

جامعة أمحمد بوقرة بومرداس



كلية الحقوق والعلوم السياسية بودواو  
قسم القانون الخاص المعمق

## تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر في القانون  
تخصص: قانون خاص معمق

إشراف الأستاذ:

• مزعاش عبد الرحيم

إعداد الطالبين:

- معزوز صورية
- دحمان حبيب

لجنة المناقشة:

| الاسم واللقب        | الرتبة               | الجامعة             | الصفة        |
|---------------------|----------------------|---------------------|--------------|
| أ د/ حدوم كمال      | أستاذ التعليم العالي | أمحمد بوقرة بومرداس | رئيسا        |
| د/ مزعاش عبد الرحيم | أستاذ محاضر (أ)      | أمحمد بوقرة بومرداس | مشرفا ومقررا |
| د/ بن صر عبد السلام | أستاذ محاضر (أ)      | أمحمد بوقرة بومرداس | ممتحنا       |

السنة الجامعية: 2021-2022

## كلمة شكر

الحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا الموضوع ومنحنا الصبر والعزم على اتمامه.  
من باب قول الرسول الكريم من لا يشكر الناس لا يشكر الله أتقدم بأسمى عبارات الشكر  
والعرفان لأستاذي الكريم والفاضل الدكتور مزعاش عبد الرحيم وذلك لقبول الاشراف على  
هذه

المذكرة بصدر رحب وتواضع وكرمه واحسن توجيهنا فلم يتخل علينا بخبرته ونصائحه القيمة

وبالإضافة إلى دعمه المعنوي لمواصلة هذه المذكرة

اسأل الله له العافية وأن يجعل ما بذله معنا في ميزان حسناته وأن يجازيه عن خير ما جازى علما  
من متعلم.

كما أتقدم بالشكر والتقدير إلى لجنة المناقشة تحت رئاسة البروفيسور المحترم حدوم كمال وأيضا  
إلى

الدكتور بن صر عبد السلام و إلى كل أستاذتي الذين درست عندهم في سنواتي الماضية.

## إهداء

أهدي ثمرة جهدي من خلال هذا البحث إلى:

من قال فيهما الله سبحانه وتعالى ﴿وبالوالدين إحسانا﴾

الوالدة الكريمة حفظها الله و رعاها التي كانت حافزا لي للاجتهاد و المثابرة و إلى الوالد شفاه الله وعفاه وطهره من المرض وجعله تاجا فوق رؤوسنا .

إلى خطيبتي التي كانت لي سنداً

إلى الإخوة والأخوات الأعزاء.

إلى كل الأهل والأقارب.

إلى الاستاذ مزعاش عبد الرحيم و الي كل استاذة قسم الخاص.

إلى كل من أضاء بعلمه عقل الغير أو هدى بالجواب الصحيح خير سائليه ، فأظهر بسماحته

تواضع العلماء و برحابته سماحة العارفين .

إلى كل هؤلاء أهدي هذا العمل المتواضع.

حبيب دحمان

## إهداء

إلى شعاع النور ودافعي في الحياة  
ألبسهم الله ثوب الصحة والعافية وأدامهم الله تاج فوق رأسي

### أبي وأمي

إلى اخوتي وأخواتي وأبنائهم وعلى رأسهم  
أمي الثانية مليكة وأبي الثاني لعيد

إلى كل اساتذتي

إلى كل من قدم لي يد العون  
وزملائي قرقب سمية، سفيان خليف

ووفقتي يارب لرد جميلهم  
إلى من شاركوني دربي أصدقائي  
إلى كل هؤلاء أهدي هذا العمل.

صورة معزوز

أولاً- المختصرات باللغة العربية

- 1- ج ر ج: الجريدة الرسمية الجزائرية
- 2- ص: صفحة
- 3- ع: العدد
- 4- غ ت ب: الغرفة التجارية البحرية.
- 5- ق- ب ج: القانون البحري
- 6- ق ت ج: قانون التجارة البحرية.
- 7- ق م ج: القانون المدني الجزائري.
- 8- ق ج إ م إ: قانون الإجراءات المدنية الجزائرية والادارية.
- 9- مج: المجلد.

## المقدمة

تعتبر وسائل النقل ذات أهمية في تحقيق مساعي الفرد، وذلك من أجل إشباع حاجياته البشرية باعتباره إنسانا والارتقاء بمستواه المعيشي، من خلال تنقله إلى مناطق الكسب والرفاه، فالنقل أيا كان نوعه بري أو بحري أو جوي يؤدي إلى التغيير المكاني للأشخاص والأشياء، وبذلك يعتبر من أهم الوسائل لتداول وتبادل الثروات والسلع هذا من جهة، ومن جهة أخرى حاجة الفرد إلى الانتقال من مكان لآخر داخل حدود الدولة الواحدة، أو من دولة لأخرى لدواعي العمل، العلم السياحة، أو التطبيب أو غيرها من مبررات الانتقال والتحول.

وفي العصور القديمة كان التنقل بطيئا جدا إذ كان الناس يسافرون مشيا على الأقدام ويحملون حاجياتهم على ظهورهم أو على رؤوسهم، غير أن هذا التنقل كان يستنزف من الانسان الكثير من الوقت بسبب بطء حركة التنقل، والجهد بسبب الحمولة وجغرافيا المناطق دون أن يعينه على السير لمسافات بعيدة أو طويلة فأهتدى الانسان إلى الحيوان وهو أقرب المخلوقات إليه يعينه في حله وسفره وفي حله حال زراعته الأرض وقضاء حاجاته، وفي سفره حال سياحته في الأرض أو ابتغاء الرزق أو السياحة واستمر على هذا أزمنة عديدة اكتفى فيها باكتشاف ما أوصله إليه هذا الحيوان.

وكان البابليون أول من صنع المركبة ذات العجلات تمهيدا لتوفير الجهد بنقله إلى ما سوى الانسان والوقت باختصار المكان، تحمل الحبوب والرمال وباقي المتاع، ثم ربطت هذه المركبات بالخيل تجرها، وكانت هذه أسرع مركبات العصر القديم، وإن تم استخدامها في بادئ الأمر لأغراض الحرب والغزو، تتولى بالأساس نقل المحاربين والمقاتلين.

واستمرت المركبة ذات العجلة تتمتع بصفة السرعة هاته، والإنسان لا ينفك يبحث عما يتسع به أفقه، ويزيد به ناظره ومداه إلى أن حل زمن البخار فأبدع منه محركاً سجل به ميلاد أعظم ثورة في المواصلات، واستقل به عن الحيوان، بعد ان صنعت أول مركبة سنة 1969 ميلادي، وامتد محرك البخار من سيارات إلى القطارات بعد أول تجربة في الخطوط الحديدية التجارية سنة 1865 ميلادية.

ولم يكن الانسان ليتوقف عن الاكتشاف والإبداع، فاستبدل البخار بالبنزين بعد اكتشاف مصادر جديدة للطاقة، وظهرت معه المركبات ذات الهياكل في السيارات أولاً تلتها الحافلات والشاحنات ثانياً، وأصبحت هذه الوسائل أهم أداة لنقل الركاب على اليابسة وشهدت تطوراً عجباً من حيث اشكالها، أحجامها تصميمها وطاقتها تحملها.

وإذا كانت هذه الوسائل قادرة على حمل الانسان والسير به على اليابسة، قديماً وحديثاً، فإنه يظل عاجزاً عن مغادرة هذه الأخيرة ما لم تتوفر به وسائل أخرى، تعينه على تخطي الحواجز والعوائق المائية من انهار، بحار ومحيطات.

وعندما يسر الله عز وجل للإنسان ركوب البحر، حيث اكتشف زرقه واستخرج منه الحلي والزينة ولهذا فقد أصبح مسرحاً لنشاطات متنوعة تباشرها المجتمعات، ووقد كانت أو بداية لظهور القانون البحري متجسدة في شكل اعراف بحرية تحكم تلك الأنشطة حيث عرفت عند البابليين، والفنيين والأخمين ثم نقلها الرومان مضيفين لها بعض القواعد كتقرير نيابة ربان السفينة عن تجهزها وهذا ما كان يعتبر خروجاً على القواعد العامة التي كانت سائدة عندهم.

إلا أن هذا القانون لم يقف جامداً إزاء التطور الذي شهدته الملاحة البحرية بأداتها الأساسية ألا وهي السفينة وإنما تطور بتطورها، فقد بدأت الملاحة البحرية بسفن شراعية تصنع من الخشب وتندفع بقوة الرياح، ثم تطورت إلى سفن بخارية، وذات محركات إلى



أن وصلت الآن في صناعتها من الحديد الصلب وتتدفع ليس بمحركات قوية وحسب بل راد التطور إلى حد بعيد حيث جعلها تسير بالطاقة الذرية لهذا كان لابد للقانون البحري من مجاورة هذا التطور حتى تتلاءم أحكامه مع حاجيات الملاحة البحرية وتطورها في حين يعتبر النقل البحري للبضائع أهم موضوعات القانون البحري ومن أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة نظرا لازدهار المبادلات التجارية بين مختلف دول العالم، وحتى التبادل التجاري وسيلته المفضلة في النقل البحري.

كما يحتل هذا النوع من النقل مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى كالنقل البري الجوي النهري في سبيل نقل التجارة العالمية بنسبة تقدر حوالي 85% من حجمها الاجمالي، وغالبا ما يبقى النقل البحري على وضعه المتميز نظرا لقدرة السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في انتاج الأنواع والأحجام الضخمة خاصة المحتويات داخل الحاويات نقلها إلى موانئ دول بعيدة دول بعيدة في العالم صف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن.

ان النقل البحري للبضائع يتم عن طريق عقد وهو عقد ذو جانبين عند تكوينه، ولكن قد يصبح ثلاثي الأطراف عند شحن البضاعة والمرسل إليه الذي يقبل شروط وبنود هذا العقد مع ذلك قد تكون علاقة النقل معقدة أكثر مما يبدو عليه، اضافة للشاحن، الناقل والمرسل إليه قد يتدخل في هذه عقد طرف آخر ألا وهو وكيل الشحن، والتالي فكل في هذا العقد يخضع لالتزامات وبالتالي يكون مسؤولا عن أي اخلال بها.

أما ما يهمنا في بحثنا هي المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع تخضع مسؤولية الناقل البحري للبضائع الي نظام خاص وأقل صرامه من ذلك المضيق عموما من قبل الناقلين الآخرين حيث تختلف أنظمة المسؤولية وتنوع سواء على الصعيد الدولي أو الوطني خاصة أمام تعدد الاتفاقيات الدولية الى تنظيم مجال النقل البحري للبضائع،

ومنها أن تكون محددة وفقا للاتفاقيات الدولية التي تحكمها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر ففي البداية كانت المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع ولاسيما تلك الخاصة بمالك السفينة قائمة على أساس حادث الضمان وهي نظرية مفادها أنه يجب ألا يتحمل مالك السفينة أي مسؤولية تتجاوز حدود السفينة واجرة الشحن.

لكن بموجب اتفاقية لندن 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية المعتمدة في 19 نوفمبر 1976 مما جعل نظرية الحادث البحري la sort une de mer مجالها ضيق لدرجة البحث في قواعد أخرى من أجل ايجاد لأساس الذي تستند عليه تحديد المسؤولية، الذي جاء في نظر لبوتاسيس لمعاكسة الطابع الخاص والمصلحة العامة للمعاملات البحرية أمام الاخطار التي تحيط بها كما أنه يرى أن فكرة مخاطر البحر تتكيف أكثر مع الوضع الجديد الذي يفترض أن تحديد مسؤولية الناقل البحري هو اداة موازنة تهدف التي توزيع مجموع المخاطر والأضرار التي قد تحدث للبضائع مما تنشأ فيه ضرورة الناقل بالتعويض وعليه فحتى التعويض له طابع خاص في مجال تحديد المسؤولية الناقل البحري للبضائع، ذلك أن الأصل في نظام التعويض طبق للشرعية العامة يقوم على أساس جبر الضرر الذي يلحق المضرور من فعل الغير الذي يجب عليه أن يتحمل وعلى ذمته ما تنتج عن الانحراف في سلوك الرجل العادي بتعويض الضرر تعويضا محاولا بسوء كان بسبب اخلال عقدي أو قانوني المر الذي يسمح له اللجوء للقضاء لاستيفائه ويغطي هذا كل ما لحق المضرور من ضرر ما فاتته من كسب.

لكن اعمال هذه القاعدة على عقود النقل البحري قد تؤدي بالناقلين الى خسائر قد تصل الي فقدان كافه ممتلكاتهم، اضافة ان هذا سيؤثر على اقتصاد الدول فوجدت الأعراف البحرية سبلا من أجل حماية أطراف عقد النقل البحري للبضائع وضبط أحكام التعويض النقل فلا يكفي أن هذه العقود من عقود الإذعان، وانما ايضا يتعسف الناقلين

الذين أصبحوا يتهربون من مسؤولياتهم بأحكام الاعفاءات مما أوقع الشاحنين في موقف لا يحسدون عليه فجاءت الاتفاقيات الدولية بداية اتفاقية بروكسل 1924 تم اتفاقية هامبورغ 1978 ثم قواعد روتردام 2008 فإن أهم ما جاءت به هذه الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية في مجال مسؤولية الناقل البحري هو حرمان هذا الأخير من وضع أي شرط أو قيد يؤدي الى اعفاء نفسه من المسؤولية وأن حصل وفعل ذلك، فإن هذا الشرط يعتبر كان لم يكن، وفي المقابل ذلك فقد وضعت لهذه المسؤولية حد أقصى لا يجوز لصاحب البضاعة ان يطالب بما يجاوزه لو أصيب بأي ضرر جراء تكفل الناقل البحري ينقل البضاعة وهو مدار دراسي.

إن الشيء الذي دفعنا لاختيار هذا الموضوع الرغبة والميول لهذا الموضوع بالذات وأهميته التي تكمن في أن نظام المسؤولية المحدودة الذي أقرته الاتفاقية الدولية والتشريعات الوطنية إذ يعتبر حديث الساعة خاصة أمام تطور مجال النقل البحري الذي يتبعه العديد من المخاطر نظرا للظروف البحرية الصعبة وعدم توقع الأحوال التي تتم فيها كل عملية نقل على حدى، وقد تطرق إلى موضوع تحديد المسؤولية في هذا المجال العديد من القانونيين وحتى الاقتصاديين سواء على الصعيد الدولي أو الداخلي من أجل ضبط وتوحيد القواعد من أجل حماية أطراف النقل البحري عامة والشاحنين خاصة الذين يعتبرون في مركز ضعف مقارنة بالناقلين الذين يحرره عقود الإذعان للنقل وما على الطرف الأول إلا الخضوع لشروطهم ولهذا يطرح التساؤل. حول المبررات التي وراء تبني هذا الأصل بموجب الاتفاقيات الدولية؟ وإلى أي مدى وفقت هذه الاتفاقيات في تحقيق التوازن بين مصالح الدول الشاحنة والناقلة؟

للإجابة على الاشكالية المطروحة اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي من خلال عرض وسرد بعض المفاهيم والتعاريف المتعلقة بحدود المسؤولية للناقل البحري للبضائع، وكذا المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية ودراسة كافة جوانبها

وفقا لما جاءت به الاتفاقيات الدولية وكذا التشريع الجزائري، ولإجابة على هذا الاشكالية فقد قسمنا دراستنا التي فصلين تطرقنا فيهما لنقطتين اساسيتين هما الاحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الفصل الأول نتطرق فيه قواعد تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالمبحث الأول لم لصور تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالمبحث الثاني، ثم الى الآثار المترتبة على تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الفصل الثاني نتطرق فيه إلى مقدار الحد الأقصى للتعويض في المبحث الأول وإلى تسوية منازعات التعويض ضد الناقل البحري في المبحث الثاني.

## الفصل الأول:

الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

تقوم مسؤولية الناقل البحري العقدية تجاه أصحاب الحق في البضائع المشحونة بمجرد وصول هذه الأخيرة إلى ميناء التفريغ بغير الحالة الموثقة بها في سند الشحن أو التأخير في تسليمها ما يجعل قربة الخطأ المفترض ثابتة في حقه بأن الضرر قد لحقها وهي تحت يده أثناء الرحلة البحرية المحفوفة بالمخاطر، ما يسمح لكل حائز شرعي لسند الشحن من مطالبته بالتعويض عن هذه الخسائر في حالة ثبوت مسؤوليته عنها خارج نطاق حالات الاعفاء المقرر قانونا لصالحه، غير أن هذه التعويضات غالبا ما تكون ذات قيمة عالية تؤدي إلى إفلاسه واحجائه عن مواصلة نشاطه في هذا القطاع ما استدعى التفكير في إيجاد طريق استثنائي آخر للتعويض يضمن مصالح كل الناقلين والشاحن دون أن يؤثر ذلك سلبا على ذمته المالية.

فدرج الناقلون تاريخيا على تضمين عقد النقل البحري جملة شروط الاعفاء نتيجة قوة نفوذهم وهو أجس قيمة التعويضات المالية مطالبين بدفعها عند نقلهم البضائع الثمينة التي تفوق قيمة السفينة الناقلة ذاتها في بعض الأحيان مقابل سندات الشاحنين في الجانب الآخر أيضا بالحد من هذه الشروط فنأدى الناقلون مرة أخرى بالتحديد القانونيين بمسؤولية الناقل عن الخسائر أو التلف عما قد يصيب البضاعة وهو التصور الذي تم الأخذ به في سن المعاهدات الدولية كمعاهدة بروكسل 1924 ومعاهدة هامبورغ 1978 وعقد روتردام 2008 وأيضا القوانين الداخلية كل من القانون الجزائري والقانون المصري وعليه قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين خصصنا المبحث الأول إلى قواعد تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وخصصنا المبحث الثاني إلى صور تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **المبحث الأول: قواعد تحديد سقف مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

ان مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع الذي نجد تكريسه في كل من المعاهدات الدولية والتشريعات البحرية قائم على تسقيف التعويضات المستحقة للطرف المتضرر صاحب الحق في البضائع المنقولة حالة اصابتها بأضرار أثناء عملية النقل أو التأخير في تسليمها حين تقع مسؤولية ذلك على الناقل الأمر الذي يدفعنا إلى تحديد مبررات فكرة تسقيف التعويض في حده الأعلى عن الخسائر البحرية وطبيعته القانونية بهذا النظام الاستثنائي ثم شروط استفاضة الناقل البحري من هذا المبدأ ومن ثم قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين المطلب الأول سنتناول فيه كل من مبررات والطبيعة القانونية لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع أما المطلب الثاني سنتناول فيه شروط استفاضة الناقل البحري من مبدأ تحديد المسؤولية.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **المطلب الأول: مبررات والطبيعة القانونية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

يعرف الحد الأقصى على أنه التقدير القانوني لمبالغ التعويض الذي يدفع الشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها ولقد وضعت كل الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحري عدة مبررات لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع والطبيعة القانونية له وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

### **الفرع الأول: مبررات تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

يمكن تبرير اعتناق كل من الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع الى اعتبارات عديدة وهي:

- أن الحوادث التي تتعرض لها السفينة غالباً ما يؤدي إلى تحطيمها وهلاكها الكامل بما فيها البضائع، وإذا ما تم تقرير مسؤولية الناقل البحري عن تعويض كل الضرر الذي يترتب عن كل الحوادث البحرية والتي تؤدي إلى هلاك البضائع فينتهي الأمر إلى افلاسه<sup>1</sup>. لأن التعويضات قد تفوق حجم ميزانيته كما قد يؤدي إلى اخراجه من السوق الدولية لنقل البحري الذي يعتبر منفعة عمومية لا يمكن الاستغناء عنها<sup>2</sup>، فكم من شركة صلاحية شهر افلاسها بسبب التزامها بتعويض الكامل لأضرار ناجمة عن حادث واحد<sup>3</sup>.

- إذا كان الناقل البحري يستطيع تجاوز مخاطر الملاحة البحرية عن طريق الضمان أي التأمين ضد هذه المخاطر وأهمها التأمين ضد مسؤولية المدنية إلا أنه يصعب على

---

<sup>1</sup> - هاني محمد دويدار ، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية لطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة دون تاريخ النشر، ص 341.

<sup>2</sup> - مراد بسعيد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان 2012، 2011 ص 293.

<sup>3</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2017-2018 ص 32.



## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

شركات الضمان قبول تحمل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات إذا تركت قيمتها مطلقة<sup>1</sup>، ولذلك لاستحالة القيام مقدما بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروع النقل البحري لأن الناقل لا يعرف مقدما قيمة البضائع الذي يقوم بنقلها.

ولا يستطيع توقع حملة المبالغ التي سيلتزم بدفعها لتعويض الضرر الذي أصاب البضاعة، وبالتالي يصعب على المؤمن تقديم احتمالا للخطر وتقديم مبلغ التأمين المتفق عليه عندما تكون التعويضات مطلقة، وأما إذا كان التعويض الواجب على الناقل دفعة معينة ومحددا مسبقا، اذ يمكنه أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه وبالتالي يسهل حساب المخاطر لاكتساب التأمين عليها ومن ثم لا يكون من الصعب على المؤمنين تحمل قيمة التعويضات<sup>2</sup>، فإن كان تحديد مسؤولية الناقل البحري من شأنه الرقي بالنقل البحري وعدم ائثال كاهل الناقل بالتعويضات كبيرة قد لا يقوم على تحملها ومن جهة ومن جهة ثانية تحفيز شركات التأمين على تقبل المخاطر التي استحدثتها استغلال هذا النوع من النقل لمحدودية التعويضات وعدم تناسبها مع حجم الأضرار الفعلية، فإن هذا لا يعني عدم امتداد مزايا نظام التحديد إلى المضرور، وبذلك إن حصول هذا الأخير على تعويضات محدودة لكنه اكيد قد يصبح أفضل له من امكانية الحصول على تعويض كثير ولكنه احتمالي أو صعب المنال<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان 2011 ص 200.

<sup>2</sup> - علي البارودي ، مبادئ القانون البحري اللبناني، منشأة المعارف الإسكندرية 1983، ص 150.

<sup>3</sup> - نورة عولي - مريم اخربين - تحديد مسؤولية الناقل الجوي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص معمق كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس - بودواو، 2016-2017 ص 18.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- التقليل من المنازعات واستقرار الأوضاع

يمكن نظام المسؤولية المحدودة الناقل حيث يستطيع حساب التعويضات المستحقة، ومن التصالح وديا مع المضرور وعرض عليه المبالغ المستحقة له كتعويض عن الضرر الذي لحقه حسبما حددته الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني دون الحاجة الى اللجوء إلى القضاء، وما قد يترتب عن ذلك من اطالة امد النزاع والكيد والتعنت في الخصومة القضائية<sup>1</sup>، فلو جعل المشرع الناقل مسؤولا عن كل الضرر الذي يحدثه للبضائع في حدود زمنه المالية ويدفع التعويض كله للمضرور فيظهر هذا الأخير الذي يبذل الجهد والمال لكي يحصل على التعويض من الناقل المماطل وسيحاول الناقل حتما بشتى الطرق أن يأجل الدفع لاستفادة من انخفاض قيمة المبلغ، ومن خلال ايداع هذا التعويض أحد البنوك يعود على الناقل بربح معين من خلال المماطلة في دفع التعويض<sup>2</sup>.

