهو ما نوضحه في مطالب أربع على النحو التالي:

المطلب الأول: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

تبدأ إجراءات رفع دعوى المسؤولية بالقيام بإخطار الناقل أو من يمثله قانوناً، كما نبحث مسألة الإختصاص القضائي بخصوص دعوى المسؤولية وهو ما نعالجه في فرعين تباعاً على النحو التالي:

الفرع الأول: شرط الإخطار

يتعين على صاحب الحق لإثبات واقعة هلاك البضاعة أو تلفها حتى يتمكن من المطالبة بالتعويض أن يقوم بإخطار الناقل بالهلاك أو التلف². ولم يعرف المشرع الجزائري ولا معاهدة هامبورغ الإخطار، غير أن المشرع الجزائري نص على الحالات التي يتم فيها إجراء الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقاً بحالة الخسائر وحالة الأضرار اللاحقة بالبضاعة. ويشترط في الإخطار أن يكون مكتوباً هذا ما نصت عليه المادة 790 من القانون البحري الجزائري كما أكدت عليه إتفاقية هامبورغ³.

¹ - المادة الخامسة 05 من إتفاقية هامبورغ.

² - خلفي أمين، المرجع السابق، ص 75.

³ - المادة 09 من الإتفاقية.

وقد تكون الكتابة بخط يد صاحب البضاعة أو بآلة راقنة أو على الكمبيوتر أو بواسطة أية وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة¹.

ولا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم، كما لا يشترط في الكتابة شكل خاص². ويجب أن يكون الإخطار واضحا ومحددا بحيث يتضمن ما أصاب البضاعة فعلا من الخسائر والأضرار المحددة بصفة واضحة ودقيقة، وأن يكون محددا بعيدا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لا تفي بالغرض من تحريرها³.

وقد حددت المادة 790 من القانون البحري الجزائري والمادة 6/03 من إتفاقية هامبورغ الأطراف المعنية بالإخطار، وهم المرسل إليه أو ممثله القانوني من جهة، والناقل البحري أو ممثله من جهة ثانية. ويوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيله كما يوجه إلى الربان⁴.

وعن ميعاد الإخطار فقد ميز المشرع الجزائري بالمادة 790 بين حالتين من الخسائر والأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة.

ففي الحالة الأولى يكون ميعاد تقديم الإخطار قبل وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني وفي الحالة الثانية فإن ميعاد تقديم الإخطار يتم خلال ثلاثة أيام عمل إعتبارا من التسليم الفعلي للبضاعة. أما في ضوء إتفاقية هامبورغ فهي أيضا ميزت بين الهلاك أو التلف الظاهر والهلاك أو التلف غير الظاهر، ففي الحالة الأولى فإنه حسب المادة 1/19 من

¹ - خلفي أمين، المرجع السابق، ص 76.

² - على جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 304.

³ - بوحدي نصيرة، المرجع السابق، ص 36.

⁴ - خلفي أمين، المرجع السابق، ص 76.

الإتفاقية فإن توجيه الإخطار يجب أن يتم في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه¹.

وفي الحالة الثانية فحسب المادة 02/19 من الإتفاقية فإنه يجب توجيه الإخطار الكتابي في خلال الخمسة عشرة يوما المتصلة التي تلي يوم التسليم.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي

قرر المشرع الجزائري أن القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري ترفع أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام².

ولما كان عقد النقل البحري عقد تجاري دائما بالنسبة للناقل، وتجارى في الوضع الغالب بالنسبة للشاحن والمرسل إليه³، فإن المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تقضي بأنه يحق للمدعي أن يقيم الدعوى بحسب إختياره إما لدى محكمة بها موطن المدعى عليه أي الناقل، أو محل إبرام العقد وتسليم البضاعة، وإما لدى محكمة محل الدفع، ويستفيد المرسل إليه من هذا النص حيث يستطيع رفع الدعوى في محكمة محل تسليم البضاعة خاصة إذا كان النقل دوليا، ومحل الناقل في بلد أجنبي.

أما في ظل إتفاقية هامبورغ⁴ فإن الإختصاص القضائي يتحدد إما بالمحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الإعتيادي لإقامة المدعى عليه. وإما بمكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، وإما محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ. وأخيرا أي مكان آخر يعين في عقد النقل.

¹ - محمود كمال حمدي، المرجع السابق، ص 227.

² - المادة 745 من القانون البحري الجزائري

³ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، 397، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 367، كمال مصطفى طه،

المرجع السابق، ص 385.