فلا يلجأ الناقل إلى القضاء أو التحكيم إذا تم دفع التعويض وفق الحد الأقصى للتعويض أيضا بالنسبة للمضرور مادام أنه يعلم أن التعويض لن يزيد عن حد معين فذلك يكون قد تجنب المشاركات الكيدية وتسوية الوضع بشكل ودي مما يوفر عليه وعلى القضاء عبئا كثير كمصاريف التقاضي<sup>3</sup>.

- بما أن النشاط البحري محفوف بالمخاطر البحرية فإن مالك السفينة قد حضي بنظام المسؤولية المحدودة وذلك لأن نشاطه محفوف أيضا بالمخاطر البحرية فإنه من العدل أن يعامل الناقل البحري بنفس المعاملة التي يتمتع بها مالك السفينة<sup>4</sup> وبالتالي قياس مسؤولية الناقل البحري بمسؤولية مالك السفينة والتي تعتبر من المبررات القائمة على نهج مبدأ

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد البحري رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2006 2007 ، ص103.

<sup>2</sup> - هاني محمد دويدار - البارودي علي- القانون البحري الدار الجامعة بيروت، بدون تاريخ نشر، ص 286.

<sup>3</sup> - فاروق زهدور، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي دار النهضة العربية بالقاهرة، 1985، ص111

<sup>4</sup> - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص101

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

العدالة، لقد أخذت فكرة المسؤولية المحدودة لمالك السفينة منذ ظهورها تتطور ببطء لغاية أن وصلت إلى القاعدة المعروفة حاليا حيث كان لمالك السفينة في بداية هذه ظهور الفكرة أن يحمي نفسه من عواقب الأخطاء التي قد يرتكبها ربان السفينة وكذلك تشمل الأموال التي اقتترضها الريان كالديون التي يعقدها لشراء تجهيزات لسفينة ولتصليحها<sup>1</sup>.

ان ما جاء به اصحاب هذا الرأي لا يتقبله المنطق السليم لأنه القياس على مسؤولية المحدودة لمالك السفينة وهو مزال محل خلاف حول شرعيته، قد يمكن الأخذ بهذا التبرير في عقد النقل البحري على أن هناك نظام مشابه يأخذ به المشرع في تحديد مسؤولية مالك السفينة بمقتضى أن يكون هذا الأخير قد يتم الفصل في مسألة ايجاد مبرر له<sup>2</sup>.

فإن فكرة مخاطر البحر التي يراها البعض كمبرر لنظام مسؤولية ماهي إلا حجة واهية وأيديولوجية الغاية منها قطع العلاقات البحرية عن الفلسفات الاجتماعية من أجل التستر على مصالح الدول الرأسمالية<sup>3</sup>.

ولما كانت الحجة السابقة غير مقنعة ولا تسمح بتبرير الأحاد المسؤولية المقرر لمالك السفينة بمخاطر البحر حاول البعض أن يبرر هذا النظام بالقول أن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه تقوم على افتراض الخطأ من جانب المتبوع في الرقابة والتوجيه ومن المعتذر على ذكر المالك ان لم يكن من المستحيل أن يباشر حقه في الرقابة والتوجيه على الريان، نظرا لعمله بعيدا عما يتمتع به الريان من سلطة واسعة في التصرف وحرية كبيرة في العمل، يضاف إلى ذلك أن نيابة هذا الاخير عن المالك ليست من قبيل الوكالة العادية التي يلزم الوكيل بتقيدها دون أن يجاوز حدودها المرسومة،

---

<sup>1</sup> - قويدر قرارية ، نظام الحد الأقصى لتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري، والنقل المجلد 04، العدد 05، 2017، ص339.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن ملزي ، المرجع السابق ص102.

<sup>3</sup> - محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء ومسؤولية مالك السفينة في القانون المدني-دار الحداثة بيروت 1990، ص 180.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

فالريان تتمتع بسلطات مطلقة في أمور مالك السفينة وله أن يخرج عليها إذا كان فيها صدر السفينة كما تستطيع في حالة الظروف إذا يبرم بعرفان الریان<sup>1</sup>.

أنّ هذا التبرير هو الآخر كسابقه غير كاف فإذا كان الأمر يتعلق باستحالة الرقابة والتوجيه، مما ينبغي أن نظام الحد الأقصى يجب ان يطبق ايضا بخصوص الطائرات وعربات السكة الحديدية فقائد الطائرات هم أيضا يعملون بعيدا عن الخطوط الجوية وكذلك بالنسبة لشركة القطارات، كما يعاب على هذا التبرير من جانب آخر قيامه على خطأ من حيث القانون، إذ يقيم مسؤولية المتبوع على أساس الخطأ في الاختيار والرقابة وهو غير صحيح فلو كان الأمر كذلك لا يمكن اثبات العكس<sup>2</sup> وهو ما لا تسمح به المادة 1384 القانون المدني الفرنسي والتي تعتبر مسؤولية المتبوع قائمة على قرنية قاطعة لا مجال لإثبات عكسها<sup>3</sup>.

فالمتبوع يقوم على جانبه خطأ مفترض افتراضا قطعيا لا يقبل اثبات العكس ويتمثل في خطأ في الرقابة أو خطأ في التوجيه أو خطأ الاختيار، فالتابع إذا ارتكب خطأ كان المتبوع مسؤولا عنه بمقتضى خطأ آخر يفترض قيامه في جانب المتبوع مسؤولا عنه بمقتضى خطأ آخر يفترض قيامه في جانب المتبوع ولا يجوز للمتبوع ان يتخلص من المسؤولية بإثبات أنه قد اتخذ جميع الاحتياطات المعقولة لتوجيه تابعة والرقابة على أعماله وقد حال بهذا الرأي الكثير من الفقهاء والمحاكم في فرنسا ومصر<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006 ص 198-109

<sup>2</sup> - قويدر قرارية، نظام الحد الأقصى لتعويض والحلاف الفقهي، الحاصل حول مبريراته، المرجع السابق، ص 340

<sup>3</sup> - المادة 136 من الامر 58/75 المؤرخ 1975/09/263 المعدل والمتمم بالقانون 10/05 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 05/07 المؤرخ في 2007/05/13 المتضمن القانون المدني الجزائري، ج، ر، ج، ع 31 صادر في 2007/05/01.

<sup>4</sup> - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار النهضة بالقاهرة 1968، ص 1041.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

- الغاء شروط لإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها والذي يعتبر ايضا من المبررات القائمة على أساس العدالة والتي يمكن للناقل باعتباره مدينا وفقا للقواعد العامة في القانون المدني أن يتفق مع الشاحن على اعفائه من أية مسؤولية تترتب على اخلاله بالتزامات عقدية إلاّ ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم بالإضافة إلى هذا يمكن أيضا أن يشترط اعفائه من المسؤولية الناجمة عن غش أو خطأ جسيم بالإضافة إلى هذا يمكنه أيضا أن يشترط اعفائه من المسؤولية الناجمة عن غش أو خطأ جسيم الذي يقع من اشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزاماته<sup>1</sup>.

في هذا الشأن يرى بعض الفقه أنه نظرا لما كانت الشروط الجائزة المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة تهدد التوازن الذي يقوم عليه مسؤولية الناقل البحري سواء داخليا أو دوليا، لذلك قامت الاتفاقية الدولية والتشريعات الوطنية بإلغاء تلك الشروط في مقابل وضع حد الأقصى يشال الناقل وفقه<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 103.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع نفسه، ص 103.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لتحديد مسؤولية الناقل البحري**

إن مسألة تحديد الحد الأقصى لتعويض عن الأضرار التي تصيب مستغلي مرفق النقل البحري، مسألة تتطلب تحديد الوصف القانوني الذي يناسب والغرض الذي وجدت لأجله وسوف نوضح ذلك من خلال معرفة الطبيعة القانونية لهذا التحديد كما يلي:

#### **أولاً- الحد الأقصى لتعويض من النظام العام.**

تتعلق أحكام مسؤولية الناقل البحري بالنظام العام، ومن ثم فعلى المحكمة ان تعمل على تحديد المسؤولية دون توقف على تمسك الناقل بذلك<sup>1</sup>، وإذا ما طلب المضرور بالتعويض دون بيان الضابط الذي يقدر على أساسه التعويض فإن على القاضي الحكم بالتقدير الأعلى للتعويض<sup>2</sup>.

ومقتضى أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من النظام العام عدم جواز بالاتفاق على ما يغير أحكامه على أنه ستعين في هذا الصدد التفرقة بين ما إذا كان أمر ذلك الاتفاق هو تحديد مسؤولية الناقل بأقل من ذلك الحد أما ما يزيد عنه.

فإذا أدرج في سند الشحن بند نتيجة أن يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل أقل من الحد القانوني لمسؤولية، فإن هذا الاتفاق وأن تم قبل الحادث المنشئ للضرر فإن هذا الاتفاق تعتبر كأنه لم يكن بمخالفة القواعد الأمر التي جاءت بمصلحة الشاحن في ابطال كل الاتفاق من شأنه التحقيق من مسؤولية الناقل<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة الناشر المعارف بالإسكندرية، 1995، ص 187.

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، القانون البحري السفينة- اشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، دط، 1997، ص 814.

<sup>3</sup> - عبد الغاني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع- دراسة مقارنة، مذكرة الماجستير في الحقوق جامعة يوسف بن خدة الجزائر، 2009 ص 9.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

أما إذا كان الاتفاق مضمونه الزيادة في الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري مقارنة بذلك المنصوص عليه في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، فإنه يكون صحيحاً لأنه من قبل الزيادة في مسؤولية الناقل وتنازل عن بعض حقوقه أو كلها والتي أجازتها التشريعات البحرية<sup>1</sup> وبالتالي فإنّ الحدّ الأقصى لتعويض هو ذو طبيعة مزدوجة، فيكون من النظام العام في الحدود كتابة الاتفاقية التي تبرم من الناقل والشاحن، إذ تقع هذه الاتفاقية باطلة بطلاناً مطلقاً في الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري طبقاً للمادة 811 من هذا القانون ومن جهة أخرى فإنّ الحد الأقصى للتعويض لا يعتبر من النظام العام في حدوده العليا، فيجوز للشاحن الاتفاق مع الناقل على إدراج بند في سند الشحن يقضى لتحديد مبلغ التعويض بأكبر مما حددته النصوص القانونية<sup>2</sup>.

### **ثانياً - الحد الأقصى لتعويض ليس تقديراً جزافياً**

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو حد أعلى لمسؤولية، ومن ثم فهو ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد أو وحدة الشحن وبمقتضى ذلك أنه لا يكون هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية المعروفة في التأمين البحري وأجزاء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله وتطبيقها على الحد القانوني لمسؤولية في الحالة التي يتجاوز فيها القيمة الحقيقية لطرده الحد القانوني، فالناقل يلتزم بتعويض كل الضرر الذي يصيب الشاحن إلا أنه يبرأ إذا دفع الفى جنيته من كل طرد أو وحدة إذا كان الضرر يزيد عن ذلك<sup>3</sup>.

كما أنّ التحديد القانوني لمسؤولية يشبه الشرط الجزائي، إذا يقع على المضرور اثبات مقدار الضرر الذي لحق به، وذلك طبقاً للقواعد العامة، أو ما اثبت المدعي مقدار الضرر فالأمر لا يخرج عن ثلاث:

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق ص188.

<sup>2</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق ص10.

<sup>3</sup> - محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق ص 179.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

1- أن يكون حجم الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض فلا يستحق المضرور التعويض يعادل ما لحقه من ضرر<sup>1</sup>، أي أن تعويض كاملاً يتناسب مع قيمة الضرر وفقاً للقواعد العامة فيشمل ما فات هذا الأخير من كسب وما حقه من خسارة، فلا مجال هنا للمضرور كي يتمسك بتطبيق الحد الأقصى للتعويض حتى لا يكون هناك اثرء بغير سبب على حساب الناقل البحري<sup>2</sup>.

ويتم حساب التعويض طبقاً للمادة في الفقرة 2 من بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل على أساس سعر البضائع على الوجه التالي: إذا كانت البضائع من النوع الذي له سعر في البورصة اخذ بهذا السعر والا فإنه تؤخذ بسعرها الجاري في السوق وإذا تعذر ذلك فيرجع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي من النوع نفسه وبدرجة نوعيتها في مكان ووقت تفريغ البضائع من السفينة، كما سارت قواعد روتردام على نفس ما جاء به البروتوكول الأخير في المادة 22 فقرة 1 و2 منها مع تغير بسيط فبدلاً عن مكان ووقت تفريغ قضت بأن يكون حساب التعويض في مكان وزمن التسليم<sup>3</sup>.

2- أن يكون الضرر متساوياً لقيمة الحد الأقصى لتعويض الضرر فإنه يعتمد هنا إلى تطبيق نفس الحكم المحدد اعلاه.

---

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري عام 1978، قواعد هامبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية 2008، ص116.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري دار الجامعة، بدون تاريخ النشر، ص518.

<sup>3</sup> - ليلي قماز الدياز ، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2013-2014، ص402.



## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

3- إذا كان مقدار الضرر أقل من الحد الأقصى لتعويض فلا يستحق المضرور ألا تعويض يعادل ما لحقه من ضرر، دون ان يكون له الحق في المطالبة بالحد الأقصى للتعويض حتى يبرر على حساب الناقل<sup>1</sup>.

### **ثالثا- الحد الأقصى ليس تأميناً.**

يتضمن تأمين المسؤولية معنى الضمان، إذ يهدف إلى توفير حد معين من التعويض للمضرور، حتى في حالة عدم المسؤولية عن حادث الضرر، وهو يقوم أساساً في المشاركة في الاعباء وتوزيع الخسارة على أكبر عدد ممكن من الذمم<sup>2</sup>.

### **المطلب الثاني: شروط استفادة الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية**

حتى يستفيد الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المحدودة يجب توافر شروط معينة وهذا ما سنوضحه في هذا المطلب:

### **الفرع الأول: عدم تقديم الشاحن بيان لطبيعة البضاعة وقيمتها**

نصت المادة 805 ق ب ج " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يريد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى وهناك من يسمى هذا الشرط " لإعلان عن المصلحة في المحافظة على البضائع<sup>3</sup> ونصت المادة 234 من قانون التجارة البحرية بأنه لا يجوز للناقل

---

<sup>1</sup> - أحمد محمد حسني ، النقل الدولي البحري للبضائع، دار منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 1989 ص266.

<sup>2</sup> - لوزة عولي ، مريم أخريين ، المرجع السابق، ص25.

<sup>3</sup> - المادة 850- ق ب ج.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

البحري التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يتعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن قيمة الناقل دليل على ما يخالفها وفي هذا لا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة موضحاً فيها طبيعتها وقيمتها وما يتعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة ويحدث ذلك في نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة المادية والمعنوية (كاللوحات الفنية، والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القيمة ومخلفان العباقرة، والمعادن الكريمة والأجهزة الدقيقة) وأساس عدم تحديد مسؤولية الناقل هو نقل البضاعة يعلم بطبيعتها وقيمتها قبل الشحن وأن الشاحن يعلق أهمية بالغة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول<sup>1</sup>.

### **أولاً- الشروط الواجب توافرها في البيان:**

حتى ينتج البيان أثره يجب توافر الشروط الثلاث وهي:

#### **1) أن يقوم الشاحن قبل الشحن بتقديم بيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها**

والعبرة هنا بالقيمة المعلنة للبضاعة وليست بقيمتها الحقيقية على أساس أن القيمة المعلنة هي التي تؤخذ بها عند التعويض في حالة الهلاك أو التلف وفي حالة قيام الشاحن بالمبالغة في ثمن البضاعة يمكن للناقل إقامة الدليل على عدم صحة بيان القيمة التي ذكرها الشاحن، فالأصل أن يفترض صحة البيان الخاص بالقيمة والمقدم من الشاحن والناقل أن يثبت عكس ذلك وهذا الشرط مذكور مقدماً قبل الشحن من أمرين أولهما اعداد المكان المناسب للبضاعة على ظهر السفينة واتخاذ العناية اللازمة بما يتفق مع طبيعة

---

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي ، القانون البحري، المرجع السابق، ص 195.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

البضاعة خاصة بالنسبة لعمليات التشويق، وأن اقتضى الأمر من الناقل تعيين دراسة خاصة عليها<sup>1</sup>.

### **(2) القيمة المعلنة أكثر من الحد الأعلى لمسؤولية**

لكن هل يجوز أن تكون القيمة المعلنة أقل من الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري؟

في رأي بعض الفقهاء: أن ذلك غير جائز، أنه لا يصح القول بأن الشاحن طالما من حقه عدم بيان قيمة البضاعة فإنه يكون له أن يقدم بيانا أقل من الحد الأعلى للمسؤولية ذلك أن من شأن ايراد بيان بقيمة أقل من ذلك الحدّ ما يعني تحديد مسؤولية الناقل من التحديد القانوني وهو باطل.

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

### **(3) ادراج هذا البيان في سند الشحن**

هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة وفي الحدود التي رسمها ولا يعني عن ذلك وورد البيان بفاتورة الشراء وذكر رقمها في سند الشحن أو أيه وثيقة أخرى (اذن الاستيراد، الوثيقة الجمركية)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق 195.

<sup>2</sup> - محمد دهانة ، دفع المسؤولية المدنية للناقل أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2010-2011، ص108.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

### 4) أن تنصرف إرادة الشاحن في استبعاد المسؤولية المحدودة

يجب أن تتجه إرادة الشاحن، بما لا يدع مجالاً للشك، عند تقويم بضاعته والتمسك بإدراج بيان جنس البضاعة وقيمتها في سند الشحن إلى حرمان الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة في حالة هلاك، أو التلف الذي من المحتمل أن يحدث للبضاعة، ويتبين من البيان أن الغرض هو الحصول على تعويض يعادل القيمة المصرح بها في سند الشحن عند هلاك أو التلف الذي يحدث للبضاعة محل عقد النقل، أما إذا كان البيان لا يهدف إلى هذا الغرض، فإن الناقل لا يلتزم إلا بدفع تعويض لا يتجاوز سقف مسؤوليته المحدودة بالرغم من وجود بيان في سند الشحن<sup>1</sup>.

### ثانياً- أثره القانوني

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

إذا ما حصل هلاك على البضاعة يلزم الناقل بأداء القيمة المعلنة في سند الشحن وإذا كان الهلاك جزئياً يلزم بتعويض نسبي وجعل المشرع قرينة بسيطة للناقل وجعله يثبت ذلك بكافة طرق لإثبات في مواجهة الشاحن.

ويترتب على التصريح بقيمة البضاعة ونوعها تمكين الشاحن من الحصول على التعويض الكامل الضرر الذي أصابه جراء عدم تنفيذ عقد النقل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرحمان ملزي ، المرجع السابق، ص 188 189.

<sup>2</sup> - محمد دهانة ، المرجع السابق، ص 108.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

### الفرع الثاني: عدم ارتكاب الناقل لفعل بقصد الاضرار

حتى يستفيد الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية يجب عليه عدم اهمال البضاعة لأن لا يمكن له الاستفادة من الحد الأقصى لتعويض متى ارتكب خطأ عمدياً أو غير عمدي يؤدي ذلك إلى وقوع اضرار أو الحاق خسائر بالبضاعة، وطبقاً لمعاهدة بروكسل فإنها نصت في مادتها 5/4 على " أنه لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال وهنا استقر قضاء محكمة النقض المصرية في أي حال من الأحوال".

وردت بصيغة العموم وأنه يندرج في نطاق التحديد القانوني للمسؤولية المقرر بهذه الفقرة كل ما قد يقع من هلاك نتيجة لخطأ غير عمدي أياً كانت درجة هذا الخطأ، ولا يخرج من هذا النطاق إلا ما يكون ناشئاً عن غش الناقل شخصياً، وهو نفس الموقف الذي يعتمده القضاء الفرنسي اعمالاً لقاعدة الغش يفسد كل شيء وذهب رأي في الفقه إلى أن الخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل أو أحد تابعيه يفقد الناقل حقه في التمسك بالتحديد القانوني للتعويض<sup>1</sup>.

أما نص بروتوكول 1968 فإنه حاول إنهاء الجدل الذي كان قائماً حول حرمان الناقل السيئ النية أو المفرط في الإهمال من الاستفادة من مبدأ تحديد التعويض ولكنه لم يستعمل لفظ "الغش" أو عبارة "الخطأ الجسيم" لأن لهذا اللفظ ولهذه العبارة معاني تختلف من نظام قانوني لآخر، بل أن الأنظمة الأنجلو سكسونية من لا يعرف اصطلاح "الخطأ الجسيم"، وقد سعى البروتوكول إلى ايجاد صياغة تجمع بين مختلف الأنظمة، غير أنه لم يجد أحسن مما فعلته اتفاقية وارسوا بشأن النقل الجوي في مسألة مماثلة، فنصت في مادتها الثانية على حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية " إذا ثبت أن الضرر حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد احداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك

<sup>1</sup> - أحمد محمد حسني ، المرجع السابق ص 29.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

بأنّ ضرر يمكن أن يحدث" وهو ما اخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 809 من ب ج. وبذلك فإن بروتكول 1968 أخذ بفكرة السوك المعيب المعروفة في النظام القانوني الانجليزي بعنصرها المحددين بالعمد وعدم الاكتراث والى يقابلها في القانون الفرنسي فكرة الغش والخطأ غير المغفر.<sup>1</sup>

ويرجع القاضي الفرنسي في تقديره للخطأ الغير مغتفر للتصرف الذي كان من المفروض أن يسلكه الناقل المثالي.

أما معاهدة هامبورغ فقد اخذت بفكرة الخطأ الغير مغتفر في مادتها 1/8 بصياغة تكاد تكون مطابقة لنص المادة 2 من بروتكول 1968 بقولها: " لا يستفيد الناقل من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا اثبت ان هلاك أو التلف أو التأخير في التسليم حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الهلاك او التلف أو التأخير يمكن أن يحدث"، كما أنه لا يحق لمستخدم الناقل أو لوكيله طبقا للمادة 2/8 من معاهدة هامبورغ لاستفادة من تحديد المسؤولية إذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل او تقصيد من جانب هذا المستخدم بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو مرتكب بعدم اكتراث مع العلم باحتمال حصول الهلاك أو التلف أو التأخير.

غير أن الناقل يحرم من الاستفادة من تحديد المسؤولية الا تبت اصدار خطأ غير مغتفر منه شخصا أو هو نفس موقف معاهدة بروكسل والقضاء الانجليزي، اذ يتطلبان

---

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي ، المرجع السابق، ص263.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

توافر خطأ شخصي من الناقل، وأن ما قد يصدر من التابعين كالربان أو البحارة أو غيرهم فإن يحرم دون تمسك الناقل بتحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

### **الفرع الثالث: التصريح الكاذب للشاحن حول قيمة البضاعة وطبيعتها**

وهو ما نصت عليه المادة 5 و2 من معاهدة بروكسل 1924 "لا يسأل الناقل أو السفينة بأي حال عن الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن"

ونفس المبدأ أقرته المادة 810 من ق ب ج وكذا المادة 31 من القانون الفرنسي 1966 بأن أقرت عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة ارتكاب الشاحن يتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل.

فتقوم مسؤولية الناقل إذا لم يتم بتسليم البضاعة حسبما هي موصوفة به سند الشحن، ومن ثم يجب على الشاحن أن يقدم بيانا دقيقا عن البضاعة التي يعهد بها إلى الناقل، ولما كان لسند الشحن يحزر وفقا لبيانات الشاحن، فقد فرضت المعاهدة على الشاحن تقديم بيانات صحيحة عن علامات البضاعة وعددها وكميتها ووزنها، وفي ذلك تنص المادة 2/3 من معاهدة بروكسل على أن: يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمتها التي قدمها، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - صلاح الدين سحولي ، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير، قانون أعمال جامعة السانبا كلية الحقوق وهران، 2006 2007 ص146-147.

<sup>2</sup> - نسيمه أمال جيفري ، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن رسالة لنيل شهادة الماجستير، مدرسة الدكتوراه- قانون الأعمال المقارن-كلية الحقوق جامعة وهران 2010- 2011 ص132.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

### -التزامات الشاحن تجاه الناقل

ويجب على الشاحن أن يقدم مجموعة من المعلومات للناقل تتمثل في:

- اسم وعنوان المرسل إليه
- مكان تنفيذ تسليم البضاعة.
- قيمة البضاعة
- الكمية
- الوزن
- الحجم
- الخصائص

وفي هاتين الحالتين يجب ابلاغ الناقل أيضا

كما يلتزم الشاحن بتقديم معلومات صحيحة، ومحدودة للناقل حول الرعاية الخاصة المتطلبة للبضائع التي اوكلت إليه إذ تم تعليق مسؤولية الشاحن الذي أعطى تعليمات لنقل فواكه لا فوكا عند درجة حرارة 4.5 درجة مئوية في حين أن هذا النوع من البضاعة يجب نقله على 7 درجات مئوية.

ومع ذلك فإن الشاحن غير ملزم بتقديم التطبيقات الأساسية لناقل المحترف لأنه لا يفترض في هذا الأخير جهلة ببعض التطبيقات الأساسية للناقل التي ينتظرها منه الشاحن لأنها حقه الشرعي.

لا يلزم الشاحن في أن يشير للناقل المتخصص في نقل اللحوم المجمدة بأنه ينبغي عليه حفظها في درجة حرارة 1 درجة مئوية والمعنى السليم يشير إلى أن: عقد تحميل حاوية مخصصة للتبريد وهي مملوءة فإن ذلك يكون من أجل نقلها وفق درجة حرارة تبريد معينة.



## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

وهذا يدل على أنّ الضمان الذي يستفيد منه الناقل من طرف الشاحن في حالة تقديم بيانات غير صحيحة واسم بما فيه الكفاية وأنه غالبا ما يمكن للشاحن تحمل المسؤولية لتعويض الأضرار التي لحقت الناقل نتيجة الأضرار التي لحقت البضاعة<sup>1</sup>.

عندما يتعلق التصريح ببقية وطبيعة البضاعة فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر يتعرض له هذه البضاعة، هذا الجزاء يطبق أيضا حتى ولم تكن هناك أي علاقة سببية بين التصريح غير صحيح والضرر الذي يتعرض له البضاعة<sup>2</sup>.

لقد أقرت الغرفة التجارية في محكمة النقض فيها يتعلق بالتصريح الكاذب بأن العلامات والمعايير لم تكن مطابقة لتلك المنصوص عليها في سند الشحن تسمية خاطئة، ولا كان ذات معدن متلاعب، وأيضا دون غير صحيح، مجرفة ميكانيكية مزودة بملحقاتها لم يتم التصريح بوزنها<sup>3</sup>.

وخصت محكمة النقض الفرنسية، تم التصريح على أن شحنة من الخشب ذات الوزن يقدر بـ 32.342 طن في حين أنه يعيد الانتقال إلى مناء الشحن كان لها وزن. الوزن المكتسب، حيث بلغت 26.550 طن، غير أن رافعة السفينة لم تكن لتتحمل حملا أكثر من 25 طن في لحظة الوصول، فإن العماد الذي كان يدعمها تكسر، وألحق اضرار بالسفينة محكمة النقض رفضت ضد قرار محكمة الاستئناف الذي ادان وكيل الشحن لتعويض الضرر اللاحق بالناقل، بعد أن ميز العلاقة السببية بين الخطأ والضرر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - نسيمة أمال جيفري ، المرجع السابق ص193.

<sup>2</sup> - نسيمة أمال جيفري ، المرجع نفسه، ص133.

<sup>3</sup> - mémoire didier picom , l'absence de faute du transporteur maritime de marchandise, 2005,p33

<sup>4</sup> - Mémoire chda rizk,La responsabilité du chargeur dans le domaine l'affrètement et du transport maritime,2000,p35.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

فهي مسؤولية ثقيلة فرضها المشرع الشاحن الذي لا يعطي معلومات حقيقية مادام أن الفعل المسؤول عن أي ضرر هو نتيجة عدم صحة المعلومات<sup>1</sup>.

### **المبحث الثاني: صور تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

تتمحور صور المسؤولية المحدودة للناقل البحري في الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الوطنية حول تحديد نوع الاضرار التي تلحق البضاعة والتي يلتزم بموجب ذلك الناقل بالتعويض عنها طبقا لأحكام المادة 802 من القانون البحري التي تنص: " يعد الناقل البحري مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني".

وكذا المادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر...".

وبالتالي يقع على عاتق الناقل البحري الالتزام بإيصال وتسليم البضاعة للشاحن الذي تكون غايته هي نقل تلك البضاعة على أن تصل دون عيب وبفلس الحالة التي تسلمها في ميناء الشحن على أن يتم وصولها للميناء المتفق عليه في الوقت المحدد<sup>2</sup>، وأي إخلال من طرفه كأن يلحق البضاعة تلف أو هلاك أو يتأخر في التسليم يعد مخلا بالتزامه وتقوم مسؤوليته في التعويض مما فات صاحبها من فرصة الكسب أو وقوع له خسارة والتي لا يمكن له التملص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي أو حالة من حالات الإغفاء.

لكن خروجاً عن القواعد العامة التي تلزم بتعويض المضرور عن كل الضرر الذي أصابه وجدت المسؤولية المحدودة كنتيجة لفكرة توزيع مخاطر النقل البحري من خلال تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بوضع سقفا لقيمة التعويض وبالتالي تحديد حد

<sup>1</sup> - نسيمه أمال جيفري ، المرجع السابق، ص134.

<sup>2</sup> - مراد بسعيد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003-2004، ص 27.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

أعلى للمسؤولية والتي لا يجوز الحكم بأكثر منها مخما بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة أو الضرر نتيجة إخلال الناقل بأحد التزاماته.

انطلاقاً من ذلك سنتطرق في هذا المبحث لمعرفة صور تحديد هذه المسؤولية سواء كان ذلك في الاتفاقيات الدولية أو في التقنيات الداخلية والتي جمعت بين حالة هلاك وتلف البضاعة سنتطرق لها في (المطلب الأول)، وحالة التأخير في تسليمها في (المطلب الثاني).

### **المطلب الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الهلاك والتلف**

بالرجوع لأحكام المادة 805 من الأمر 76-80<sup>1</sup> قبل تعديلها تتمثل صور المسؤولية المحدودة في صورتين: الهلاك والتلف مع إحالة أحكامها ومضمونها للمادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل بنصها: "... وفقاً للقواعد الموضوعية لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية والمصادق عليها من قبل الجزائر".

لكن بعد التعديل بموجب نص المادة 48 من القانون 98-05<sup>2</sup> تخلى المشرع على نظام المسؤولية المحدودة الوارد باتفاقية بروكسل وأعاد صياغة المادة 805 التي أصبحت تمثل مزيجاً بين أحكام المادة 6 من اتفاقية هامبورغ والمادة 4 الفقرة 5 من اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968.

لقد نصت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية على المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع فيما تعلق بالضرر الناشئ عن هلاك أو تلف البضاعة الذي يصيبها فيؤثر من قيمتها أو في استعمالها لما أعدت له وعليه سنتطرق في هذا المطلب لموقف الاتفاقيات الدولية في تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضاعة في (الفرع الأول)، ومن ثم إلى رأي التقنيات الوطنية في (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر، ع 29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977.

<sup>2</sup> - قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر، ع 47 الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

### الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن هلاك أو تلف البضاعة في الاتفاقيات الدولية

وجدت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي من أجل توحيد قواعد النقل البحري، لذلك سنستعرض بموجب هذا الفرع إلى أهم الاتفاقيات التي أبرمت في هذا المجال في إطار منظمة الأمم المتحدة من أجل محاولة وضع تنظيم قانوني لعقد النقل البحري بسند الشحن من جهة ومحاولة إيجاد توازن في المصالح بين الناقلين والشاحنين من جهة أخرى بعدما اشتكوا من شروط الإعفاء من المسؤولية، الظاهر من خلال الجهود الدولية التي تسعى في كل مرة تطوير هذه القواعد بما يتناسب والأوضاع الجديدة التي تظهر في كل مرة.

وقد أبدى المشرع الجزائري اهتمامه بتوحيد هذه القواعد كون أن الجزائر تعد بالدرجة الأولى دولة شاحنة يلجأ متعاملها للشركات الأجنبية خاصة الأوروبية منها لنقل بضائعهم من وإلى الجزائر بموجب عقود النقل أو الاستئجار<sup>1</sup>.

فانضمت الجزائر في 13/04/1964 إلى اتفاقية بروكسل وعدلت القانون البحري سنة 1976 بموجب الأمر 76-80 بإدراج أحكام هذه الاتفاقية في تقنينها من المواد 273 إلى 286 والتي لا تزال سارية المفعول بالرغم من تعديلاتها، كما نصت المادة 747 من القانون البحري الجزائري: "لا تسري أحكام هذا الباب، مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي، إلا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة، وتسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقية الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية".

مع الإشارة أن المعاهدات تسمو على قوانين الدولة وهذا مبدأ الدستور مكرس بالمادة 154 من دستور 2020: "المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية، حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور، تسمو على القوانين".

<sup>1</sup> - سليم بودليو ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، مج أ، ع 42، ديسمبر 2014، ص 1.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

وعليه سنتعرض لهذه الاتفاقيات تباعا في هذا الفرع اتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكولاتها المعدلة لها (أولا)، اتفاقية قواعد هامبورج 1978 (ثانيا)، وأخيرا اتفاقية روتردام 2008 (ثالثا).

### **أولا- تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها**

لقد جاءت اتفاقية بروكسل بعد شكوى الشاحنين من شروط الإعفاء معاهدة بروكسل خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 وتعرف عرفيا في أغلب الدول باسم اتفاقية بروكسل والقليل منها لا سيما الدول الأنجلو سكسونية بتسمية قواعد لاهاي<sup>1</sup>، دخلت حيّز التنفيذ دوليا في 02 جوان 1931، تم تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي فيسبي في 23 فيفري 1968 وبروتوكول بروكسل في 21 ديسمبر 1979، وقد انضمت الجزائر إلى هذه المعاهدة دون تعديلاتها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71<sup>2</sup>.

#### **1) تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل 1924**

لقد نصت المادة 4 في فقرتها 5 على ما يلي: " لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على 100 جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دُون في سند الشحن."

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

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي ، المرجع السابق، ص 57.

<sup>2</sup> - المرسوم الرئاسي رقم 64-71 المؤرخ في 02/03/1964 المتضمن انضمام الجزائر لمعاهدة بروكسل خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر، ع 28، سنة 1964.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

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

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن<sup>1</sup>.

وعليه طبقاً لأحكام المادة أعلاه فقد حُدّد الحد الأقصى للتعويض بسبب هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ 100 جنيه إسترليني أو ما يعادل قيمتها عن كل طرد أو وحدة دون قيد الدول على أدائه بهذه العملة التي تعد وحدة قياس للتعويض وليس بعملة الوفاء<sup>2</sup>، وعليه فالضابط المختار من طرف هذه الاتفاقية هو الطرد أو الوحدة.

فالطرد يقصد به وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها على أن يذكر عددها في سند الشحن الذي على أساسها تتحدد مسؤولية الناقل، أما الوحدة فهي خاصة بالبضاعة التي تشحن صبا منفردة من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها كالبترو<sup>3</sup>.

وعليه طبقاً للمادة أعلاه فتكون العبارة كأصل بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ لكن في حالة ما إذا لم تصل فالعبارة تكون بالتاريخ الذي كان من المقرر وصولها لميناء التفريغ<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> انظر اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في الموقع الإلكتروني: [https://www.idit.fr/legislation/documents/Conv\\_Brilles\\_25aout1924\\_amendee1968et79.pdf](https://www.idit.fr/legislation/documents/Conv_Brilles_25aout1924_amendee1968et79.pdf)

<sup>2</sup> - رشيد الواحد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة "، مذكرة ماجستير، في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 93.

<sup>3</sup> - عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

<sup>4</sup> - إسماعيل ناوي- عادل بله باسي محمد قرح ، التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2020/2021، ص 38.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **(2) بروتوكول لاهاي في 23 فيفري 1968**

إن قواعد اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم توفق في حل المشاكل التي وجد من المفروض من أجل تسويتها خاصة أمام القضاء بل زاد الأمر سوءاً نتيجة للإيهام والغموض الوارد في أحكام تحديد المسؤولية المحدودة للناقل الواردة بنص المادة 4 الفقرة 5 منها وعلى هذا الأساس أخذت اللجنة البحرية الدولية الأمر على عاتقها وأعدت بعض التعديلات أقرت في هذا البروتوكول لإزالة الشوائب العالقة بالاتفاقية مع رفع مبلغ التحديد.

وعليه فقد ألغيت الفقرة 5 من المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بموجب المادة 2 البند (أ) من بروتوكول 1968 أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس 10.000 فرنك بوانكاريه عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر<sup>1</sup>، وعليه فقد اعتمد في تقدير تحديد المسؤولية على الطرد أو الوحدة أو الوزن مع أيّ الحدين أعلى على أن وحدة الحساب هو الفرنك بوانكاري<sup>2</sup>.

وعلى العموم من خلال استقراء أحكام هذا البروتوكول فقد مست التعديلات أحكام تحديد المسؤولية للناقل البحري كما يلي:

- رفع مبلغ تحديد المسؤولية مع احتسابه على أساس الفرنك البونكاري.
- استحداث وحدة جديدة لمواجهة حالة بضائع الصب.
- إدراج بموجب المادة 2 (ج) ح كما خاص بالحاويات في مجال احتساب الحد الأقصى للتعويض مع الأخذ بعين الاعتبار سند الشحن، مع الأخذ بمعيار نية المتعاقدين في حالة النقل بالحاويات المستخلصة مما دونه الأطراف في سند الشحن.

---

<sup>1</sup> - مروة عوض الطراونة ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون كلية الدراسات العليا، جامعة مؤتة، بغداد، 2017.

<sup>2</sup> - كميّة أعراب ، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 156.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

وعليه فإذا أُشير لعدد الطرود والوحدات الموجودة بالحاوية فيتحدد مسؤولية الناقل على أساس كل طرد أو حدة شحن أما إذا لم يذكر عددها في السند فإن الحاوية بما تحتويه تعد طردا واحدا لذلك فمن مصلحة الشاحن احتساب ما يوجد بالحاوية<sup>1</sup>.

- تنتفي أحكام المسؤولية المحدودة للناقل وعدم استقافته منها في حالة ارتكابه خطأ لا يغتفر سواء هو أو تابعيه وهذا ما يستشف من العبارة الواردة بالمادة 4 الفقرة 5 "في أي حال من الأحوال"<sup>2</sup>.

### **(3) في بروتوكول بروكسل في 21 ديسمبر 1979**

لقد اعتبر النظام النقدي الذي اعتمد في بروتوكول لاهاي فيسبي لتحديد مسؤولية الناقل البحري فاشلا مما استدعى الأمر للبحث عن عملة جديدة لا تتأثر بتقلب الأسعار والتضخم فانعقد بروتوكول بروكسل 1979 أو كما يسميه البعض ببروتوكول الذهب عدل بروتوكول لاهاي فيسبي تقوم على أساس 666.67 وحدة حساب لكل طرد أو وحدة أو وحدتين من الحساب لكل كغ من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما الحد الأعلى والذي يكون لصاحب الحق في البضاعة المطالب بالتعويض إذ أن الخيار مقرر لصالحه<sup>3</sup>.

### **ثانيا- تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ 1978**

لقد جاءت قواعد هامبورغ من أجل سد فراغ النقائص التي رافقت صياغة اتفاقية بروكسل 1924 وبرتوكولاتها المعدلة لها وهذا من أجل ضبط الأسس التي تقوم عليها تحديد مسؤولية الناقل البحري، خاصة بعد التغيرات الاقتصادية والسياسية نتيجة تأثير الدول النامية على التجارة الدولية بعد الحرب العالمية الثانية لكنها لم تتضمن جديدا فيما

<sup>1</sup> - مروي عوض الطروانة ، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن ملزي ، المرجع السابق، ص 66.

<sup>3</sup> - انظر نص المادة 4 (أ) من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المعدلة بموجب البروتوكولين 1968 و 1979.



## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري واقتصر احكامها بالأخذ بقواعد أحكام بالبروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1968 مع بعض التغييرات<sup>1</sup> نذكر منها.

نصت أحكام هذه الاتفاقية في المادة 6 الفقرة 1 (أ) على أن أساس التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضاعة يقوم على أساس ضابطين، ب 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كغ من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلك أو أتلقت، أي على الوزن الإجمالي للبضاعة على ألا يعتد القاضي في حالة النزاع إلا بالحد الأعلى الذي يتحدد على الاساسين المتقدمين<sup>2</sup>.

ثم تأتي بعد ذلك المقارنة بين المبلغين ويكون المبلغ الأكبر هو الحد الأعلى للمسؤولية، على أنه نصت المادة 6 في فقرتها 4 على أنه يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود المسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

والوحدة الحسابية المقصودة في هذه المعادلة طبقاً لأحكام المادة 26 الفقرة 1 هو حق السحب الخاص "DTS" كما عرفه صندوق النقد الدولي<sup>3</sup>.

إضافة لذلك من بين أهم ما جاءت به هذه الاتفاقية في مجال تحديد مسؤولية الناقل نذكر كذلك:

- الأخذ بالمستوعبة كوحدة شحن مستقلة في حالة هلاكها أو تلفها عند تحديد المسؤولية إضافة للحاويات.
- معالجة مسألة الجمع بين التعويضات المستحقة على الناقل في حالة حدوث ضررين كالهلاك والتلف لتقادي إثراء الشاحن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 335.

<sup>2</sup> - أ كميلا عراب ، المرجع السابق، ص 158.

<sup>3</sup> - انظر نص اتفاقية هامبورغ بالموقع الإلكتروني الرسمي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي:

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules)

<sup>4</sup> - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص 157.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- النص الصريح على استقادة تابعي ووكلاء الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية، وكذا استقادة الناقل الفعلي تابعيه ووكلائه<sup>1</sup>.

### ثالثا- تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام 2008

تختلف اتفاقية روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا عن الاتفاقيات الأخرى في تحديد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بواجباته المسببة لهلاك أو تلف البضاعة ففرقت بين المسؤولية عن الهلاك والتلف من جهة وعن التأخير في التسليم من جهة أخرى النقطة التي سننتظر لها في المطلب اللاحق.

إضافة إلى أنها وسعت من بنطاق تطبيق تحديد مسؤولية الناقل فأصبح الأمر لا يقتصر على هلاك أو تلف البضاعة وإنما يمكن التمسك بها عن أي ضرر آخر يلحق بالمدعي نتيجة إخلاله بالتزاماته الأخرى ولو لم ينتج عنها تضرر البضاعة وهذا ما يستشف من نص العبارة الواردة بنص المادة 59 من اتفاقية روتردام: "تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محددة"<sup>2</sup>.

وعليه فأهم الأحكام التي نصت عليها هذه الاتفاقية:

- تبنيها أيضا لوحدة حساب جديدة "حق السحب الخاص" كأساس لحساب التعويض القانوني للشاحن عن البضائع الهالكة أو التالفة نتيجة إخلاله بالتزاماته مع زيادة الحد الأدنى للتعويض ليلبلغ 875 وحدة حسابية عن كل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية عن كل كغ من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة وهذا طبقا لنص المادة 59 من الاتفاقية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - سليم بودليو ، المرجع السابق، ص 521.

<sup>2</sup> - مروة عوض الطراونة ، المرجع السابق، 63.

<sup>3</sup> - انظر اتفاقية روتردام 2008 بالموقع الرسمي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي:

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules)

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

- رفعت من الحدود القانونية للمسؤولية الناقل عن سابقاتها من الاتفاقيات خاصة فيما تعلق بالحدود القانونية للمسؤولية عن الطرد أو الوحدة حسب ما نستشفه من نص المادة 59 أعلاه.

- اتباع الاتفاقية لضابطين في تحديد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة وهو القائم على أساس وضع مقابل مالي للتعويض عن كل طرد أو وحدة الشحن أو كغ الواحد للبضاعة الهالكة أو التالفة خلال عملية النقل<sup>1</sup>.

- التخلي بصفة نهائية عن الصلة بين قيمة التعويض والقيمة الذهبية التي تبنتها قواعد هامبورغ بصورة احتياطية معتمدة على حق السحب الخاص كأساس لتحديد القانوني للمسؤولية.

- وعليه فنلاحظ أن اتفاقية روتردام تهدف إلى خلق نوع من التوافق بين المعاهدات الدولية ذات الصلة وليس إنشاء نظام قانوني موحد يحكم كافة وسائط النقل الدولي<sup>2</sup>.