⁴ - المادة 21/ من الإتفاقية السابقة الذكر

ومما سبق يتبين أن إتفاقية هامبورغ قد وسعت من عدد المحاكم المختصة بنظر الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، الأمر الذي يحقق قدرا كبيرا من المرونة واليسر بالنسبة لكل من مالك البضائع والناقل معا.

ومما تجدر الإشارة إليه أيضا أن المادة 21 من الإتفاقية وإن كانت حددت في بنودها الأولى المحاكم المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري إلا أنها أجازت¹ بعد وقوع النزاع إتفاق الطرفين على عقد الإختصاص لمحكمة أخرى غير المذكورة في المادة 21 من الإتفاقية. ولا شك أن هذا يشكل مرونة كبيرة للغاية منها رعاية مصالح طرفي العقد مع تفادي إمكانية الإضرار بالشاحن.

المطلب الثاني: تقدير التعويض

في هذا المطلب نضع تعريفا للتعويض القضائي أولا، كما نبين العناصر التي يشتمل عليها التعويض طبقا للقواعد العامة في القانون المدني، وهو ما نوضحه في فرعين متتاليين على النحو التالي:

الفرع الأول: تعريف التعويض

لم يضع المشرع الجزائري تعريفا للتعويض، وإنما إكتفى ببيان مداه والوسائل التي يمكن للدائن المطالبة بها في مواجهة المدين.

وفي الفقه² يعرف التعويض بأنه " مبلغ من النقود أو أية ترضية من جنس الضرر تعادل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب كان نتيجة طبيعية لوقوع الضرر".

وهو " مبلغ من النقود يساوي المنفعة التي كان سيحصل عليها المتعاقد لو أن المتعاقد الآخر نفذ إلتزامه على النحو المتفق عليه أو على النحو الذي يقضي به حسن النية والثقة المتبادلة بين الناس"¹.

¹ - المادة 05/21 من الإتفاقية السابقة الذكر.

² - عبد المجيد الحكيم، الوجيز في نظرية الإلتزام، ج01، بدون دار نشر، 1980، ص244.

ومن خلال التعريفين السابقين يتضح أن التعويض هو جزء تحقق المسؤولية أي النتيجة الطبيعية لتحمل المسؤول قيمة الضرر الذي ألحقه بالمضرور.

الفرع الثاني: عناصر التعويض

في حالة خلو عقد النقل من شرط خاص بكيفية تقدير التعويض أو خلوه من أحكام خاصة بتحديد مسؤولية الناقل، يتولى القاضي تقدير التعويض طبقاً للقواعد العامة.²

وتقضي القواعد العامة أن المدين يلتزم بتعويض الدائن عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب.³

فعنصر الخسارة اللاحقة يختلف بحسب ما إذا تعلق الأمر بأضرار جسمانية أو تعلق الأمر بأضرار مادية.

ففي الحالة الأولى فإن الخسارة اللاحقة تتجسد عموماً في مصروفات ونفقات العلاج التي تكبدها المضرور بسبب الإصابة التي تعرض لها.⁴ أما في الحالة الثانية فإن الخسارة اللاحقة تتجسد في ما لحق الدائن من ضرر بسبب عدم تنفيذ المدين لإلتزامه أو بسبب تأخره في التنفيذ.⁵

فالناقل الذي تهلك البضاعة في يده أو يسلمها تالفة أو يتأخر في التسليم حسب ما هو متفق عليه في عقد النقل البحري، يلتزم بتعويض ما أصاب الشاحن أو المرسل إليه من خسارة نتيجة الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم. أما الكسب الفائت فيتمثل فيما ضاع على الشاحن أو المرسل إليه من ربح بسبب عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته، مما ترتب عليه فوات صفقة رابحة ثبت إنه

¹ - منير قرمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، ط01، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 2002، ص93.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص105.

³ - المادة 182 من القانون المدني الجزائري.

⁴ - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج03، ط05، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1988، ص537.

⁵ - عبد المجيد الحكيم، المرجع السابق، ص57.