### **الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التقنيات الداخلية**

سنتطرق في هذه النقطة إلى دراسة موقف التشريع المصري (أولاً)، ثم موقف المشرع الجزائري من تحديد مسؤولية الناقل (ثانياً).

#### **أولاً-موقف المشرع المصري**

إن التشريع المصري استمد أحكامه في تحديد مسؤولية الناقل البحري من قواعد هامبورغ عامة، وخالفها فيما يتعلق بمبالغ التحديد، إذ اعتمد على المعيار المزدوج عند تحديد مسؤولية الناقل البحري فاعتمد على الطرد أو الوحدة في حساب التعويض بالنسبة

---

<sup>1</sup> - يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام - دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، مج 39، ع 2، 2017، ص 289.

<sup>2</sup> - أسماء أحمد الرشيد ، نطاق تطبيق قواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، مج 16، ع 1، 2019، ص 130.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

للبنائع عالية القيمة قليلة الوزن نسبيا، وعلى كل كغ بالنسبة للبنائع ثقيلة الوزن قليلة القيمة نسبيا<sup>1</sup>.

وهذا طبقا لأحكام المادة 233 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري التي تنص: " تحدد المسؤولية أيا كان نوعها عن هلاك البنائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي، أي الحدين أعلى".

وقد أوردت المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية على أن تحديد مسؤولية الناقل يكون على أساس 3 ضوابط<sup>2</sup> مع إعطاء حرية الاختيار لصاحب الحق في البضاعة أيها التحديد الأكثر ارتفاعا وفقا لمصلحته<sup>3</sup> وهي

- عدد الطرود أو الوحدات الشحن للبضاعة الهالكة أو التالفة بمبلغ 2000 جنيه عن الطرد الواحد أو الوحدة.
- وزن البضاعة بمبلغ 6 جنيهات عن كل كغ من الوزن الإجمالي لها.
- وإما الجمع بين الضابطين فتكون العبدة بعدد الطرود أو الوزن البضاعة تبعا لأعلى المبلغين وقد اختير هذا الحل الأخير ونص عليه بموجب أحكام المادة 233 الفقرة الأولى، وهذا ما أكدت عليه المذكرة.

أما إذا هلك البضاعة أو تلفت داخل الحاويات فقد نص المشرع المصري بالمادة 233 من قانون التجارة البحرية على ما يلي: " وإذا اجتمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، عد كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعين الحد الأعلى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة".

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص 158.

<sup>2</sup> - رشيد الواحد ، المرجع السابق، ص 90.

<sup>3</sup> - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص 158 .

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **ثانيا - موقف المشرع الجزائري**

إن المشرع الجزائري كما سبق ذكره أعلاه صادق على اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 دون بروتوكولاتها الاثنتين، كما أنه لم يصادق لا على اتفاقية هامبورغ التي تستدعي الانضمام إليها التخلي عن العمل بأحكام اتفاقية بروكسل تدريجيا كأقصى تقدير لمدة 5 سنوات، ولا على اتفاقية روتردام.

تنص المادة 805 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع والتي مفادها: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدوّن هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى، 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 كغ 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 الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري".

وعليه طبقا لهذه المادة نجد أن تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري يقوم على ضابطين، فإما كأصل يكون الناقل مسؤولا في حدود تصريح الشاحن أو ممثله عن طبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، أو استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك تكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية لا تتجاوز في حالة الهلاك والتلف 10.000 وحدة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، و30 وحدة حسابية عن كل كلغ يصاب بالبضاعة من هلك أو تلف.

كما نصت المادة 805 في فقرتها 4: " يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من 65,5 ملغ من الذهب على أساس 900 من 1000 في النهاية، ويمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة

**الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**  
ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

وفي حالة استخدام الناقل للحاويات أو أية أداة تجميع أخرى العبارة في تحديد مسؤولية الناقل بأي المبلغين أعلى هو عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، وفي حالة تضرر تلك الأداة ولم تكن مملوكة للناقل فتعتبر وحدة شحن أخرى، وهذا ما نصت عليه المادة 805 الفقرة 2 و3 من القانون البحري الجزائري: " في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي 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".

وعليه فنلاحظ أن المشرع الجزائري قد اقتبس أحكام المادة 805 من القانون البحري الجزائري من أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذا بروتوكولها المعدل لها لسنة 1968 بأخذها لوحدة مبلغ التحديد الوارد بها بالرغم من أنها لم تصادق عليه وقد أصاب المشرع في ذلك كون أن العملة بالذهب قد أزيلت بموجب اتفاق جمايكا<sup>1</sup> وكذا البعض من أحكام اتفاقية هامبورغ.

**المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في التسليم**

بنفس المنهج الذي اتخذناه في المطلب الأول نتطرق لدراسة تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير في التسليم حسبما جاءت به الاتفاقيات الدولية في (الفرع الأول)، ومن ثم إلى رأي التقنيات الوطنية في (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - مراد بسعيد ، المرجع السابق، ص 60.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في التسليم في الاتفاقيات الدولية**

سنتطرق في هذا الفرع للأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية حول تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بنفس المنهج الوارد أعلاه ووفقا للأحكام الواردة بشأنه وذلك كما يلي: اتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكولها المعدل لها لسنة 1968 (أولا)، اتفاقية قواعد هامبورج 1978 (ثانيا)، وأخيرا اتفاقية روتردام 2008 (ثالثا).

#### **أولا- تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكولها لسنة 1968.**

من بين الانتقادات التي وجهت لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 كونها لم تنص على أحكام تحديد مسؤولية الناقل في حالة التأخير عن التسليم واكتفت بحالتي الهلاك والتلف وهذا كون السفن آنذاك لم تكن متطورة وعليه كانت الملاحة آنذاك تقوم على المجازفة من الصعب توقع تاريخ الوصول للوجهة المحددة، وبالرغم من ذلك فقد رأى بعض الفقهاء أنه تم النص عليها ضمنا بالتالي انقسمت الآراء إلى اتجاهين.

- **اتجاه أول**، يرفض فكرة أنه يوجد نص غير صريح عن تحديد مسؤولية الناقل في حالة التأخير عن التسليم فلاوجود لها لا في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ولا في بروتوكول سنة 1968 والقول بغير ذلك فهو تحميل النص أكثر مما يحتمل وعليه فهو أمر متروك للسلطة التقديرية للقاضي<sup>1</sup>.

- **الاتجاه ثاني**، يرى أصحاب هذا الاتجاه أنه تم النص على التأخير لتحديد مسؤولية الناقل البحري ضمنا كون أن عبارة "اللاحقة بالبضاعة أو المتعلق بها" الواردة بنص المادة 4 فقرة 5 قصد بها المسؤولية عن التأخير ولو كانت الاتفاقية قد نصت عليه صراحة لما أضيفت هذه العبارة التي جاءت شاملة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرحمن حلو أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري - دراسة مقارنة، مجلة المنارة، مج 13، ع 8، 2007، ص 112.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن حلو أبو حلو، المرجع السابق، ص 112

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أما بالنسبة لموقف القضاء فقد اختلف أيضا في تطبيقه لأحكام اتفاقية بروكسل:

- **الاتجاه الأول:** يذهب هذا الاتجاه إلى اعتبار أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لا ينطبق على التأخير في التسليم أو ما يسمى بالضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير. ففي الكثير من القضايا اعتبر التأخير في الالتزام لا يخضع لقواعد هذه الاتفاقية واستند في الحكم على أنه التزام بتسليم البضاعة في الوقت المحدد والمتفق عليه ويدخل ضمن الالتزامات التي فرضتها المادة 2 من الاتفاقية على الناقل لا غير<sup>1</sup>.

- **الاتجاه الثاني:** ذهب إلى أن اتفاقية بروكسل تنطبق على الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في التسليم ومن أمثلة ذلك ما ذهبت إليه محكمة استئناف باريس أكثر من مرة إلى أن المادة 4 الفقرة 5 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 تنطبق على الضرر الاقتصادي للتأخير في التسليم كما أكدت محكمة النقض كذلك ذلك.

### ثانيا- تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ 1978

لقد نصت اتفاقية هامبورغ في المادة 5 الفقرة 1 على ما يلي: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن الهلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم..." وبذلك فقد أدرجت هذه الاتفاقية حالة ثالثة التي تحدد فيها مسؤولية الناقل، كما عرفت المادة 5 الفقرة 2 مفهوم التأخير في التسليم على أنه: "يقع التسليم في التأخير إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقط، مع مراعاة ظروف الحالة".

أما فيما تعلق بتحديد المسؤولية الناقل في حالة التأخير فقد نصت المادة 6 الفقرة 1 (ب) من الاتفاقية: "تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع

<sup>1</sup> - عبد الرحمن حلو أبو حلو، المرجع نفسه، ص 113.



## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع."

وعليه ما يمكن ملاحظته من خلال هذه المادة أن اتفاقية هامبورغ لم تعتمد من أجل تحديد الحد الأقصى للتعويض وبالتالي تحديد مسؤولية الناقل على الطرد أو الوزن وإنما اعتمدت على "أجرة النقل".

كذلك نصت المادة 6 الفقرة 1 (ج) على ما يلي: "لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيقدر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه."

وبالتالي فقد عالجت الاتفاقية كذلك مشكلة الجمع بين التعويضات المستحقة التي تؤدي لإثراء الشاحن دون وجه حق في حالة حدوث ضررين كالهلاك والتأخير عن التسليم<sup>1</sup>.

### **ثالثاً - تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام 2008**

لقد نصت المادة 60 من اتفاقية روتردام تحت عنوان حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر بما يلي: "... وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ ما يعادل ضعفي ونصف أجره النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن تتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة 1 من المادة 59 في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية". وعليه نلاحظ أن هذه المادة أوردت اشتراط لم يسبق النص عليه في الاتفاقيات السابقة.

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص 157.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

**الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في التسليم في ظل التقنيات الداخلية**

سنتطرق في هذه النقطة إلى دراسة موقف التشريع المصري (أولاً)، ثم موقف المشرع الجزائري من تحديد مسؤولية الناقل (ثانياً).

### **أولاً- موقف المشرع المصري**

لقد نصت المادة 240 الفقرة 3 من القانون التجاري البحري المصري على ما يلي: "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في التسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 من المادة 233 من هذا القانون".

وعليه بالرجوع لأحكام هذه المادة فقد ساوى المشرع المصري بين تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف البضاعة وبين حالة التأخير في التسليم أي لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كغ من البضائع المتأخرة، على عكس اتفاقية هامبورغ التي تحدد تعويض التأخير بمرتي ونصف للأجرة النقل المستحقة للبضائع المتأخرة كما سبق ذكره أعلاه.

وعليه فالمشرع المصري وسّع في الأحكام التي تحمي الشاحن على التي تنص عليها اتفاقية هامبورغ، فأعطى لحالة التأخير في التسليم نفس الأهمية التي توليها لحالة هلاك أو تلف البضائع وهذا نتيجة لخطورة الوضع والأضرار التي يمكن أن تصيب البضاعة ذاتها.

### **ثانياً- موقف المشرع الجزائري**

حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل في حالة تأخره عن تسليم البضاعة كما تم الاتفاق عليه بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة من

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

البضاعة المتأخرة دون أن يتجاوز التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري<sup>1</sup>.

فلاحظ أن المشرع الجزائري بالرغم من أنه منضم ومصادق إلا على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 إلا أنه قام بنقل حرفي لنص المادة 6 الفقرة 1 (ب)<sup>2</sup> إذ تنص المادة 805 من القانون البحري الجزائري: "... عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، وفي الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع...".

من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري يفرق بين حالتي وهما:

- حالة وجود اتفاق صريح أو ضمني على موعد التسليم على خلاف اتفاقية هامبورغ التي اشترطت ان يكون صريحا.
- حالة عدم النص على الميعاد وعدم تحديده فهنا يتم التسليم في حدود المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة الظروف والملابسة، وعليه فهنا الأمر يرجع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع ولا يخضع لرقابة المحكمة العليا، على أنه يقصد بالتزام الناقل بالحرص هو التزامه بالقيام بأي عمل في إطار تخصصه وليس مجرد أداء عادي أي التزام الرجل العادي وهو الرجل المتوسط الحرص والانتباه دون خبرة، وعليه فقد وفق المشرع الجزائري في اعتبار التأخير في التسليم من موجبات تحديد المسؤولية الناقل البحري كونه بذلك أقام التوازن العقدي بين هذا الأخير وبين الشاحن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - كميلة أعراب ، المرجع السابق، ص 153.

<sup>2</sup> - قانة إكرام، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2018/2019. ص 52.

<sup>3</sup> - محمد أمين شيخي ، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع - دراس مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل، أبو بكر بلقايد تلمسان، مج4، ع1، 2017، ص366 و367.

## **الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع**

### **ملخص الفصل:**

تطرقنا في هذا الفصل إلى مبحثين، في المبحث الأول تحدثنا عن تبرير اعتناق الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية مبدأ تحديد المسؤولية والتي كان بعضها قائم على مبدأ الملائمة والبعض الآخر على مبدأ العدالة ثم أشرنا إلى الوصف القانوني الذي يتناسب مع الحد الأعلى للتعويض والغرض الذي وجد لأجله وفي الأخير إلى شروط استفادة الناقل البحري من مبدأ تحديد المسؤولية.

أما فيما يخص المبحث الثاني فتطرقنا إلى صور تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من خلال الإشارة إلى كل الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية في كل صورة من الصور التي تمثل في المسؤولية عن الهلاك والتلف والمسؤولية عن التأخير في التسليم.

## الفصل الثاني:

الأثار المترتبة عن تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

عند تأكد القاضي من توافر شرط استفادة الناقل البحري للبضائع من تحديد مسؤولية ووفقا لتحديد السابق المبين في الفصل الأول التزم القاضي بقوة القانون إلى إعمال قواعد التحديد الواردة في التقنين البحري واتفاقية بروكسل بحسب الحالة المعروضة عليه.

على أن القاضي لا يلجأ أليا إلى تحديد سقف المسؤولية بمجرد قيامها، وإنما يفعل ذلك عندما يتجاوز مقدار الضرر الذي أصاب البضاعة فعلا المبلغ التحديد المحدد في المادة 5/4 من اتفاقية وذلك وفق الصور التي حددتها في المبحث الثاني في الفصل الأول، فإذا وجد القاضي بعد تقدير الضرر وفقا للقواعد العامة أنه أمام ضرر تجاوز الحد القانوني أنه أمام ضرر تجاوز الحد الأقصى المعين، انتقل إلى أعقد وأصعب مسألة قانونية في نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهي تحديد مقدار الحد الأقصى للتعويض والذي يتعلق بالوحدة الحسابية التي تضرب فيها عدة وحدات من البضاعة المضرورة أو الهالكة والمبلغ الناتج عن عملية ضرب عدة وحدات للنقل المتضررة في الوحدة النقدية المحددة في القانون محل التطبيق ومن جهة أخرى أن التزام الناقل البحري للبضائع هو التزام بتحقيق نتيجة، والنتيجة في عقد النقل البحري للبضائع هو إيصال البضاعة سالمة إلى صاحب الحق فيها، كما وصفت في سند الشحن وفي حالة عدم تحقيق هذه النتيجة تقوم مسؤولية الناقل البحري، ويستحق المضرور التعويض عن الخسائر التي لحقت، وجد نقيض صاحب الحق في البضاعة دقة، عليه أن يتم إجراءات معينة سطرته الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري الذي سار على نهج التشريعات الأخرى والاتفاقيات الدولية.

وعليه قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين خصصنا المبحث الأول إلى مقدار التعويض من خلال وحدة الحساب في المطلب الأول وأساس الحساب في المطلب الثاني أما المبحث الثاني سنتناول فيه تسوية منازعات التعويض ضد الناقل البحري من خلال دعوى المسؤولية في المطلب الأول وإجراءات وتقدم الدعوى للمسؤولية في المطلب الثاني.

### المبحث الأول: مقدار الحد الأقصى للتعويض

إن وضع سقفًا لقيمة التعويض بتحديد حد أعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع يكون بوضع مبلغ معين يتم تحديده وحسابه حسب الحالات التي تم إقرارها في التشريعات الدولية والوطنية.

وعليه سنتطرق في هذا المبحث للنظر إلى مبلغ الحساب مبيّنين مختلف الأنظمة القانونية التي تم اعتمادها لذلك في (المطلب الأول)، مع تحديد أساس الحساب أي الوحدات المعتمدة لذلك في (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: نوع الوحدة الحسابية المعتمدة لحساب مبلغ التعويض

لقد تم اعتماد أنظمة حساب متباينة ومختلفة وفقًا لمتطلبات وضرورات تحول النظام النقدي الدولي.

فجد اتفاقية بروكسل قد اعتمدت الجنيه الإسترليني في المادة 4 في الفقرة 5 بنصها:

"لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، بمبلغ يزيد على 100 جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة ، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دُون في سند الشحن " <sup>1</sup>.

من ثمة تم اعتماد الفرنك البوانكاري في بروتوكول لاهاي 23 فيفري 1968 بموجب نص المادة 2 البند (أ) على أساس 10.000 فرنك بوانكاريه عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر.

إلى أن تم اعتماد بموجب اتفاقية هامبورغ 1978 لحقوق السحب الخاصة "DTS" المعتمدة في أساس الحساب بالمادة 6 الفقرة 1 (أ) أين أكدت عليه المادة 26 الفقرة 1.

<sup>1</sup> - عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 55.

وعليه سنطرق في هذا المطلب دراسة نوع الوحدة الحسابية في اتفاقية بروكسل المعدلة بموجب بروتوكول 1968 في (الفرع الأول)، ومن ثم إلى نوع الوحدة المعتمدة باتفاقية هامبورغ (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الجنيه الإسترليني

إن إقرار الجنيه الإسترليني كوحدة حساب التعويض لم تكن محل دراسة فعلية سواء فيما تعلق باحتساب متوسط أسعار السلع المنقولة أو المخاطر التي قد تطرأ عند النقل البحري للبضائع أو حتى مدى تحمل الشاحن جزء من هذه المخاطر بموجب شركات التأمين، مما أثار جدالات واسعة لحين وقع الاختيار على الجنيه الإسترليني نظر لثبات قيمته في ذلك الوقت وكذا تأثر وسيطرة الطابع الانجلوسكسوني على أعمال المؤتمر آنذاك<sup>1</sup>.

### أولاً - مفهومه

تم اعتماد هذه الوحدة بموجب اتفاقية بروكسل 1924 وقد عرفت المادة 9 من الاتفاقية على أنه: " يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه الاتفاقية القيمة الذهبية "، وبالتالي وطبقاً لأحكام المادة 4 في الفقرة 5 أعلاه التي نصت على: "... بمبلغ يزيد على 100 جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة، أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى... "، أي تحسب المسؤولية المحدودة في هذه الاتفاقية على أساس ما يعادل قيمة كمية الذهب الذي تحتوي عليها 100 جنيه انجليزي ذهباً وليس على أن يكون الدفع ذهباً، لكن بالرغم من ذلك فقد خلقت تقلبات القيمة الاسمية له لعدة إشكالات مما جعل من الجمعية البريطانية للقانون البحري سنة 1950 بإقرار اتفاق شرط الذهب أين تم التنازل عن القيمة الذهبية على أن يكون حد المسؤولية 200 جنيه انجليزي ورقي ورفع مبلغ التحديد بالنسبة للطرد أو الوحدة إلى 400 جنيه سنة 1977 في حالة ما لم يتم تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل.

<sup>1</sup> - عبد الرحمان ملزي ، المرجع السابق، ص 250.



كما نصت المادة 9 الفقرة 2 و3 من الاتفاقية: "وتحتفظ تلك الدول المتعاقدة التي لا يستخدم فيها الجنيه الإسترليني كوحدة نقدية بالحق في التحويل إلى أرقام مستديرة، وفقاً لنظامها النقدي، المبالغ المبينة بالجنيه الإسترليني في هذه الاتفاقية"، وعليه فعدة دول قامت باختيار رقم معين في عملتها الوطنية يعادل مائة جنيه إسترليني كالولايات المتحدة الأمريكية 500 دولار<sup>1</sup>.

أمام هذا الوضع قد يقع قاضي الموضوع في إشكال فيمكن للناقل اختيار عملة بلد معين، وكما قد يختار الشاحن عملة بلد آخر وهو نفس الطرح الذي أقيم أمام القضاء الإنجليزي في قضية "Kinelicsv. Cross sea"<sup>2</sup>، والذي أقر فيه القاضي بتطبيق احكام العقد الذي بين الطرفين في حالة وجود الأضرار التي نصت على الوفاء بالدولار الأمريكي.

أما عن موقف المشرع الجزائري في هذه الحالة يكون فيه الناقل مسؤولاً عن الأضرار في حدود 100 جنيه إسترليني ذهباً محولاً إلى العملة الوطنية عن كل طرد أو وحدة قد هلكت أو تلفت باعتباره مصادق على اتفاقية بروكسل ولكن في أرض الواقع لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية أمام القضاء الجزائري الذي يلزم الناقل بدفع التعويض عن الأضرار كاملة حتى ولو تمسك بتحديد مسؤوليته<sup>3</sup>.

### ثانياً - تقييمه

بالرغم من استقرار القيمة الجنيه الإسترليني في الفترة التي تم إقراره فيه إلا أنه لم يسلم منها بعدها وهذا راجع لسببين ، الخروج عن قاعدة الذهب وجعل للجنيه الإسترليني

<sup>1</sup> - عبد الرحمن ملزي ، المرجع السابق، ص 248 .

<sup>2</sup> - ملخص هذه القضية يعود لتعرض سفينة "Moxonici" لضيق البضائع التي كانت محملة بها نظراً للطقس الرديء الذي كان سائداً خلال فترة النقل من فيينا إلى الكويت، على أنه تم الاتفاق بين طرفي القضية على أنه في حالة النزاع يتم وفقاً لأحكام اتفاقية بروكسل و تعديلاتها 1968، فمن جهة طلب الناقل (الذي هو شركة نقل إيطالية) الوفاء و الدفع بالليرة الإيطالية لا، مصدر صنع البضائع بها، أما المرسل إليهم فطلبوا بالرفاء و الدفع بالدولار الأمريكي، فثار التساؤل حول عملة التحويل هل هي اليرة الإيطالية أو الدولار الأمريكي ؟، و قد قضى القاضي أن عملة الوفاء تكون بالدولار الأمريكي كون أن العقد تضمن أن الأضرار في حالة عدم التسليم و التأخير يتم الوفاء بالدولار الأمريكي .

<sup>3</sup> - عبد الغاني عقون ، المرجع السابق، ص 62.

الورق قوة إلزامية في الدفع نتيجة لكثرة تداوله ، الأمر الذي جعل البعض يرى لا جدو لأحكام المادة 9 من الاتفاقية بعد هذا، ونفس الأمر سايره القضاء الذي أصبح يحسب التحديد القانوني للمسؤولية على أساس 100 جنيه استرليني ورق وبطلان شرط الذهب في العقود، أما السبب الثاني فيتمثل في اختلال التوازن بين الجنيه الذهب والجنيه الورق الذي أصبحت تعادل في القيمة في مطلع العشرينيات إلى أن أصبح 1 جنيه استرليني ذهب يعادل 2 جنيه استرليني ورق بموجب اتفاق "Gentlemen's agreement" والذي كان محل جدل كبير أدت بواذره إلى اعتماد الفرنك بوانكاري<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الفرنك بوانكاري

اعتمدت هذه الوحدة نظرا لضمانه الثبات والاستقرار الوحدة النقدية بما يحتويه من وزن مقدر من الذهب الخالص، ومنه ما يعادل تحويله إلى ما يعادل القدر من العملات الوطنية<sup>2</sup>.

لقد جاءت هذه الوحدة الحسابية بموجب البروتوكول 1968 المعدل لأحكام الحد الأقصى للتعويض بالجنيه الاسترليني الذهب إلى الفرنك بوانكاري وهذا بموجب تعديل اتفاقية بروكسل بالمادة 2 من بروتوكول 1968 الذي ألغى الفقرة 5 من المادة 4 واستبدلها الفقرتين أ وب وج ، وقد أكدت المادة 4 في فقرتها د على أن الفرنك بوانكاريه وحدة نقدية تحتوي على 65,5 مغ من الذهب من عيار 900\*1000 ويحسب القاضي التعويض على أساس عدد الطرود وعلى أساس الوزن ويقوم باعتماد الحد الأقصى الأكبر بينهما، واصبحت العبرة في تحويل المبلغ المحكوم به إلى العملة الوطنية بقانون المحكمة المختصة بالنزاع بتاريخ التحويل وليس بتاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص ص 64، 65 .

<sup>2</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع نفسه، ص 68

<sup>3</sup> - مروي عوض الطراونة ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون، قسم القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة مؤتة، الأردن، 2017، ص 49 .

على ان يكون التحديد القانوني للمسؤولية على اساس عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك من كل كغ من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر<sup>1</sup>.

كما نصت المادة 2 الفقرة د من البروتوكول 1968 على أنه يحدد تاريخ تحويل مبلغ التعويض من الفرنك بوانكاريه للعملة الوطنية على أساس قانون الجهة القضائية المرفوع أمامها النزاع إذ نصت على ما يلي : "... يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها." أما إذا لم ينص قانون تلك الجهة عن ذلك فهذا اختلفت الآراء إلى أربع :

- الأخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم والتي أخذ بها المشرع الجزائري بالمادة 805 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم وذلك لما فيها من فائدة للمضرور<sup>2</sup>.
- " الأخذ بقاعدة تاريخ وقوع الضرر، والتي أخذ بها القضاء الفرنسي في حكم 1975/07/11.
- الأخذ بقاعدة تاريخ الوفاء.
- الأخذ بقاعدة سعر العملة يوم وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو في اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه"<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: حقوق السحب الخاصة "DTS"

#### أولاً- مفهومها

لقد تم إقرار حقوق السحب الخاصة أول مرة بموجب تعديل بروتوكول بروكسل 1979 أو كما يسميه البعض ببروتوكول الذهب الذي عدل بروتوكول لاهاي فيسبي وأهم ما جاء به هو استبدال وحدة الحد الأقصى للتعويض من الفرنك لحق السحب الخاص على أساس 666.67 حق سحب خاص عن كل طرد أو وحدة أو 2 حق سحب خاص عن كل كغ من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة ولكن لم يتم إعمال بهذه الوحدة كون أن

<sup>1</sup> - قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 216 .

<sup>2</sup> - قرارية قويدر، المرجع نفسه، ص ص 218، 219 .

<sup>3</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص 68 .

هذا التعديل لم يصبح نافذا لعدم وصول عدد الدول الموقعة للمطلوب لأجل نفاذه، ومن ثم تم إقرار هذه الوحدة في اتفاقية وطرأت عليها بعض من التعديلات بموجب اتفاقية روتردام<sup>1</sup>.

فلقد جاءت اتفاقية هامبورغ بتغييرات وتطوير في تحديد مقدار الحد الأقصى للتعويض مقارنة مقارنة باتفاقية بروكسل الظاهر من خلال ارتفاع نسبة التعويض واختلاف طريقة حسابه، إذ تبنت نظام "DTS" كوحدة حسابية في تقدير الحد الأقصى للتعويض ، وهو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية البالغة في التجارة الدولية، وهي عملة مفترضة يحددها صندوق النقد الدولي يوميا على اساس الدولار الأمريكي وينشر قيمة حق السحب الخاص بالدولار في مجلة أخبار صندوق النقد الدولي<sup>2</sup> على أن تحسب هذه القيمة على أساس مجموع المبالغ المحددة لكل عملة في السلة بالدولار الأمريكي، باستخدام أسعار الصرف المعلنة ظهر كل يوم في بورصة لندن<sup>3</sup>.

#### ثانيا- التعديلات التي طرأت على وحدة حقوق السحب الخاصة

إن وحدة حق السحب الخاص مثلها مثل سابقاتها تتأثر بالاضطرابات والتغييرات التي تطرأ في النظام النقدي الدولي ولهذا مستها العديد من التعديلات التي في بعض الأحيان أثرت على التعويض لقد كافحت الدول من خلال الاتفاقيات الدولية من أجل تعديل وحدة حق السحب الخاص، فقد كانت قيمتها في البداية ما يساوي 0,888671 غ من الذهب النقي ، ما يعادل 1 دولار أمريكي ، ولكن بعد انهيار بريتنوودز 1973 أعيد تعريف حق السحب الخاص باعتبارها سلة من العملات ما يسمى سلة حقوق السحب الخاصة<sup>4</sup>، ذلك أنه منذ 2016 أصبحت حقوق السحب الخاصة تتألف من 5 أقوى

<sup>1</sup> - قويدر قرارية ، المرجع السابق، ص 226.

<sup>2</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص 76.

<sup>3</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 232 .

<sup>4</sup> - يوسف يونس الحسن، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، مج 39، ع 2، سوريا، 2017، ص 288.

عملات بالعالم وهي: اليوان الصيني، الدولار الأمريكي، الين الياباني، اليورو والجنيه الإسترليني<sup>1</sup>.

لكن بالرغم من ذلك فتواجه هذه الوحدة عدة مشاكل نوجزها فيما يلي:

- عدم إمكانية إصدار صندوق النقد الدولي لكميات كافية من "DTS" للوفاء كعملة احتياط دولية.

- في حالة تبني الدول لها كعملة احتياط عالمية لا يضمن حصول كل دولة على احتياطاتها منها نظرا لنظام التوزيع الحالي لهذه الوحدات الذي يتم على اساس حصة كل عضو في رأسمال الصندوق مما يجعل هذه العملة ورقة ضغط تمارس على الدول.

- أنها عملة دون اقتصاد يعبر عن قوتها ولا بنك مركزي يدافع عنها او احتياطات كافية تساندها، كون أن صندوق النقد الدولي لا يمكنه الاضطلاع بدور المصدر لعملة العالم.

- استخدام "DTS" يقتصر على البنوك المركزية فقط.

- عدم إمكانية استعمالها من قبل الأطراف الرسمية كونها لا تصلح أن تكون عملة احتياط دولية تستخدم من طرف بنك مركزي في دولة ما في سوق الصرف الأجنبي للدفاع عن عملته المحلية ، فإن كان يمكن استخدامها كعملة احتياط دولية فلا يمكن استخدامها كعملة ائتمان على المستوى الدولي<sup>2</sup>.

### ثالثا- تحويل وحدة السحب الخاص إلى العملات الوطنية

على عكس ما جاء باتفاقية بروكسل 1924 فإن اتفاقية هامبورغ قد بينت تاريخ التحويل الذي يكون :

- إما من التاريخ المتفق عليه، وذلك باي طريقة كانت، إما أن يتم الاتفاق على تاريخ حصول الضرر أو تاريخ رفع الدعوى، تاريخ إبرام العقد، تاريخ وصول إلى ميناء التفريغ، تاريخ صدور الحكم أو تاريخ الوفاء.

<sup>1</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة -المرجع السابق، ص 231.

<sup>2</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة -المرجع نفسه، ص 234-

- إما الأخذ بتاريخ صدور الحكم، وهو ما أخذ به لمشروع الجزائري في نص المادة 805 الفقرة 6 من التقنين البحري<sup>1</sup>.

أما عن كيفية التحويل فنفرض بين 3 طوائف عل عكس ما ورد باتفاقية روتردام التي لم تميّز بين الدول كما هو مبين أدناه:

**الفئة الأولى:** الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة العملة لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم المطبقة من طرف صندوق النقد الدولي، وتكون سارية في التاريخ الذي يتم بها التحويل<sup>2</sup>، وهي الفئة التي تنتمي إليها الجزائر باعتبارها عضو في صندوق النقد الدولي، فيجب على القاضي اعتماد هذه الطريقة عند التحويل لكن هذا عندما تتضمن وتصادق على اتفاقية هامبورغ أو بروتوكولها<sup>3</sup>.

**الفئة الثانية:** دول غير عضوة في صندوق النقد الدولي لكن أنظمتها تجيز حساب فيه عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص حسب كل دولة شريطة تبليغ التقدير بقدر المستطاع نفس المبالغ عنها بالوحدات الحسابية<sup>4</sup>.

**الفئة الثالثة:** هي غير عضوة في صندوق النقد الدولي، ولا تجيز أنظمتها حساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص<sup>5</sup> مما جعل من الدول تعود للفرك البواكاريه وسمته وحدة نقدية مقيّمة إياها بما يعادل 65,5 مع من الذهب عيار 900 على الألف<sup>6</sup>. وعند التحويل إما يؤخذ بالتاريخ المتفق عليه من طرف الأطراف، وفي حال عدم وجود اتفاق يؤخذ بتاريخ صدور الحكم أي تاريخ نطق القاضي بالحكم<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص ص 77، 78 .

<sup>2</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة -، المرجع السابق، ص 237.

<sup>3</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص 79 .

<sup>4</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع نفسه، نفس ص.

<sup>5</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة -المرجع السابق، ص 238.

<sup>6</sup> - عقون عبد الغني، المرجع السابق، ص 79.

<sup>7</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة -المرجع السابق، ص 240.

المطلب الثاني: أساس الحساب

لاحظنا عند تطرقنا لصور المسؤولية المحدودة أن الاتفاقيات قد أقرت عدة أسس لحساب الحد الأقصى للتعويض عن المسؤولية المحدودة الناجمة عن حالة الهلاك والتلف فنجد أن اتفاقية بروكسل استخدمت الطرد أو الوحدة ، وأضاف بروتوكول 1968 ضابط آخر وهو الوزن مع ضبط حكم استخدام الحاويات، وكذا التعويض عن المسؤولية المحدودة في حالة التأخير الذي تقوم على أساس أجرة النقل.

وهذا ما سنتطرق له في هذا المبحث فندرس مفهوم الطرد والوحدة في (الفرع الأول)، ومن ثم إلى الوزن وأجرة النقل في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الطرد والوحدة

عند إقرار الطرد والوحدة كأساس لحساب الحد الأقصى للتعويض في المسؤولية المحدودة باتفاقية بروكسل 1924 فقد جاءت أحكامهما غامضة وأثارا جدلا واسعا، فنصت المادة 4 في فقرتها 5: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن 100 جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عمله أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دَوّن في سند الشحن".

وعليه سنتطرق لمفهوم الطرد والوحدة كل على حدا فنتعرض للطرد (أولا)، ثم الوحدة (ثانيا) وأخيرا نتطرق لحكم البضاعة الموضوعة بالحوايات (ثالثا)،

أولا- مفهوم الطرد

هناك عدة تعريفات وضعها الفقهاء للطرد فنجد نتيجة غياب تعريفه بنصوص الاتفاقيات التي جاءت به، وانقسم هؤلاء لعدة اتجاهات:

فهناك من يعتبره، أنها البضاعة التي يقوم صاحبها بتغليفها للمحافظة عليها اثناء النقل فتصبح جزء من البضاعة المنقولة<sup>1</sup>، وعليه فيجب أن يتوفر شرطان لذلك، وهما أن تكون البضاعة مغلفة أي تحزم أو تعبأ في علب، صناديق، أما البضاعة المكشوفة فلا تعد طردا وثانيا أن تعلم ويذكر في سند الشحن عددها وأرقامها وإلا احتسب التعويض على أساس آخر<sup>2</sup>.

وبالعوض الآخر يرى أن " الطرد عنصر الشحنة المتقرّدة في سند النقل بمعنى أن كل وحدة من وحدات الشحنة القائمة بذاتها والتميّزة، غيرها بما يحمله من بيانات وعلامات تذكر في سند الشحن تشكل طردا " وعليه تم توسيع مفهوم الطرد فاعتبرت السيارة ذاتية الحركة طردا، وبالتالي العبرة في تعليم البضاعة وتضمينها في سند الشحن وعليه يشترط أصحاب هذا الرأي أن يكون الطرد مفردا في سند الشحن كيفما كان<sup>3</sup>.

لكن على العموم وجود الطرد يفترض وضع البضاعة في غلاف كصندوق أو كيس مرقم وبه علامات مميّزة وهنا يعتبر كل صندوق أو كيس طردا أي حزمة واحدة أو أكثر معينة بذاتها مهما كانت المادة المغلفة بها أو كيفية وضعها<sup>4</sup>، يذكر عدد هذه الطرود في سند الشحن وعلى أساسه يتم تحديد مسؤولية الناقل عنها وهذا ما أكد عليه القضاء الأمريكي في إحدى الدعاوي المعروضة امامه والذي أكد أن سند الشحن حجة على ما ورد به من بيانات طالما لا يوجد شك حول صحته وذلك دون النظر إلى نوايا أطراف السند إلا في حال غموض البيان<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - كاتيا عصام الصمادي ، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية - دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2017، ص 70 .

<sup>2</sup> - عقون عبد الغني، المرجع السابق، ص 84 .

<sup>3</sup> - عقون عبد الغني، المرجع نفسه، ص ص 85، 86.

<sup>4</sup> - سعدية بن دومية ، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013، ص 59.

<sup>5</sup> - مروى عوض الطراونة ، المرجع السابق، ص 45.



يقصد بالوحدة البضاعة التي تشحن دون أن يتم تغليفها ويعرف عنها فقط وزنها أو حجمها أو قياسها دون أن يتم التعرف على عددها كالأخشاب مثلا واعتبرت المحكمة الأمريكية أن المقصود بالوحدة هي الوحدة القياسية<sup>1</sup>.

وعليه فكل بضاعة لا يمكن تعبأتها كطرود مثل حالة نقل السوائل أو يتم الاتفاق على أن يتم نقل البضاعة صبا أو دون تعبئتها كالحبوب مثلا فهنا يحتسب الحد الأقصى للتعويض عن المسؤولية المحدودة للناقل على أساس الوحدة لا الطرد، وقد لقي هذا الأساس نفس الإشكال الطرود في تحديد مفهومه، فهل يقصد بها الوحدة المادية العرفية، أو وحدة أجرة النقل، أو الوحدة المادية المستعملة في الوثيقة، والتشريعات البحرية في نصوصها المقصودة بالوحدة قد اخذت بالمفهوم الثالث أو وحدة الشحن<sup>2</sup>.

ذلك أن الفقهاء انقسموا إلى أربع اتجاهات في تحديد البضائع التي يشملها مفهوم الوحدة، هناك اتجاه يرى أنها تنطبق على البضاعة التي لا يطلق عليها طرد كبرميل الزيت، وهناك من يرى ان البضائع التي ينطبق عليها مصطلح الوحدة هي البضائع السائبة، أما اتجاه ثالث يرى أنه يقصد بالوحدة هي تلك التي جرى عرف الميناء على اعتبارها كذلك لنوع معين من البضاعة أو المعدة للنقل، أما الاتجاه الرابع والأخير فيرى ان الوحدة ما انصرفت إليه نية المتعاقدين ودونت في سند الشحن<sup>3</sup>.

لكن في بعض الأحيان عندما يثار النزاع أمام القضاء المختص لتحديد الحد الأقصى للتعويض عم مسؤولية المحدودة للناقل نتيجة الأضرار التي أصيبت الشاحن يجد القاضي نفسه أمام بضاعة تحمل وصفين ، وصف الطرد والوحدة معا مما قد يربك

<sup>1</sup> - كاتيا عصام الصمادي ، المرجع السابق، ص 70.

<sup>2</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص 87 .

<sup>3</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة - المرجع السابق، ص 171-

القاضي في تحديد أي الاساسين يجب عليه اعتمادهما ، وهنا أيضا انقسم الفقهاء لعدة اراء في تحديد أساس الحساب<sup>1</sup>:

هناك من يرى أن القاضي المختص ليس لديه الخيار ذلك أن العبرة بالطرد وليس الوحدة ذلك أنه إدراج عدد الطرد لا يهم وزن البضاعة أو حجمها... ، ذلك أن الوزن يهم لاحتساب الأجرة وليس الحد الأقصى للتعويض على أنه يؤخذ بالوحدة في البضاعة التي لا يمكن أن يصطلح عليها طرد، على أن الدكتور عبد الغني عقون يرى أن العبرة بما هو اصالح للشاحن أو المرسل إليه وهذا لسببين:

كون أن اتفاقية بروكسل 1924 جاءت من اجل حماية الشاحنين من تعسف الناقلين وبالتالي احتساب جميع البضائع في حاوية كطرد سيكون اجحافا في حق الشاحن ونوع من الاغفاء من المسؤولية في حال ما إذا لحق البضاعة ضرر، ومن جهة أخرى أن عقد النقل البحري باعتباره من عقود الإذعان فهو يفسر لصالح الطرف الضعيف في هذه العلاقة وهو الشاحن مما جعل المشرع الدولي وحتى الوطني باعتماد اساس حساب آخر<sup>2</sup>.

### ثالثا - حكم البضاعة الموضوعة في الحاويات

إن ظهور النقل بالحاويات قد أظهر تغييرات جذرية في مجال النقل عامة والبحري خاصة، وقد أدى ذلك إلى ظهور معه عدة صعوبات ومشاكل في تحديد الحد الأقصى للتعويض أمام سكوت اتفاقية بروكسل 1924 عن ترتيب أحكامه، ذلك هل أن جمع الطرود أو وحدات الشحن في حاوية التي قد يبلغ حجمها 10 أو 20 م<sup>3</sup> مجرد طرد واحدا، لكن الأمر تدارك وعالجته اتفاقية هامبورغ بالمادة 6 الفقرة الثانية منها بنصها: " لحساب أي المبلغين أكبر للفقرة (أ) من هذه المادة، تسري القواعد التالية :

أ- في حالة استخدام حاوية أو منصة ناقلة، أو أداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في

<sup>1</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص ص 89-90

<sup>2</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع نفسه، ص 90 .

أداة من أدوات النقل هذه، تسحب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكور وحدة شحن واحدة.

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة نقل مستقلة واحدة " .

وبالتالي فقد أكدت هذه المادة أنه لاعتبار الحاوية تتضمن مجموعة من الطرود أو وحدات شحن مستقلة عنها يجذب ذكر عدد الطرود أو وحدات الشحن بسند الشحن وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها وحدة شحن واحدة وهذا ما يضر صاحب الشحن ، وبالتالي يعتد بما تسلمه الناقل فعلا بموجب سند الشحن <sup>1</sup>.

وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري بنص المادة 805 من القانون البحري الجزائري: " في حالة استخدام الحاوية أو اية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر تحديد المسؤولية هو عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري " <sup>2</sup>.

#### الفرع الثاني: الوزن وأجرة النقل

سنتطرق في هذه النقطة لمعرفة الوزن باعتباره وحدة حسابية للتعويض (أولا)، ثم لأجرة النقل (ثانيا).

#### أولا- الوزن

لقد تم استحداث الوحدة الحسابية الوزن كأساس حساب الحد الأقصى للتعويض إلى جانب النظام الثنائي الذي كان سائدا عن كل طرد أو وحدة ، وذلك بموجب بروتوكول 1968 بموجب نص المادة 2 الفقرة 3 التي تنص: " ما لم يعلن عن قيمة وطبيعة البضاعة قبل الشحن ويدون ذلك في سند الشحن فلا يكون الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال مسؤولا عن أي هلاك أو تلف بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة 'لاف

<sup>1</sup> - رشيد الواحد ، المرجع السابق، ص 98 .

<sup>2</sup> - رشيد الواحد ، المرجع نفسه، ص 99.

فرنك لكل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك لكل كغ من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أعلى".

وعليه فأقرار هذا الضابط له نوع من العدالة في احتساب التعويض ذلك أنه أصبح الطرد كبير الحجم لا يتساوى مع الطرد صغير الحجم في احتساب التعويض على أنه احتفظ بأقصى مبلغ للتعويض في المسؤولية عن كغ وفق للتعويض بناء على الطرد والوحدة<sup>1</sup>.

ووحدة الوزن المعتمد بها من طرف القاضي هو الوزن الإجمالي للبضاعة وليس الوزن الصافي مما قد يثير إشكال في حالة تلف البضاعة في الحاويات فهل يحتسب الحد الأقصى للتعويض وفقا للوزن الإجمالي للبضاعة أم حسب الوزن الاجمالي للحاوية ككل بوصفها بضاعة هالكة أو تالفة فقد أجاب القضاء الفرنسي على هذا الأمر بوجوب قضية طرحت أمامه فطبقت الحد الأحد الأقصى للتعويض وفقا للوزن الكلي على أساس أن ما تضرر من أجزاء يشكل عنصر واحد مع الأجزاء السليمة الأخرى<sup>2</sup>.

وعليه وبالرجوع لأحكام المادة 6 من اتفاقية هامبورغ في فقرتها الأولى فقد أعطت الاتفاقية حق الخيار بين أحد الضوابط لتقدير الحد الأقصى للتعويض في حالة ما ذا تم إدراج كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة عدد الطرود أو وحدات الشحن، ومن ذلك يمكن للشاحن المضرور الرجوع لنوع الوحدة الأنسب له لطلب التعويض أما إذا كان الوزن غير معروف فإن معيار الطرد أو الوحدة هو الذي يطبق<sup>3</sup> أما إذا لم تحدد هذه الطرود والوحدات فلا يمكن اعمال معيار الوزن وهذا طبقا لأحكام المادة 6 في فقرتها الثانية من اتفاقية هامبورغ<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - قويدر قرارية ، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة -المرجع السابق، ص 180 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 181 .