كان سيعقدها لو قام الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم بضاعة سليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

المطلب الثالث: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وتحديدها

إذا كانت القاعدة أن الناقل يسأل عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا كما يسأل عن تلفها وعن التأخر في التسليم حسب المواعيد المتفق عليها فإن هذه القاعدة ترد عليها بعض الإستثناءات بحيث يعفى الناقل من المسؤولية، وهو ما نعالجه في ظل القانون البحري الجزائري وفي ضوء أحكام إتفاقية هامبورغ في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

حدد المشرع الجزائري¹ حالات أوردها على سبيل الحصر يعفى فيها الناقل من المسؤولية وهذه الحالات حددتها المادة 803 من القانون البحري الجزائري بقولها (يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

- 1- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604.
- 2- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.
- 3- الحريق إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.
- 4- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
- 5- القوة القاهرة.
- 6- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا.
- 7- عيب خفي أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.

¹ - المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

- 8- أخطاء الشاحن.
 9- عيب خفي للسفينة.
 10- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
 11- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
 12- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه)

الفرع الثاني: حالات الإعفاء في إتفاقية هامبورغ

حددت إتفاقية هامبورغ بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية. وتتمثل هذه الحالات في: الأولى هي حالة الإعفاء عند إنقاذ الأرواح والأموال في البحر¹. ففي هذه الحالة تكفي أية تدابير تستهدف إنقاذ الأرواح ولو كان مبالغ فيها، أما بالنسبة لإنقاذ الأموال أو الممتلكات، فإن إتفاقية هامبورغ تستلزم في التدابير الأزمة لإنقاذ الأموال في البحر أن تكون تدابير معقولة. والثانية الإعفاء في حالة الحريق² وهذه الحالة نصت عليها الإتفاقية ضمناً بعكس الحالة الأولى وذلك لأنه جاء على خلاف القاعدة العامة التي تقوم عليها مسؤولية الناقل في إتفاقية هامبورغ وهي قاعدة الخطأ أو الإهمال المفترض، فبينما أقامت المادة 01/05 من الإتفاقية مسؤولية الناقل على الخطأ أو الإهمال المفترض، وأعفت الشاحن أو المدعي من عبء إثبات خطأ الناقل، نجدها بعكس هذه القاعدة تلقي على الشاحن أو المدعي عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل المؤدي للحريق أو خطئه أو الإهمال المفترض .

والحالة الأخيرة وهي إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية، فقد قررت الإتفاقية³ أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن هذه المخاطر. ومتى أثبت الناقل أنه نفذ التعليمات الخاصة التي أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بنقل هذه الحيوانات، وأن الهلاك

¹ - المادة 06/05 من الإتفاقية السابقة الذكر

² - المادة 04/05 من الإتفاقية السابقة الذكر.

³ - المادة 05/05 من الإتفاقية السابقة الذكر.

أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن إن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر، فيفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوافر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

الفرع الثالث: تحديد مسؤولية الناقل البحري

سعيًا من المشرع إلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الشاحنين من جهة أخرى فقد راعى مصالح الناقلين بتحديد مسؤوليتهم بمبالغ قصوى حتى لا تتقل الأعباء كاهلهم وحتى يستطيعون مواصلة نشاطهم في خدمة التجارة البحرية.

أولاً: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

تحدد مسؤولية الناقل البحري¹ أيًا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بما لا يجاوز 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. ومقدار 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. ويقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب متكونة من خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب على أساس تسعة مائة من الألف في النهاية. ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم².

¹ - المادة 803 من القانون البحري الجزائري

² - المادة 03/805 من القانون البحري الجزائري.

ومما تجدر الإشارة إليه أن هذا الحد القانوني ليس تقديرا جزافيا لقيمة الطرود أو الوحدة، وإنما هو حد قانوني للمسؤولية، كما أنه ليس شرطا جزائيا، وإنما هو حد أقصى لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر الحقيقي يفوق الحد القانوني المذكور¹.

ويقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر الحاصل فعلا لكل طرد أو وحدة وذلك طبقا للقواعد العامة.

ويقدر التعويض عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية، أما التعويض عن الخسارة البحرية للبضائع فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة مقارنة مع قيمتها بعد الخسارة².

ويحسب المبلغ الإجمالي أي مبلغ التحديد بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقا للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه تفريغها³.

ومما تجدر الإشارة إليه أخيرا أنه يقع باطلا كل إتفاق قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون موضوعه تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني⁴.

وأخيرا هناك حالات لا يجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته، والحالة الأولى إذا تبين أن الخسارة أو الضرر الذي لحق البضائع نتج عن إهمال من قبل الناقل وكان عن عمد لإحداث الضرر⁵.