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 182 .

<sup>4</sup> - تنص المادة 6 الفقرة 2 (أ) : ... و في خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة " .

## ثانيا - أجرة النقل

تعتبر اجرة النقل من بين الضوابط المستحدثة مع وحدة الوزن والذي يؤخذ به في حالة ما إذا كان الضرر الواقع ناتج عن التأخير في التسليم للمرسل إليه، وهي الوحدة التي أقرتها اتفاقية هامبورغ وكذا روتردام.

وعليه فأجرة النقل هي ذلك المبلغ المالي الذي يقع على عاتق الشاحن مقابل إيصال بضاعته من ميناء إلى آخر من قبل الناقل وتحدد وفقا لوزن الشحنة أو في حالة تباين طبيعة الأشياء المنقولة وترد على الفواتير، بيان الأجرة وغيرها من الوقائع.

ويحسب التعويض بناء على نص المادة 6 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورغ والمادة 805 الفقرة 1 من التقنين البحري يكون بمبلغ مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، ولا يتجاوز مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع وبالتالي فلم تخضع هذه الاتفاقية ولا المشرع الجزائري حساب الحد الأقصى للتعويض عن طريق الطرد أو الوحدة كما كان في اتفاقية بروكسل 1924<sup>1</sup>.

ونذكر كمثال: " إذا مانت البضاعة التي تكفل بها الناقل بناء على التقنين البحري الجزائري هو 200 صندوق من البرتقال واجرة النقل 20.000 دج ، أي 100 دج لكل صندوق، وتأخر تسليم 40 صندوق منها، فأجرة النقل  $100 \times 40 = 4000$  دج، وعليه فيكون الحد الأقصى للتعويض عن التأخير هو  $4000 / 2,5 = 1600$  (مثلي و  $\frac{1}{2}$  أجرة النقل)  $= 10.000$  دج، اما إذا كان عدد الصناديق المتأخر عن تسليمها 100 صندوق فالحد الأقصى للتعويض هو  $100 \times 100 = 10000$  دج  $\times 2,5 = 25000$  دج وبما ان المبلغ يفوق مجموع الأجرة النقل المستحقة المقدّر بـ 20.000 دج وجب خفض التعويض إلى 20.000 دج وهو الحد الأقصى للتعويض عن التأخير " <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - انظر نص المادة 805 الفقرة 1 من القانون البحري الجزائري .

<sup>2</sup> - عبد الغني عقون ، المرجع السابق، ص 106 .

ف نجد تنص المادة 60 من اتفاقية روتردام تنص: " وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ... " .

### المبحث الثاني: تسوية منازعات التعويض ضد الناقل البحري

تعتبر الدعوة القضائية معيار لحماية حق إذا ما توافرت شروطها وبعد قبول الدعوى من الناحية الإجرائية يتعين على الطرف المدعى اثبات ما يدعيه لتقرير مسؤولية الناقل وفق ما يقتضيه القانون وسيتم التطرق له من خلال المطلب الأول دعوى مسؤولية الناقل البحري وسوف نتطرق إلى كل من أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري تم الجهة القضائية المختصة في فض النزاع اما المطلب الثاني سنتطرق الي إجراءات وتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

#### المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يسمح للمضرور ممارسة حقه في الحصول على التعويض من جراء الضرر اللاحق به بسبب الخسائر والأضرار التي أصابت بضاعته يلجأ إلى استعمال حقه في المطالبة القضائية التي تكون بواسطة دعوى ترفع حسب الشروط والأوضاع المقرر قانونياً.

وهذا حسب تقنين الإجراءات المدنية الادارية تحديداً بموجب عريضة افتتاحية مستوفيا الشروط المنصوص في المادة 13 موجهها دعواه أمام الجهة القضائية المختصة اقليميا ونوعياً هذا قبل سقوط الحق في دعوى بالتقادم كما يتعين على استثناء الشروط الشكلية المقررة قانونيا قبل لجوء إلى القضاء .

ومن جهة ثانية وطبقا لنص المادة 738 من قانون البحري الجزائري يتعد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن يدفع المكافأة له والمسمأة أجرة الحمولة.

كما أوضحت المادة 793 على أنه يبدأ عقد الناقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

ومن خلال نص المادتين يلتزم الناقل وفقاً لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد كما سبق الإشارة.

وعليه إذا قامت المسؤولية لناقل البحري للبضائع يقوم الطرف المتضرر برفع دعوى على الشخص مسبب الضرر طبقاً للقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية وهو ما يسمى بالتقادم<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

تتميز الدعوى البحرية بخصوصية تميزها عن باقي الدعاوي الأخرى نظراً لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه، وأطراف عقد الناقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن أولاً أن تنفيذ العقد لا يبقى العلاقة في هذا الإطار البسيط فكثيراً ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث وهو المرسل إليه.

وبالتالي لابد من التطرق إلى أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية وتحديد الطرف الذي ترفع هذه الدعوى والتي تترجم على النحو الآتي:

### أولاً- المدعى أو الطرف الذي يرفع دعوى المسؤولية

لم يرد نص في القانون يعرف المدعى ويمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى

<sup>1</sup> - نورهان حفيظ ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة ماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي ام بواقي، 2015-2016، ص49.

المدعى عليه<sup>1</sup>، فأصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري هم كل من الشاحن والمرسل إليه والمؤمن.

### 1- الشاحن:

يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد الناقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن كما اشارت إلى ذلك المادة 748 من القانون البحري، فالشاحن له الحق في الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال سواء أكان مستلم البضاعة هو الشاحن نفسه أو أي شخص آخر، وسواء تم تعيينه أو كان قابلاً لتعيين على ضوء قابليته وثيقة الشحن للتداول، على حسب شكلها بحيث أن وثيقة الشحن لن تخرج عن ثلاثة أشكال<sup>2</sup>.

### 2- المرسل إليه:

للمرسل إليه أيضاً الحق في رفع الدعوى أمام القضاء وذلك في حالة إذا ما أخل الناقل بالتزاماته الناشئة عن العقد فيمكن للمرسل إليه أن يطالب بالتعويض، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ: 20-02-1990 لقولها أنّ المرسل له حق رفع دعوى ضد الناقل وكذلك الناقلين المتعاقدين<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - عبد الوهاب بوضرسة ، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري، التطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006، ص14.

<sup>2</sup> - سيد احمد بن ديدوش ، دعوى مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، مج 03، ع 07، 2012، ص 313.

<sup>3</sup> -عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة ،مصر، 2002، ص 286.



ولا يستمد المرسل إليه حقه في طلب التعويض من الناقل من فكرة المسؤولية العقدية، لأنه لا تؤيد علاقة تعاقدية بين الناقل بين الناقل والمرسل إليه، ولا يستند أيضا إلى فكرة المسؤولية التقصيرية، لأنه المتوافر شروط قيامها في أغلب الأحيان وأنها يرجع المرسل إليه على الناقل بدعوى المسؤولية، ويستمد حقه في طلب التعويض على الأضرار إلى فكرة النقاد، لأن واجب الناقل هو احترام عقود الآخرين وحتى لم يتطرق المشروع إلى هذا المصدر في التقنين فلا يمكن انكار وجوده.

ولكي يحافظ المرسل إليه على حقوقه اتجاه الناقل، وأن يضمن فعالية دعواه بالمسؤولية ينبغي أن يتقيد بأمرين:

أ- وجوب فحص البضاعة ومراجعتها قبل استلامها وذلك من أجل السناد تبعه أضرار إلى الناقل.

ب- وجوب تقديم احتجاجه للناقل أو نائبه، وذلك وفقا لأشكال والمواعيد المقررة قانونا، وذلك بهدف الحفاظ على حقوق المؤمن على البضاعة والرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل<sup>1</sup>.

### 3- المؤمن:

يمكن أن يكون مدعيا كل شخص حل محل المضرور في حقوقه كشركة التأمين مثلا التي قامت بتعويض الضرر للمؤمن له إذا يحق لها في هذه الحالة اقامة دعوى ضد الناقل وان تحل محل المضرور وذلك بناءً على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه، إلا أنه يفرض في دعوى رجوع المؤمن على الناقل حصول أضرار للمؤمن لأنه وتم

<sup>1</sup> - عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، ص 286.

تعويضه عن صده الأضرار من طرف المؤمن، فيكون لهذا الأخير حق الرجوع إلى الناقل بموجب عقد الحلول<sup>1</sup>.

أن معظم المنازعات البحرية في القضاء الجزائري المطروحة أمام الجهات القضائية المختصة يكون فيها المؤمن مدعيا فهو يحل محل المرسل إليه في النزاع ضد الناقل البحري، وذلك لأن المؤمن يعوض المرسل إليه عن كل الخسائر والأضرار التي لحقت بالبضاعة المنقولة<sup>2</sup>.

### **ثانيا- الطرف الذي ترفع ضده الدعوى**

ان الناقل يمثل الطرف الأصلي الثاني في دعوى التعويض والذي عرفناه بالمدعى عليه، يحدث أن تمتد هذه الصفة التي تابعيه أو وكلائه وفي مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع تخلف صفة الناقل المسؤول عن الأضرار سواء في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن عن حالة عقد ايجار السفينة.

#### **1- الناقل المتعاقد وتابعيه**

تترتب عن نقد النقل البحري للبضائع المسؤولية المدنية عند الإخلال بالتزامات المذكورة في العقد أو بعد الناقل أول شخص نصب على عاتقه المسؤولية ويتابع قضائيا باعتباره هو المسؤول عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار وذلك طبقا لنص المادة 802 ق ب<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - على حسين سوزان ، عقد النقل البضائع بالحاويات دط، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2004، ص219.

<sup>2</sup> - بوعلام خليل، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية نشرة القضاء، ع 65، 2009 المديرية العامة للشؤون القضائية (القانونية)الديوان الوطني لأشغال التربوية، الجزائر ص 184.

<sup>3</sup> - المادة 802 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري، جن رج، ج، ع 47 صادر 27 /6/ 1998.

وقد يستعين بناقلين آخرين فيتولون اتمام مختلف مراحل النقل ويصدر الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تنتج عند تنفيذ عقد النقل تظم المشروع الجزائري هذه المسألة في نص **المادة 764 ق ب** بحيث تنص على أن إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن الناقلين المتعديين اصدار وثائق بشحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بلا اشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن منفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين. ويتبين من خلال المواد 764، 765 ق ب ا ت صاحب الحق بإمكانه مساءلة ناقل واحد ليدفع له التعويض الواجب عن الأضرار، ذلك نيابتا عن باقي الناقلين على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه (المسؤولية بالتضامن)<sup>1</sup>.

## 2- الناقل الفعلي

ان الناقل الفعلي هو الناقل الذي يتعامل مع الناقل المتعاقد على اتمام عملية النقل كلها أو جزء منها، فإذا قام بعملية كلها فإنه يتحمل المسؤولية كلها عند التعويض لصاحب الحق كما أصاب البضاعة من ضرر. أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل فتكون مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال فترة تكفله بها فقط. وبالنسبة للأضرار الواقعة في مراحل سابقة أو لاحقة فيكون المسؤول عنها من كانت في عهده وبالتالي يجوز لصاحب المصلحة الرجوع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو

<sup>1</sup> - محمد ياسين، بوزنية دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مج5، ع 8 ، 2014، ص217.

لكلاهما بالتعويض كونهما متضامنين فيما بينهما على المسؤولية وعلى من دفع التعويض الرجوع علة الناقل الآخر أن كان هو المتسبب في الضرر بموجب دعوى الرجوع<sup>1</sup>.

### 3- مجهز السفينة

تنص المادة 754 ق ب ج على أن إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عند مجهز السفينة التي تحمل البضاعة هو الناقل، وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح<sup>2</sup>، ما أتت به أحكام هذه المادة يعتبر حماية لمصالح الشاحن والمرسل إليه فغن غياب اسم الناقل أو وجود أي في تحديد هويته يتحمل مجهز السفينة المسؤولية وبالتالي يحق لصاحب الحق في التعويض متابعة المجهز قضائيا وبسائل علة أنه هو الناقل<sup>3</sup>.

#### الفرع الثاني: اختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بغرض الفصل في النزاع القائم بين المدعي والناقل الناتج عن مسؤولية هذا الأخير يكون الطرفان معرضان للجوء أمام الجهة المختصة (أولا)، أو عرض النزاع أمام هيئة تحكيم (ثانيا) على أن يحترم الأطراف المواعيد القانونية حتى لا ترفض الدعوى بسبب التقادم.

#### أولاً: الاختصاص القضائي للنظر في دعوى المسؤولية

قام كل من التشريع الجزائري ونظيره الدولي، بتنظيم مسألة الاختصاص القضائي للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفيما يلي عرض لدراسة حول الاختصاص القضائي في كل من القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق ص 78.

<sup>2</sup> - المادة 754 ق ب ج.

<sup>3</sup> - محمد ياسين بوزونية ، المرجع السابق، ص 219.

(1)- الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري: نجد أن المادة 745 من القانون البحري الجزائري تؤكد بأن الاختصاص ينعقد للجهات القضائية المختصة اقليميا، بحيث ينص أن ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهة القضائية المختصة اقليميا حسب قواعد القانون العام، نلاحظ أن نص المادة يجيلنا إلى مراجعة احكام المادة 37 من ق إ م<sup>1</sup>.

بالعودة إلى نص الفرنسي للمادة 745 ق ب ج السالفة الذكر، فإن دافع الدعوى له امكانية اختيار جهة قضائية أخرى كمحكمة ميناء الشحن أو التفريغ بشرط أن يكون الميناء موجودا داخل التراب الوطني لم تكن هناك اشارة من قبل المشرع حول موضوع شرعية اتفاق الأطراف على جهة معينة دون الجهات الأخرى المحددة في القانون<sup>2</sup>.

اصدرت المحكمة العليا قرار بتاريخ 1997/12/16 ملف رقم 16277(الغرفة التجارية والبحرية)، في هذا الشأن بحيث أكدت أنه يمكن لرفع الدعوى أن يختار الجهة القضائية المختصة محليا في حدود ما أقره القانون<sup>3</sup>.

ومن الطبيعي أن يلجئ أطراف أي عقد عند نشوب أي نزاع بينهم إلى قضاء وعرضه على المحاكم المختصة للنظر فيه... نظرا لأنه غالبا ما يكون النقل البحري للبضائع دوليا سنحاول فيما يلي عرض حول الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية.

<sup>1</sup> - الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 1976/10/23 يتضمن ق، ب، ج، ج، ر، ج، ع 29 صادرة في 1977/4/10 المعدل و المتمم.

<sup>2</sup> - شهيرة بلمهوب ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري و اتفاقيات الدولية ،مذكرة ماستر، قانون اعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020-2021 ص65.

<sup>3</sup> - قرار المحكمة العليا، غ، ت، ب بتاريخ 1997/9/16، ملف رقم 162677، نقلا عن شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع دراسة في اطار اتفاقية بروكسل 1924، والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون فرع قانون اعمال كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص136

أ- الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية:

عند الحديث عن الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية نكون بصدد الكلام عن الاختصاص النوعي، والاختصاص القضائي المحلي.

- الاختصاص القضائي النوعي:

يصنف النقل البحري على أنه عمل تجاري، فبطبيعة الحال فإن الدعوى المرفوعة ستكون تجارية، إلا أن المشروع الجزائري خرج عن هذا المبدأ، وقام بعقد اختصاص هذه الدعاوي لجهة أخرى، بحيث صنف ضمن المنازعات البحرية، فنصت المادة 32 الفقرة 7 على أن تختص الأقطاب المختصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات بحيث أن اختصاص هذه الأقطاب هو اختصاص نوعي من النظام العام يثيره القضائي من تلقاء نفسه في أي مرحلة للدعوى<sup>1</sup>.

- الاختصاص القضائي المحلي:

تضمن القانون البحري أحكاما تسمح فيه للمدعي، برفع دعواه أمام أي محكمة من اختياره وفق لخيارات التي يحددها له القانون، وقد نصت المادة 745 ق ب ج " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة اقليميا حسب قواعد القانون العام<sup>2</sup>، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضاعة أو محكمة الميناء التفريغ إذا كانت في التراب الوطني، نفهم مما سبق أن أي دعوى يمكن أن ترفع أمام الجهة القضائية المختصة اقليميا أي مقر إقامة المدعى عليه

<sup>1</sup> - قانون رقم 08-09 مؤرخ، في 2008/2/25، المتضمن ق، إ، م، إ، ج، ر، ج، ع 21.

<sup>2</sup> - أمر رقم 80/76، المعدل والمتمم بالقانون 98-05، المرجع السابق.

ما نصت عليه المادة 37 ق م إ<sup>1</sup>، أو أن ينعقد لاختصاص القضائي المحلي حسب القانون البحري الجزائري للمحكمة التي تقع في دائرتها ميناء الشحن أو التفريغ حسب رغبة المدعي، شرط أن تقع محاكم كل ميناء الشحن والتفريغ في التراب الوطني، انطلاقاً من مبدأ أن محكمة ميناء التفريغ هي التي تختص بالنظر في النزاعات المتعلقة بعقد النقل أصدرت المحكمة العليا قرار بهذا الشأن بتاريخ 20/06/2001 ملف رقم 252824.<sup>2</sup>

هذه القواعد توسع للمدعي مجال اختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلاً أو صاحب حق في البضاعة ومن جهة أخرى تقرير امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.

والمقصود بقواعد القانون العام للمواد 37، 40، 39 قانون إجراءات عليه بناء على هذه القواعد فإن دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري فإن اختصاصها ينعقد بحسب ما ورد في المادة 39/7 ق م إ<sup>3</sup>.

#### - الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية:

نجد أن المادتين 41، 42 ق م إ ن تؤكد أن الاختصاص ينعقد للقضاء الجزائري للنظر في جميع الدعاوي المتعلقة بالالتزامات التعاقدية متى كان أحد أطرافها جزائرياً، ويجوز لهذا الأخير التنازل عن تطبيق هاتين المادتين إما بصراحة وذلك بموجب بند

<sup>1</sup> - قانون رقم 09/08، المرجع سابق.

<sup>2</sup> - قرار المحكمة العليا، غ ت ب، الصادرة في 20/06/2001 ومنه شركة (س ت) ضد الشركة الجزائرية لتأمينات النقل، ملف رقم 252824 - مجلة المحكمة العليا - ع 02-2003، ص 211.

<sup>3</sup> - مواد 37 - 39 - 40 من القانون 09/08، المرجع السابق.

صريح في العقد وإما ضمناً بأن يقوم برفع الدعوى أمام القضاء الأجنبي للتنازل عن تطبيق المادتين سالفتي الذكر<sup>1</sup>.

## 2) الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية:

لقد ذهبت اتفاقية هامبورغ 1978 إلى وضع نظام قانوني واضح بشأن قواعد الاختصاص، وذلك بهدف تخفيف العبء والمشقة على المدعى من جهة واستجابة لمبدأ حرية التعاقد من جهة ثانية فأودعت في نص المادة 21 منها مجموعة من الأحكام راقية استحساناً وذلك لمساهمتها في تحقيق توازن عجزت عن تحقيقه اتفاقيات دولية أخرى كبروكسل التي خلت أوراقها من أي حكم في شأن تحديد اختصاص القضائي<sup>2</sup>.

وبهدف تحديد المختصة، هيأت اتفاقية هامبورغ للمدعى عدة بدائل لاختيار على النحو التالي.

أ- المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامته.

ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي منها.

ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ

<sup>1</sup> - المادة 41-42 ق إ م إ.

<sup>2</sup> - يحي سعيد ، مسؤولية الناقل البحري، دط المحكمة العرين الحدث الإسكندرية، دس، ص77.



د- أي ميناء آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري<sup>1</sup>، ومنه فإنه يجوز للمدعي اقامة دعوى والخيار بين اختصاص محاكم احد الدول التي يقع فيها أخذ الأماكن المذكورة انفاً، وأن قانون الدولة التي اختار المدعي اقامة الدعوى امام محاكمها هو الذي يعين المحكمة المختصة نوعياً ومحلياً بالفصل والنظر بالنزاع<sup>2</sup>.

وبالرجوع على نص الفقرة الثانية من اتفاقية هامبورغ نجد بأنها قد اضافت مكاناً سادساً، وهو أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه حجز على السفينة الناقلة، أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون الدولي<sup>3</sup>.

كما أجازت نفس الفقرة للمدعي عليه في حالة إذا قام المدعي دعواه أمام المحاكم هذه الدولة، وأن يطلب من المدعي نقل الدعوى إلى أحد المحاكم المختصة المذكورة في الفقرة الأولى وذلك من أجل الفصل فيها وعلى المدعي الاستجابة لطلب المدعي عليه، اذ قدم هذا الأخير قبل هذا النقل كحالة لضمان الوفاء بما قد يحكم به في الدعوى لصالحه أي المدعي.

أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل سنة 1924 وكذلك بروتوكول سنة 1968 من أي حكم في شأن تحديد الاختصاص القضائي في حالة ما إذا نشأ نزاع بصدد تنفيذ أو عدم تنفيذ عقد النقل البضائع بالبحر وكأن من جراء هذا الصمت من جانب اتفاقية بروكسل في هذا المجال اذ انتشرت في اغلب الدول البحرية تضمين سندات الشحن شروطها تعين جهة الاختصاص القضائي بصدد تلك المنازعات وقد كانت هذه الشروط محلاً لكثير من النقد إلى جانب تباين مرافق القضاء المختلفة من بلد إلى آخر بصدد تقييم هذه الشروط<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، شركة جلال للطباعة: الإسكندرية، 2007 ص194.

<sup>2</sup> - أحمد حسين، المرجع السابق ص 276.

<sup>3</sup> - كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص188.

<sup>4</sup> - سعدية بن دومية ، المرجع السابق، ص 94.

اما بالنسبة لقواعد روتردام فلقد الفصل الرابع عشر من أحكام الولاية القضائية في الدعاوي المتعلقة بالنقل، وهيأت للمدعي اختبارا بين جهة محاكم ليقيم دعواه أمام أكثرها ملائمة له، وذلك ما لم يتضمن عقد النقل اتفاقا بتحديد محكمة بذاتها، وسماح الاتفاقية الجديدة بمثل هذا الاتفاق قبل النزاع يتيح الفرصة لاستغلال الطرف القوي ضعف الطرف الآخر فيشترط عليه رقت ابرام العقد اقامة الدعوى أمام محكمة قد لا تناسبه.

أما بعد نشوء النزاع فإنه يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة وهو ما أجازته الاتفاقية ينص مادتها الثانية والسبعين يقولها بعد نشوء النزاع يجوز لطرفي النزاع أن ينفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.

أما الاختيار عند عدم الاتفاق على محكمة مختصة فيدور بين المحاكم الأتية:

أ- مقر الناقل أو المنفذ البحري.

ب- مكان التسليم المتفق عليه.

ج- مكان الشحن.

د- ميناء التفريغ.

هـ- الميناء الذي يقوم فيه المنفذ البحري بأنشطته.

وقد اشترطت المادة 74 لي الاعتراف بقرار المحكمة وإنفاذه أن تعلن كلا دولتين المتعاقد تبيين في أي وقت أنها ملزمة بأحكام الفصل الرابع عشر من الاتفاقية<sup>1</sup>.

**ثانيا- التحكيم وتخصص النظر في دعوى مسؤولية الناقل:**

يعتبر التحكيم وسيلة بديلة للقضاء وقد عرفته المادة 37 من اتفاقية لاهاي لعام 1907 بأنه طريقة لفض النزاع بين الدول، بواسطة قضاة من اختياراتهم على اساس اجرام

<sup>1</sup> - بهي الدين محمد، عرض محل لقواعد روتردام 2008، اضراء على اصدار لجنة الأمم المتحدة القانون التجاري، مجمع المنظمة البحرية الدولية، ع مارس 2009، ص17.

الحق في القانون، واتفق الأطراف المشاركة على طرح نزاعهم أمام هيئة التحكيم لغرض حل النزاع القائم بينهم خارج نطاق الدولة دون التقاضي<sup>1</sup>.

فالتحكيم إذا طريق استثنائي لفض النزاعات هذا بالخروج من طرف التقاضي العادية، وقد بات التحكيم الخيار الأوفر لدعوى رجال الأعمال بصفة عامة. كما له من ضمانات تخدم مصالحهم، وأيضاً تخوفنا من الاختلال وعدم التوازن بين الأطراف وخشية من أن يميل القاضي الذي يفصل في الدعوى إلى موطنه على اعتبار اشتراكهما الموطن والثقافة.

وهذا ما لا يحدث في التحكيم بحيث يقوم الأطراف باختيار المحكمين بأنفسهم ويؤكدون من غياب الاختيار إل طرف دون الآخر كذلك لما له من مزايا كالخبرة والسرعة والتخصص كل هذا دفع إلى جذب الأقطاب المتنازعة لتعويض تلك النزاعات للتحكيم. وقد سمحت الكثير من الدول في قوانينها باللجوء إلى هذه الوسيلة بدلاً من القضاء، والجزائر بدورها من بين هذه الدول، فيما يلي دراسة حول التحكيم كخيار لنظر في دعاوي مسؤولية الناقل البحري للبضائع<sup>2</sup>.

### 1) الاختصاص التحكيمي في القانون الجزائري:

نلاحظ أن التقنين البحري الجزائري لم يشر إلى التحكيم كوسيلة لفض النزاعات، وكذلك لم يوجد هناك نص يمنعه هذا ما يعين الرجوع إلى القواعد العامة وتقنين الإجراءات المدنية والادارية نظم المشروع الجزائري هذه المسألة في الباب الثاني من الكتاب الخامس من قانون إ.م.إ تحت عنوان في التحكيم.

بموجب نص المادة 1006 ق إ م إ فإنه يحق لكل شخص الرجوع إلى التحكيم في الحقوق الي له مطلق التصرف فيها على ألا تتعلق هذه القضايا بالمسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة وأهلية الأشخاص كما لا يمكن لأشخاص المعنوية العامة ان تطلب التحكيم

<sup>1</sup> - شهيرة بلميهوب ، المرجع السابق ، ص 68.

<sup>2</sup> - عبد الحميد الحذب ، التحكيم احكامه ومصادره، د ط ج 3، مؤسسة نوفل: لبنان دس-ص 19.

ما عدا في علاقاتها الاقتصادية به الدولية في اطار الصفقات العمومية ان حاولنا اسقاط أحكام المادة سالفة الذكر في حالة الناقل البحري للبضائع يمكننا القول أن كل ناقل أو صاحب شأن في البضاعة الحق في اللجوء إلى التحكيم فقط لحل النزاع الناشئ بينهما سواء كان الناقل طبيعي أو من أشخاص المعنوية الخاصة وحتى العامة مثل <sup>1</sup>CNAN.

تضيف المادة 1007 ق إ م إ أن اللجوء إلى التحكيم يمكن أن يكون موجب شرط سابق ادراج في العقد الذي أبرمه لأطرافه بمعنى أن يتفق الشاحن من الناقل على اللجوء إلى التحكيم في حالة ظهور أي خلاف أو نزاع مستقبلا هذا ما يعرف بشرط التحكيم فيما يتعلق بباب شرط التحكيم فإنه يثبت كتابة اما في الاتفاقية الأصلية وثيقة أخرى نستند إليها، وهذا ما أكدته المادة 1008 ق إ ن إ.

كما يمكن أن يكون اللجوء إلى التحكيم لاحقا للنزاع بمعنى أن يتفق الطرفان على عرض النزاع أمام هيئة التحكيم بعد حدوثه هذا ما نصت عليه المادة 1011 ق إ م إ ما يعرف باتفاق التحكيم<sup>2</sup>.

الفرق الموجود بين الحالتين هو أن شرط التحكيم يكون سابقا للنزاع بحيث الطرفان قد اتفقا مسبقا على اختيار التحكيم أما بالنسبة للحالة الثانية فيكون لاحق للنزاع أي أن أطراف تدقق على اللجوء إلى التحكيم بعد نشوب النزاع بينهما.

فيما يخص مسألة عرض النزاع أمام محكمة التحكيم فإنه يعرض من كل الأطراف معا أو من نيل الطرف الذي يأتي لصالحه تسريع ايجاد حل النزاع هذا ما نصت عليه المادة 1010 ق إ م إ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - قانون رقم 09/08، المرجع السابق.

<sup>2</sup> - شهيرة بلميهوب ، المرجع السابق، ص 69.

<sup>3</sup> - الأمر 80/76 معدل ومتمم لقانون 05/98، مرجع السابق

## (2) الاختصاص التحكيمي في اتفاقية هامبورغ 1978

نصت قواعد هامبورغ مسألة التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع بحراً، فكانت حريصة فيما أوردته من أحكام في هذا الصدد فخصصت المادة 22 منها لهذا الغرض التي اشارت بصريح العبارة في الفقرة الأولى منها أنه يجوز لأطراف أن يدرجوا شروطاً ضمن لاتفاق، ويثبت خطياً بحيث ينص هذا الشرط على أن أي نزاع يتعلق بنقل البضائع سيحال إلى التحكيم فيما يتعلق بمكان التحكيم فإن الفقرة الثالثة من نفس المادة اتاحت مجموعة من الخيارات بشأن أماكن اتخاذ إجراءات التحكيم إذا للمدعي ان يختار سواء مكان في دولة يقع في أرضها أما المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وأن لم يعين له محل رئيسي.

فيأخذ المحل الاعتيادي لإقامته وإلاّ مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه محل فيه أو فرع أو ميناء الشحن أو التفريغ كما له أن يختار أي مكان بعين لهذا الغرض في شرط اتحكم أو لاتفاقاً الخاص به.

بخصوص القانون واجب التطبيق في المنازعة فطبقاً للفقرة الرابعة من نفس المادة، فيوجب على هيئة التحكيم أن تطبق قواعد لاتفاقية في النزاع المطروح عليها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - شهيرة بلميهوب ، المرجع السابق ،ص70.

المطلب الثاني: إجراءات وتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري للبضائع إلى نفس قواعد الإجرامية المنظمة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الأول أما فيما يخص الفرع الثاني سنتطرق إلى تقادم دعوى المسؤولية.

الفرع الأول: إجراءات دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع

نص المشروع في إجراءات معينة يستوجب على الناقل اتباعها واتخاذها خلال مواعيد محددة، والهدف الذي يقصده المشروع هو وضع حد المنازعات التي تنشأ عن عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلة لما تقتضيه هذه العمليات البحرية من سرعة.

وتتمثل هذه الإجراءات التي نص عليها القانون البحري لقبول سماع دعوى المسؤولية في ضرورة اخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خطية إليه في مواعيد قصيرة ابداء من التسليم وذلك حتى يتسنى له التحقيق من الضرر المدعى له في الوقت المناسب<sup>1</sup>.

أولاً- الإخطار

أنه من المنطقي أن نبدأ مطالبة الناقل بالتعويض بإخطار الناقل البحري بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما يحدث ويفحص الأمر ثم تحده قرار فيه، وتعتبر الأخطار اجراء سابق لرفع الدعوى ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحقيقات أو اجراء لإخطار ليس له علاقة بقبول الدعوى أو عدم قبول دعوى إنما لإثبات عدم وجود خسائر واضرار أثناء التسليم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد عبد الله أمين فايد بهجت ، الوسيط في شرح التجارة البحرية الجزاءان الأول والثاني القاهرة- الطبعة 2004-2005 ص153.

<sup>2</sup> - لطيف جبر كومانى ، مسؤولية الناقل البحري، الدار العالمية الدولية لنشر والتوزيع عمان، 2001 ص185.

1) الأطراف المعنية بالإخطار

حددت المادة 1/780 من القانون البحري الجزائري الأهداف المعنية بعملية الأخطار باعتبار أن الأخطار اجراء قانوني يقوم به كل من له مصلحة قانونية به، ويحرر ضد الأشخاص الذين يعتبرون مسؤولة عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة بحيث نجد أن المشرع الجزائري حدد بصريح العبارة الأطراف المعنية بإخطار دعوية يقوم المرسل إليه أو من يمثل بتبليغ الناقل أو ممثله.

أشارت أيضا قواعد هامبورغ في المادة 19 فقرة 08/06/01 إلى الأطراف المعنية بالأخطار نفس الشيء قامت به اتفاقية بروكسل يتعين علينا في هذا الخصوص التعرف على من يوجه لإخطار وللمن يوجه.<sup>1</sup>

أ- أصحاب الحق في تحرير الإخطار:

يحق لكل شخص له مصلحة قانونية أن يحرر الأخطار بما في ذلك المرسل إليه وممثله وفيما يلي دراسة حول هؤلاء.

- المرسل إليه:

يقصد بالمرسل إليه الشخص الذي له صلاحية استلام البضاعة من الناقل وصولها إلى ميناء التفريغ، وقد المرسل إليه هو الشخص المسمى في سند الشحن، أو المظهر الأخير لسند الشحن أو حاملة الأخير فحق المطالبة بالبضاعة وحق الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمنة في سند الشحن نفسه ومنقولة معه، وإن الجائر الشرعي لهذه الوثيقة له الحق في استلام البضاعة.<sup>2</sup>

أشارت قواعد هامبورغ بصريح العبارة إلى أن الأخطار يوجه من خلال المرسل إليه في المادة 01/19 مضيها LA moins que le sestioire ne donne par écrit que train supporteur un avis...

<sup>1</sup> - بلميهوب شهيرة، المرجع السابق، ص57.

<sup>2</sup> - بلميهوب شهيرة، المرجع نفسه، ص58.

إذ ينتهي معنى العبارة إلى أنه أن لم يقدم المرسل إليه اخطار للناقل حول الأضرار اللاحقة بالبضاعة فإنه يعتبر كأنه استلمها في حالة جيدة كما قد اشارت إلى هذا نفس المعاهدة في الفقرة السادسة من مادتها الثالثة.

مجل القول أن صاحب الحق في الدعوى باعتباره صاحب صفة، وهو ذات صاحب الحق في البضاعة ومن يحق له توجيه الأخطار للناقل في حالة ثبوت الخسائر أو الأضرار في البضاعة قد اصدرت المحكمة العليا قراراً في هذا الشأن بحيث رفضت طلبات الشركة الجزائرية للتأمينات وكذلك شركة سوناطراك فقد طالبت بالتعويض عن الخسائر ألا أن الطلبات كانت مرفوضة لكونها لم تبرر صفتها في التقاضي ولم تظهر وثيقة الشحن بل قدمت فقط عقد الحلول وايصال دفع التعويض بعد أن قامت بتسديد قيمة هذا الأخير لشركة سوناطراك المتضررة من الخسائر اللاحقة بالبضاعة.<sup>1</sup>

#### - ممثل المرسل إليه

يحدث بأن يحل محل المرسل إليه شخص طبيعي أو معنوي، فيسلم البضاعة عنه، وفيما يلي دراسة لأشخاص الذين يسمح لهم القانون أن يحلوا محل المرسل إليه.

#### - وكيل الحمولة:

يعمل وكيل الحمولة لحساب من له حق في البضاعة كالمرسل إليه أو وكالات القانونية<sup>2</sup> وكل حامل لسد الشحن، يسمح القانون لوكيل الحمولة بأن يستلم البضاعة باسم موكله بموجب وكالة أن نتصرف في جدوى ما ورد في الوكالة وأتت المادة 621 ق ب ج لتنظيم مهنة وكيل الحمولة فنصت على يعد وكيلا كل تشخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم وبحساب موكله ودفع اجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل اليهم كما أوجب القانون لوكيل الحمولة أن يقوم بتوجيه أخطار للناقل، فنصت المادة

<sup>1</sup> - قرار المحكمة العليا، غ، ت، ب، ملف رقم 145013، 2021/08/30 الصادرة بتاريخ 1996/12/27، قضية ا، و ب، ل، ت ضد (ش، ج للتأمينات)،، 22.22 www.comrsupreme.dz .



624 ق ب ح " يجب على وكيل الحمولة ابداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشرط والمهل المنصوص عليها في العظام البحري الجاري به العمل في الأحوال التي تتوقف فيها كمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل، وعند عدم ابدائه هذه التخفيضات يعد وكيل الجمهورية قد استلم البضاعة في الحالة الموصوفة بوثيقة الشحن أو اعداد وثيقة أخرى، حتى ثبوت العكس".

كما سمح القانون لوكيل الحمولة أن يحل محل المرسل إليه أمام مختلف الجهات القضائية المختصة بصفته مدعيا إذا كان متضرر نتيجة لعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية أو مدعى عليه إذا كان محل دعوى قضائية، وذلك في حدود الوكالة إلى تمنح له هذا الحق استنادا لنص المادة 623 من القانون البحري الجزائري يجوز لوكيل الحمولة أن يدعى أن يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق<sup>1</sup>

#### - مقالول التموين:

ينص المادة 923 وت ب ج في أن يتأخذ مقالول التموين جمع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة وتعيينها وفقا لنص المادة فإن مقالول التموين له كامل الحق في تمثيل المرسل إليه في حال ما إذا كان يعمل حسابه فيخول له القانون حق ابداء التحقيقات ضد الناقل البحري واحضاره عن كل خلل يلاحظه في البضاعة<sup>2</sup>.

#### - وكيل العبور:

يكلف عادة وكيل العبور من قبل اصحاب الحق في البضاعة فيقوم بتسليمها من عند الناقل أو ممثله ويسلمها بدوره لصاحبها كما يقوم وكيل العبور بجميع الإجراءات

<sup>1</sup> - الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المرجع السابق.

<sup>2</sup> - الأمر رقم 80/76، المرجع نفسه.

الضرورية لإخراج البضاعة في أقرب أجل ممكن، ويتكفل بدفع الحقوق والرسوم المستحقة وعند تقده للبضاعة يقوم باتخاذ جميع التحفظات اللازمة<sup>1</sup>.

### ب) الطرف الذي يحذر الإخطار في حقه:

بالعودة إلى الأحكام الواردة في المواد 790/613/588 من ق ب ج وأحكام المادة 19 فقرة 8/6/1 فإن لإخطار بوجيه إلى الناقل أو ممثليه.

#### - الناقل:

تنص المادة 790 ق ب ج أن الأخطار يوجه للناقل كونه المسؤول عن الخسائر أو الاصدار التي تلحق بالبضاعة وأوجبت المادة سالفه الذكر أن يوجه التبليغ للناقل في مناء التفريغ، اذ يمثل الحيز المناسب الاطلاع على أوضاع البضائع ومعرفة ما قد أصابها من أضرار، هذا ما جاءت به مسبقا قواعد هامبورغ في المادة 1/19<sup>2</sup>

#### - مجهز السفينة:

يتحمل مجهز السفينة المسؤولية عن الناقل في حالة عدم وضوح اسم هذا الأخير في سند الشحن، ما نصت عليه المادة 754 ق ب ج<sup>3</sup> وقد اصدرت المحكمة العليا قرار بهذا الشأن في تاريخ 2002/03/05 ملف رقم 271334<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - بوعلام خليل، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، المعاهدات الدولية، نشرة القضاة، العدد 66، مديرية الدراسات القانونية، والوثائق وزارة العدل 2010، ص 214.

<sup>2</sup> - رزيقة عزوز، زهرة أحمد مسعود ، عقد النقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص ادارة أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجبالي بونعامة، خميس مليانة 2015، ص 82.

<sup>3</sup> - الأمر رقم 80/76 المرجع السابق.

<sup>4</sup> - قرار المحكمة العليا غ ت ب، ملف رقم، 271334 الصادر في 05 /03/ 2002، قضية ( أ، ش، ك، و من معها) ضد ( الديوان الوطني المهني للحبوب و من معه) مجلة المحكمة العليا، ع 2، 2007، ص 293.

- وكيل السفينة:

تنص المادة 613 من ق ب ج ، يجوز لوكيل السفينة أن يدعي ان يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان ممثله يمنحه هذا الحق<sup>1</sup>.

- ريان السفينة:

عند وقوع أي نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة ولم يكن هناك وكيل يقوم بتمثيلها فإن التبليغ يوجه إلى الريان السفينة بصفته ممثل للناقل، فقد رأينا أن مجهز السفينة يقوم مقام الناقل في حالة نقل البضائع عن طريق عقد الايجار السفينة، منه تنتهي إلى أن الريان في هذه الحالة هو الذي يمثل المجهز<sup>2</sup>.

الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

من شروط قبول الدعوى رفعها في الميعاد المحدد قانونا يتعين على المضرور أن لا يتماطل في رفع الدعوى وأن لا يفوته الآجال المحددة قانونا خاصة في الأمور المتعلقة بالمسائل البحرية إذ يعد ضبط المواعيد فيها أمر ضروري لذلك ونظرا لأهمية التي يتسببها هذا الموضوع فإننا سنتطرق إلى كل من التقادم في القانون الجزائري وكل من معاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورغ

أولا- التقادم في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل 1924

يعرف التقادم بأنه الوسيلة المثلى لتلخص من الالتزام بمجرد مرور المدة التي عينها القانون ويعتبر احدى وسائل انقضاء الالتزام، وقد أسس بعض الشرائح التقادم على أنه قريته لتنازل ورأيهم في ذلك أن السكوت الدائن عن المطالبة بحقه طوال المدة القانونية يفهم منه أنه قد تنازل عن الدين<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - الأمر رقم 80/76 ن المرجع السابق.

<sup>2</sup> - رزيقة عزوز زهرة ، احمد مسعود ، المرجع السابق، ص84.

<sup>3</sup> - إيمان حسن الجميل فتحي ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري د، ط، دار الجامعة الإسكندرية 2009 ص ص

وقد نص المشرع الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد البحري في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة في ثلاثة مواد وهي 742، 743، 744<sup>1</sup>. بحيث يفهم من نصوص هذه المواد أن المشرع الجزائري قد حدد مدة التقادم سنين، نبدأ سريانها من اليوم الذي سلمت فيه البضاعة أو اليوم الذي سلمت فيه البضاعة أو اليوم الذي سلمت فيه البضاعة أو اليوم الذي يجب أن تسلم فيه، وذلك في حال رجوع أطراف عقد النقل على بعضهما البعض، وبسنة واحدة في حالة الدعوى على الناقل وبثلاث أشهر في حالة رجوع دفع التعويض أو استلم تبليغ الحضور أمام المحكمة على المتسبب في الأضرار الحاصلة للبضاعة<sup>2</sup>.

وبالرجوع إلى معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة سندات الشحن لسنة 1924 نجد أنها نصت في المادة الثالثة، وبالضبط الفقرة السادسة على أن مدة التقادم هي سنة ولا يجوز الاتفاق على انقاصها إلا أنه يجوز تمديد هذه المدة باتفاق الأطراف على أن يحصل ذلك بعد وقوع الحادث وكشف الضرر ويسرى التقادم الذي ورد في هذا النص على دعاوى المسؤولية هذا الناقل والتي تتعلق بالبضاعة ومن ثم فإنه لا يسري على دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل، وقد أخضع هذا النص كل المسؤولية للتقادم أم كان نوعها سواء عقدية أو تقصيرية<sup>3</sup>.

### ثانيا- التقادم في معاهدة هامبورغ 1978

أما بخصوص قواعد هامبورغ بصفة خاصة في هذه المسألة وهي كذلك لطمت مسألة تقادم الدعوى بشأنها مثال القوانين والمعاهدات سالفه الذكر، ألا أن نصوصها جاءت مخالفة لنصوص السالفه فحسب المادة 20 للاتفاقية، فإن أي دعوى تتعلق ينقل

<sup>1</sup> - بوبكر سخر ، القانون البحري، دط، دار هومة، الجزائر، 2005 ص166.

<sup>2</sup> - بوعلام خليل، المرجع السابق، ص230.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دط، الدار الجامعة الجديدة الإسكندرية 1999، ص ص346-347.

البضائع لم نجد فيها إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنين فيسقط بالتقادم<sup>1</sup>. فنجد أن قواعد هامبورغ ضاعفت المدة مقارنة باتفاقية بروكسل وقواعد القانون الجزائري.

فجددت اتفاقية هامبورغ ان سريان التقادم يبدأ من تسليم البضائع، فنصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أن يبدأ من يوم قيام الناقل تسليم البضائع أو تسليم على أن يبدأ من يوم قيام الناقل تسليم البضائع أو تسليم جزء منها في حالة عدم تسليم البضاعة يأخذ باخرة يوم كان ينبغي أن سلم فيه اضافة إلى أنه بحسب اليوم الأول في الميعاد<sup>2</sup>. اجازت الفقرة الرابعة تمديد مدة التقادم في أي وقت اثناء سريانها ولكن انتظرت أن يقع ذلك بإعلان كتابي يصدر من المدعي عليه لصالح المدعي، كما اجازت اطالة المدة لعدة مرات ولكن بذات الكيفية<sup>3</sup>.

أما الفقرة الخامسة اجازت اقامة الشخص الذي يحمل مسؤولية دعوى تعويض أو دعوى الرجوع رغم انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها سابقاً، بشرط أن يقيم المدعي الدعوى خلال المدة المسموح بها في قانون الدول التي اتخذت فيها الإجراءات، ورغم ذلك يجب أن لا تقل المدة المسموح بها عن تسعين يوماً، تبدأ من اليوم الذي قام فيه ادعائه الدين أو من يوم اعلانه بالدعوى المقامة عليه إذا لم تكن قد سددت قيمة الدين (عدم الوفاء)<sup>4</sup> حين أصدرت الغرفة التجارية والبحرية في 10 ماي 1992 ملف رقم 89781 قرار حول تقادم الدعوى تقادم الدعوى المرفوعة من المرسل إليه يوم 13 ماي 1985 بعد استلامه للبضائع في 13/01/1983<sup>5</sup> بحيث طبقت احكام 743 من القانون البحري.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع السابق ،ص194.