ثانيا: التحديد القانوني للمسؤولية في إتفاقية هامبورغ

إن إتفاقية هامبورغ¹ إتمدت حقوق السحب كما يحددها صندوق النقد الدولي، أساسا لتحديد مسؤولية الناقل هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن تحديد

¹ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 351 و352.

² - المادة 04/805 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 806 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

⁵ - المادة 809 من القانون البحري الجزائري.

مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضائع أو تلفها يختلف عن تحديد مسؤولية الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع، تأسيساً على أن التأخير في التسليم يشكل نوعاً من الخسارة تختلف في طبيعتها عن تلك المتعلقة بالهلاك أو الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى كرسّت إتفاقية هامبورغ في تحديد المسؤولية عن التأخير في التسليم وبين الأجرة المستحقة للدفع، وجعلت هذه الأخيرة حداً أقصى لا يمكن أن يتجاوزه التعويض عن التأخير في التسليم.

إن إتفاقية هامبورغ تعتمد في التقدير على الطرد أو الوحدة في تحديد التعويض بالنسبة للبضائع ذات القيمة الكبيرة والوزن القليل.

وعلى الوزن لتحديد التعويض بالنسبة للبضائع ذات الأوزان الكبيرة والقيمة القليلة نسبياً والتي غالباً ما تشحن بدون تغليف.

إن مسؤولية الناقل البحري في ضوء إتفاقية هامبورغ تتحدد بمبلغ يعادل 935 وحدة حسابية من حقوق السحب الخاصة، وذلك لكل طرد أو وحدة شحن أخرى، و2.5 وحدة حسابية للكيلو غرام من الوزن الإجمالي من البضائع المفقودة أو التالفة.

ومما تجدر الإشارة إليه أن إتفاقية هامبورغ² حددت حداً أقصى للتعويض لا يجوز للشاحن أن يتجاوزه بالنسبة لجميع الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة أياً كان سببها، سواء الخسائر المادية أو التأخير، وهو مبلغ التعويض المستحق في حالة الهلاك الكلي للبضائع المشار إليه في المادة 6/أ من الإتفاقية. وأخيراً قررت الإتفاقية³ أنه يجوز الإتفاق بين الناقل والشاحن على حدود لمسؤولية الناقل أعلى مما جاء في الإتفاقية أما الإتفاق على حدود أقل للمسؤولية مما هو وارد في الإتفاقية فهو غير جائز.

¹ - المادة 06 من الإتفاقية السابقة الذكر.

² - المادة 01/05 من الإتفاقية السابقة الذكر.

³ - المادة 04/06 من الاتفاقية السابقة الذكر.

المطلب الرابع: تقادم دعوى المسؤولية

قرر المشرع الجزائري¹ أن تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه. أما بالنسبة للدعاوى المتعلقة بال فقدان أو الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة، فقد قرر المشرع مدة تقادم قصيرة للدعاوى التي يمكن أن ترفع ضد الناقل بمناسبة عقد النقل البحري. وهذه المدة هي سنة واحدة².

غير أن المشرع الجزائري أجاز تمديد هذه المدة باتفاق الطرفين، الناقل والشاحن إلى سنتين تبدأ من وقوع الحادث الذي ترتبت عليه دعوى التعويض³. وبالنسبة لدعاوى الرجوع فيمكن رفعها حتى بعد إنقضاء مدة سنتين من تاريخ وقوع الحادث على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به، أو يكون إستلم هو نفسه تبليغ الدعوى⁴. أما في إتفاقية هامبورغ⁵ فقد حددت مدة تقادم الدعوى بسنتين تبدأ من تاريخ وقوع الحادث وتطبق هذه المدة على أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب الإتفاقية إذا أهمل صاحبها في اتخاذ إجراءات التقاضي أو التحكيم في مدة عامين.

وتبدأ هذه المدة من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو تسليم جزء منها، وفي حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان يتوجب أن يسلمها فيه⁶. ومما تجدر الإشارة إليه أن إتفاقية هامبورغ أجازت في أي وقت أثناء مدة التقادم، أن يقوم الشخص الذي تقام في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي

¹ - المادة 742 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 743 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 02/743 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - المادة 744 من القانون البحري الجزائري.

⁵ - المادة 20 من الإتفاقية السابقة الذكر.

⁶ - المادة 20 من الإتفاقية السابقة الذكر.

يوجهه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة¹.

خاتمة

عالج البحث مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي ضوء إتفاقية هامبورغ لسنة 1978. وأوضحت أن مسؤولية الناقل سواء في القانون الجزائري أو في إتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطا المفترض أو الإهمال المفترض، ذلك أن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة وليس إلتزام ببذل عناية.

كما بين البحث أن الناقل البحري للبضائع يسأل سواء في القانون الجزائري أو في ضوء إتفاقية هامبورغ في الفترة بين تسليم البضاعة في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني في ميناء التفريغ. يضاف الى ما سبق فقد بينت الدراسة أن الناقل البحري يسأل في حالات ثلاثة، الأولى في حالة هلاك البضائع كلياً أو جزئياً كما يسأل إذا وصلت البضاعة تالفة، وأخيراً يسأل عن التأخير في الوصول. وهذه الحالات متشابهة بين القانون الجزائري وإتفاقية هامبورغ.

وخلص البحث إلى أن تقدير التعويض يخضع للقواعد العامة في القانون المدني ما لم يوجد في عقد النقل تحديداً لمثل هذا التعويض. وبالإضافة إلى ذلك بينت الدراسة الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية وهذه الحالات تتمثل من ناحية في حالة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات والحالة الثانية الإغفاء في حالة الحريق والحالة الأخيرة الإغفاء في حالة نقل الحيوانات.

¹ - المادة 20 من الإتفاقية السابقة الذكر

وأخيرا وقف البحث على الإختلاف الطفيف في أسس تحديد مسؤولية الناقل البحري بين القانون البحري الجزائري وأحكام إتفاقية هامبورغ. وتوصلت الدراسة إلى التوصيات التالية:

- 1 - نوصي بتعديل المادة 742 من القانون البحري الجزائري المتعلقة بالتقادم بحيث تصبح مدة التقادم أطول مما هو مقرر، ونقترح مدة خمس سنوات كمدة تقادم تبدأ من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه هذا بخصوص دعاوى النقل البحري، أما الدعاوى المتعلقة بالفقدان أو الأضرار اللاحقة بالبضائع فتقترح مدة تقادم تتمثل في ثلاث سنوات لحماية لمصالح الشاحن.
- 2 - نوصي بتعديل المادة 790 من القانون البحري الجزائري المتعلقة بمدة تقديم الإخطار بحيث يطيل المشرع من مدة تقديمه، فعوض أن يتم في مدة ثلاثة أيام، يتم تقديمه في مدة خمسة عشرة يوما تماشيا مع أحكام إتفاقية هامبورغ وحتى يتسنى للشاحن الوقت الكافي.
- 3 - نوصي بضرورة أن يوسع المشرع الجزائري من نطاق الإختصاص القضائي بخصوص دعوى المسؤولية بحيث يكون أمام الشاحن الخيار في رفع الدعوى أمام المحكمة التي تناسبه إقتداءا بأحكام إتفاقية هامبورغ.
- 4 - نوصي بأن يضيق المشرع الجزائري من نطاق الحالات المعفاة من المسؤولية حماية لمصالح الشاحن.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- 1- سمير الشرفاوي، القانون البحري دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 2- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية دار الفكر الجامعي، القاهرة، 2007.
- 3- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008
- 4- كمال مصطفى طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006
- 5- عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2007.
- 6- محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001
- 7- احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، القاهرة، 1998.
- 8- عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، ط1، دار الفكر القانوني، القاهرة، 2011.

- 9 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 10 - كمال مصطفى طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 1995.
- 11 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف، القاهرة، 1995.
- 12 - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2002.
- 13 - عبد المجيد الحكيم، الوجيز في نظرية الالتزام، ج01، بدون دار نشر، 1980.
- 14 - منير قرمان، التعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، ط01، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 2002.
- 15 - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج03، ط05، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1988.

ثانياً: الرسائل العلمية

- 1 - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتيزي وزو، 2009.
- 2 - بوحدي نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (ابن عكنون)، 2002.
- 3 - شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع (دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتيزي وزو، 2009.
- 4 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان، 2012.
- 5 - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة بيومرداس، 2013.
- 6 - مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (ابن عكنون)، 2002.

ثالثاً: القوانين والمعاهدات

- 1 - إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الموقعة في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ.
- 2 - القانون رقم 98-05 مرخ في أول ربيع الأول عام 1419 هـ الموافق 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري الجزائري - جريدة رسمية عدد 47 صادرة في 27 يونيو 1998.
- 3 - القانون رقم 08-09 مرخ في 18 صفر 1424 هـ الموافق لـ 25 فيفري 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية - جريدة رسمية عدد 21 صادرة في 23 فيفري 2008