<sup>2</sup> - سعيد يحي ، مرجع سابق ص 74.

<sup>3</sup> - محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق ص 247.

<sup>4</sup> - أحمد محمد حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، دط، منشأة المتعارف خلال جرى وشركائه، الإسكندرية، دس، ص، 200.

<sup>5</sup> - قرار المحكمة العليا غ. ت.ب الصادر في 10 / 5 / 1992 قضية (ش، ك، ش) ضد (ش، ج، ت، و، ن ومن معها، ملف رقم 89781، 2021/07/02، www.wicate.sbadz.13.32

وقد كان التطبيق صحيحا لأن تلك الدعوى رفعت خارج مهلة السنة المنصوص عليها، في قرار آخر صادر في 18 أبريل 1994 ملف رقم 120633 فنصت فيه المحكمة العليا بفض القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي حكم بالقضاء دعوى المرسل إليه كونها رفعت بعد مضي مهلة السنة من تاريخ تفريغ الحمولة واضحت الغرفة التجارية والبحرية ان مهلة السنة تسري من تاريخ تسليم البضاعة وليس التقريع لها أيضا قرار بهذا الخصوص صادر في تاريخ 1989/04/10 ملف رقم 54006 المستند إلى أحكام المادة 884 ق ب ج<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - قرار المحكمة العليا غ ت ب الصادر في 1989/04/30 قضية ص و ت ن ومن معه ضد (ش، ج، و، ب ومن معها) ملف رقم 54004، مجلة المحكمة العليا، ع، 03 الصادر في 1991 ص 103.

## خلاصة الفصل الثاني

تطرقنا في هذا الفصل إلى معرفة ما يدور حول مقدار الحد الأعلى للتعويض من احكام، فبينّا بالمبحث الأول مقداره، عن طريق تحديد في نوع النظام النقدي المعتمد بالمطلب الأول، من الجنيه الإسترليني، للفرنك البوانكاري لحق السحب الخاص إلى ما أصبح يطلق عليه بحقوق السحب الخاصة، ثم تطرقنا في المطلب الثاني، لأساس الحساب، هل يعتمد على حساب الحد الأقصى للتعويض على الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن أو الأجرة.

ثما بينا في المبحث الثاني لفض النزاعات الناتجة عن الاخلال الناقل البحري للبضائع بالتزامه، فتطرقنا في المطلب الأول لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفي المطلب الثاني لإجراءات التقادم ودعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الخاتمة



يعتبر النقل البحري بحق وسيلة ضرورية من أجل النشاطات والتجارة البحرية على مستوى الدولي والداخلي على حد سواء ولما كان النقل البحري يتسم بالصفة الدولية في غالبه استدعى الأمر سن قواعد موحدة لتحكم المسائل التي تثيرها حتى لا يتغير الإطار القانوني المنظم لهذا القطاع من كإدارة السفينة والتي هي أداة حدود الدولة الواحدة وكان إن تم ذلك بمقتضى عدة اتفاقيات دولية والتي سعت جاهدة إلى القضاء على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الوطنية المختلفة التي كانت تحكم مسؤولية الناقل البحري.

ولعل من أكثر المسائل التي حظيت بالنقاش مسألة تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بحدود قصوى لا يمكن تجاوزها ذلك اشد ما كان يحرص عليه المؤتمرون هو عدم ائقال كاهل الناقل بأعباء قد لا يقوى على تحملها والقطاع لازال في مهده، وكان أن تقرر هذا الأصل فعلا، إذ اقرت الاتفاقية حدود قصوى للتعويض في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري على الأضرار اللاحقة بالبضائع.

فبعد تحليل محاور هذا البحث يمكن القول أن موضوع تحديد مسؤولية الناقل في النقل البحري للبضائع كان ولازال على قمة المسائل القانونية الجديرة بالبحث والدراسة لما يهدف اليه من حلول للمشاكل الكثيرة التي تشهدها المنازعات الناجمة عن نقل البضائع عبر البحر، وذلك من خلال دراسة ما جاءت به قواعد الاتفاقيات الدولية ونصوص القانون البحري الجزائري، حيث أن هذه التشريعات حاولت حماية الطرف الضعيف في عقد النقل وسعت إلى تحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة في هذا العقد.

ولعل أهم ما تعرضنا إليه هو توحيد قانون دولي النقل البحري في سبيل خلاص المضرور من انحياز التشريعات الوطنية للدول الناقلة بخصوص التعويض الذي يمكنه استفادة عند ثبوت مسؤولية الناقل أو تابعيه

لقد سمحت لنا هذه الدراسة من خلال المقارنة التي اجريت بين قواعد اتفاقية بروكسل هامبورغ وروتدام بالكشف عن خبايا نظام الحد الأقصى للتعويض، والذي يعتبر تحديدا قانونيا لما يمكن أن يبلغه مدى التعويض عما يلحق البضاعة من هلاك أو تأخير وبالتالي يجب على القاضي أنه لا يحكم على الناقل أو تابعيه بأكثر منه مهما تجاوزت قيمة الضرر ذلك الحد. كما أنه ذو طبيعة مزدوجة فهو من النظام العام في حدود الدنيا الاتفاقية التي تجمع الشاحن بالناقل فيقع الاتفاق بأقل منه تحت طائلة البطلان المطلق سواء كان ذلك في الاتفاقيات الدولية او القانون البحري من جهة أخرى وهو ليس من النظام العام في حدوده العليا اذ يجوز للشاحن أن يتفق مع الناقل على تعويض الجبر مما قرره في النصوص القانونية.

وبخصوص الجدل الفقهي الحاصل حول مبررات نظام الحد الأقصى للتعويض تم التوصل إلى أن هذا النظام يستمد شرعيته من ضرورة يقتضيها توازن المصالح المتعارضة وذلك عندما لا يصرح الشاحن بقيمة البضاعة ونوعها قبل الشحن، لأن اطلاق التعويض في هذه الحالة ليصل التعويض الكامل فيه اجحاف بحق الناقل الذي لا يعلم بحقيقة البضاعة حتى يعاملها وفق ما تتطلبه طبيعتها من أجل الحفاظ عليها. اذن يعد التوازن المصالح في عقد النقل المبرر الوحيد الذي يستخلص منه نية المجتمع الدولي من وراء تقرير هذا النوع من التعويض المترتب على هلاك البضاعة أو تلفها أو الضرر الناشئ عن تأخيرها.

وحتى لا ينفر مستعملي مرفق النقل البحري من جراء الإسراف في استعمال هذا وهو تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع لقد قرنت الاتفاقيات الدولية الاستفادة من هذا الأصل بضرورة أن يكون الناقل البحري حسن النية أما أن يثبت سوء نية بحيث تأكد أن الضرر يعود إلى غشه أو إلى خطأ من جانبه أو تابعيه يرى القاضي المعروض عليه

النزاع أن الضرر يعود للغش امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى كما لا يستفيد من الحد الأقصى في حالة تدوين الشاحن بيان لقيمة البضاعة ونوعها وفي حالة التصريح الصحيح حول البضاعة من قبل الشاحن.

لقد ساد الغموض على عدة نصوص من معاهدة بروكسل ومنها بالأخص المادة 5/4 منها، إذ تسببت عال بمشاكل كثيرة دارت حول مفهوم الطرد والوحدة، مما أدى إلى اختلاف الفقهاء والقضاء حول مفهومها باعتبارهما ضابطين يرجع إليهما القاضي في حساب الحد الأقصى للتعويض وبالتالي توجب عنه اختلاف في تقدير التعويض الذي يستحقه المضرور بهذا السبب وغيره يمكن القول أنه كان من الأجدر بوضعي اتفاقية بروكسل اعادة صياغة الفقرة الخامسة من المادة الرابعة منها نظرا لما تركته من اثر بالغ في تقدير التعويض حيث أنه أدى إلى اختلاف القضاة بهذا الشأن، إذ أن منهم من ذهب إلى ابرام الناقلين أو تابعيهم بدفع التعويض وفق حد أقصى ومنهم من ينظر إلى الجانب الأخلاقي الذي لم تكن الاتفاقية واضحة بخصوصه فقررت أن يحكم على المسؤول بالتعويض الكامل عن الضرر اللاحق بالبضاعة لكن الحكم الأول لا يتماشى مع العدالة ومبدأ حسن النية الذي يجب أن يسود المتعاقدين، كما أن بقاء الفقرة غامضة دون صياغة واضحة في معاهدة بروكسل الأصلية سيكون له واقع كبير على الشاحنين المنتمين للدول المنضمة لهذه المعاهدة، دون الانضمام إلى بروتوكول تعديلها، مما قد يحرم هؤلاء من الحصول على تعويض كامل يتناسب مع ما اصابهم من خسائر أو أضرار، فيختل التوازن الذي اقيمت من أجله المعاهدة وتميل الكفة إلى الجهة الدول الناقلة وتكون بهذا المعنى تكون الاتفاقية راعية لمصالح الطرف القوي في عقد النقل البحري على حساب الطرف الضعيف، كما لا يسعنا في هذا الصدد الا أن نشيد بما صرحت به اتفاقية هامبورغ بخصوص تقدير التعويض في حالة الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم

البضائع إلى ممن له الحق عليها فقد قطعت بذلك الشك باليقين في تنظيم المعاهدة للتعويض المستحق عن حالة التأخير وقد تبعتها اتفاقية روتردام في ذلك.

تأتي اتفاقية روتردام في المرتبة الأولى لاتفاقيات البحرية الدولية من حيث ارتفاع الحدود القصوى المقررة للمضرور في حالة الهلاك والتلف اللاحق بالبضائع، إذ يفوق مبلغ التعويض في قواعدهما الحد القانوني للتعويض الذي جاءت به معاهدتين هامبورغ ومعاهدة بروكسل بتعديلاتها، أما بخصوص مبالغ الحد الأقصى للتعويض عن حالة الضرر الناجم عن تأخير في تسليم البضاعة إلى صاحبها فتساوى فيها في اتفاقية هامبورغ وروتردام والمقدرة بضعف اجرة النقل مرتين ونصف.

وبخصوص الإجراءات الممهدة للدعوى في النقل البحري للبضائع فإن الأخطار دور هام فهو يسهل على المضرور اثبات الأضرار في حالتي الهلاك والتلف ولا يترتب على عدم ارسال المضرور الأخطار إلى الناقل سقوط الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري وإنما تؤدي إلى صعوبة اثبات تلك الأضرار وهذا حسب أحكام الاتفاقيات الثلاث بروكسل، هامبورغ، روتردام أو القانون البحري الجزائري وأما في حالة التأخر وتسليم البضائع فإن غياب تقديم الاخطارات يؤدي إلى سقوط الحق في رفع الدعوى شكلا طبقا لاتفاقية هامبورغ و روتردام.

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً- الكتب

#### أ. الكتب العامة:

1. أحمد محمد حسني- التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، دون طبعة، منشأة المعارف خليل حواء وشركائه الاسكندرية، دون سنة.
2. أحمد محمد حسني- النقل الدولي البحري للبضائع، دار منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية سنة 1998.
3. ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دون طبعة دار الجامعة الاسكندرية سنة 2009.
4. سحر أبو بكر القانون البحري، دون طبعة - دار هومة الجزائر سنة 2005.
5. سوزان على حسين، عقد النقل البضائع بالحاويات، دون طبعة دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية سنة 2004.
6. عاطف محمد الفقيهي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر العالم لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978 دار النهضة العربية القاهرة سنة 1997).
7. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري دار الجامعة الحديدية مصر سنة 2002.
8. عبد الحميد الحذب التحكيم أحكامه ومصادره دون طبعة الجزء الثالث مؤسسة نوافل، لبنان دون سنة.
9. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول-دار النهضة بالقاهرة سنة 1968.
10. عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة الجزائر دون طبعة سنة 2006.
11. علي البارودي، مبادئ القانون البحري اللبناني، منشأة المعارف الاسكندرية دون طبعة سنة 1983.

12. فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي دار النهضة العربية بالقاهرة سنة 1985.
13. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري عام 1978، قواعد هامبورغ منشأة المعارف بالإسكندرية 2008.
14. كمال حمدي، القانون البحري اشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون طبعة سنة 1997.
15. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح التجارة البحرية الإجراءات دار النهضة- القاهرة- الطبعة قانون القاهرة 2005.
16. محمد زهدور المسؤولية عن فعل الأشياء، مسؤولية مالك السفينة في القانون المدني- دار الحداثة ببيروت سنة 1990.
17. مصطفى كمال طه اساسيات القانون التجاري والقانون البحري، دار الجامعة بدون تاريخ نشر.
18. مصطفى كمال طه التوحيد الدولي البحري دار الفكر الجامعي، د ط، 2007.
19. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة الأولى سنة 2006.
20. مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، الدار الجامعة الجديدة- الاسكندرية سنة 1999.
21. هاني محمد دويدار القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية لطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة دون تاريخ نشر.
22. هاني محمد دويدار- على البارودي، القانون البحري دار الجامعة بيروت دون تاريخ نشر.
23. وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان.

### ب. الكتب الخاصة:

1. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري المحكمة العريني، الاسكندرية، دون طبعة، دون سنة النشر.
2. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة، عمان 2001.
3. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية 1995.

### ثانيا: الأطروحات والمذكرات الجامعية

#### أ. أطروحات الدكتوراه:

1. عبد الرحمان ملزي ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة يوسف بن خدة بن عكنون الجزائر 2006-2007.
2. قويدر قراريه، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان 2017-2018.
3. ليلي قماز الدياز، أحكام النقل الدولي متعددة الوسائط، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان 2013-2014.
4. محمد دهانه ، دفع المسؤولية المدنية للناقل أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص كلية العلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان.
5. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري للجزائر والاتفاقيات الدولية، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان 2001-2012.



### ب. مذكرات الماجستير:

1. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري- تيزي وزو 2013.
2. ستوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع دراسة في أصول اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع أعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة مولود معمري تيزي وزو 2006.
3. سحولي صلاح الدين- دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون أعمال- كلية الحقوق جامعة السانبا وهران 2006-2007.
4. سعدية بن دومية- مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام- مذكرة ماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة وهران 2013.
5. عبد الغني عقون، الحديد القانوني مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة الماجستير في الحقوق فرع عقود ومسؤولية- كلية الحقوق جامعة يوسف بن خدة، بن عكنون الجزائر 2009.
6. مراد بسعيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان 2003.
7. مروى عوض الطروانه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون كلية الدراسات العليا جامعة مؤتة بغداد 2017.

8. نسيمه أمال جيفري ، اكالات المنشأة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن مذكرة ماجستير قانون اعمال كلية الحقوق مدرسة الدكتوراه جامعة وهران 2010-2011.

### ج. مذكرات الماستر

1. اسماعيل ناوي، عادل بلة ياسي محمد قرح البرهان الناقل البحري لبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر في قانون اعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الشهيد دة لخضر الوادي 2019-2020.

2. اكرام قانة، مسؤولية الناقل البحري مذكرة ماستر في قانون أعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة خيضر بسكرة 2018-2019.

3. بلميهوب شهيرة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري واتفاقيات الدولية مذكرة ماستر قانون أعمال كلية الحقوق جامعة مولود معمري تيزي وزو 2020-2021.

4. عزوز رزيقة وأحمد مسعود زهر، عقد النقل البحري للبضائع مذكرة ماستر إدارة أعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة 2015-2016.

5. عولة نورة واخرينين مريم، تحديد مسؤولية الناقل الجوي مذكرة لماستر خاص معمق كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة احمد بوقرة بومرداس- بودواو 2006/2007

6. نرهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015-2016.

### ثالثا: المجلات

1. أسماء أحمد الرشيد لطاق تطبيق قواعد روتردام مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، 2019، ص130.

2. بن ديدوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون والنقل المجلد 3، العدد 7، 2012.
3. بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية نشرة القضاء العدد 65، 2009 المديرية العامة للشؤون القضائية(القانونية) الديوان الوطني لأشغال التربوية.
4. بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري المعاهدات الدولية، نشرة القضاء مديرية الدراسات القانونية والوثائق وزارة العدل العدد 66، 2010.
5. سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل مجلة العلوم الاسبانية المجلد أ، العدد 42 ديسمبر 2014.
6. قرارية قويدر نظام الحد الأقصى لتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل المجلد 4 العدد 05، 2017.
7. محمد أمين شيخي، مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل ابو بكر بلقايد تلمسان المجلد 4، العدد 1، 2017.
8. محمد بهي الدين، عرض محل لقواعد روتردام 2008 أضواء على اصدار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري مجمع المنظمة البحرية الدولية دون عدد مارس 2009.
9. يوسف يونس الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام - دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسة العلمية - سلسلة العلوم والاقتصادية والقانونية، المجلد 39 ، العدد 2 2017 ص 289.

### رابعاً: النصوص القانونية

#### أ. الأوامر:

1. أمر رقم 58-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن قانون المدني الجزائري الجريدة الرسمية عدد 31.
2. أمر رقم 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية الجزائرية عدد 29 الصادر في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم المؤرخ في 25 يونيو 1998.

#### ب. القوانين

1. القانون رقم 05/58 يعدل ويتمم الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 متضمن القانون البحري الجريدة الرسمية الجزائرية عدد 47 صادر في 27 جوان 1998.
2. قانون رقم 09-08 مؤرخ في 18 صفر 1924 الموافق لـ 25 فيفري 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية الجريدة الرسمية الجزائرية عدد 21 صادرة في 23 فيفري 2008.

#### ج. المراسيم التشريعية:

1. المرسوم الرئاسي رقم 64-71 مؤرخ في 02/03/1964 المتضمن انضمام الجزائر لمعاهدة بروكسل خاصة بتوحيد القواعد النصوص التشريعية المتعلقة بسندات الشحن الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 28 سنة 1964.

### د. القرارات القضائية:

1. قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية الصادرة في 1989/04/30 قصة ص، وت، ن ومن معه ضد (ش ج، وب ومن معها) ملف رقم 540004، مجلة المحكمة العليا عدد 03 الصادر 1991، 103.
2. قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية البحرية رقم 27/334 الصادر بتاريخ في 2002/03/05 قضية (اش ك ومن معها) ضد (الديوان الوطني المهني للحبوب ومن معه)، ملف مجلة المحكمة العليا عدد 02 2007، ص293.
3. قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية الصادرة في 10 ماي 1992 قضية (س ك ش) ضد ش، ج، ت، و، ن، ومن معها) ملف رقم 89791، 2021/07/02. [www.wicate.sbadz.13.32](http://www.wicate.sbadz.13.32)
4. قرار المحكمة العليا-الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 145013، 2021/08/30 الصادر بتاريخ 1996/12/27 قضية، وب ل ت (ش ج لتأمينات) 22 [www.comasupreme.dz](http://www.comasupreme.dz)
5. قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية الصادرة في 2001/06/20 ومنه شركة (س ت) ضد (شركة الجزائرية للتأمينات النقل) ملف رقم 252824، محكمة العليا عدد 02-2003 ص211.

### خامسا: المراجع باللغة الفرنسية

1. mémoire didier picon ,l'absence de faute du transporteur de maritime de marchandise,2005
2. mémoire chada rzik la responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement du transport maritime,2000.

سادسا: المواقع الالكترونية

[https :www.idite.fr/le gestatif/ documents/ convrnllles 25 aout 1924  
amen de 1968 et 79 PDF.](https://www.idite.fr/le_gestatif/documents/conventions/25_aout_1924_amen_de_1968_et_79.pdf)

[https://uncitral.un  
org/or/ textes / transport doods/ conventions/  
hamburg.crules](https://uncitral.un.org/or/textes/transport_doods/conventions/hamburg.crules)

## فهرس المحتويات

| الصفحة | الموضوع                                                                               |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|        | شكر وعرفان                                                                            |
|        | اهداء 1                                                                               |
|        | اهداء 2                                                                               |
|        | قائمة المختصرات                                                                       |
| 1      | مقدمة                                                                                 |
| 7      | الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع                   |
| 9      | المبحث الأول: قواعد تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع                               |
| 10     | المطلب الأول: مبررات الطبيعة القانونية لتحديد مسؤولية الناقل البحري                   |
| 10     | الفرع الأول: مبررات تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع                               |
| 16     | الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع                  |
| 16     | أولاً- الحد الأقصى لتعويض من النظام العام                                             |
| 17     | ثانياً- الحد الأقصى لتعويض ليس تقديراً جزافياً                                        |
| 19     | ثالثاً- الحد الأقصى تأمينياً                                                          |
| 19     | المطلب الثاني: شروط استفادة الناقل البحري من تحديد المسؤولية.                         |
| 19     | الفرع الأول: عدم تقديم الشاحن بيان الطبيعة البضاعة وقيمتها.                           |
| 20     | أولاً- الشروط الواجب توافرها في البيان                                                |
| 22     | ثانياً- أثره القانوني                                                                 |
| 23     | الفرع الثاني: عدم ارتكاب الناقل لفعل بقصد الأضرار                                     |
| 25     | الفرع الثالث: التصريح الكذب للشاحن حول قيمة البضاعة وطبيعتها.                         |
| 28     | المبحث الثاني: صور تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع                                |
| 29     | المطلب الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الهلاك والتلف.                   |
| 30     | الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن هلاك أو تلف في الاتفاقيات الدولية |



|    |                                                                                              |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 31 | أولاً: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في معاهدة بروكسل سنة 1924 وتعديلها                |
| 34 | ثانياً: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ 1978                          |
| 36 | ثالثاً: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام 2008                          |
| 37 | الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الهلاك والتلف في التقنيات الداخلية      |
| 37 | أولاً- موقف المشرع المصري                                                                    |
| 39 | ثانياً- موقف المشرع الجزائري                                                                 |
| 40 | المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن تأخر في التسليم                        |
| 41 | الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في التسليم في الاتفاقيات الدولية |
| 41 | أولاً: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكولها سنة 1968   |
| 42 | ثانياً: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ 1978.                         |
| 43 | ثالثاً: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام 2008                          |
| 44 | الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في التسليم في التقنيات الداخلية |
| 44 | أولاً- موقف المشرع المصري                                                                    |
| 44 | ثانياً- موقف التشريع الجزائري                                                                |
| 46 | خلاصة الفصل الأول                                                                            |
| 47 | الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع                         |
| 49 | المبحث الأول: مقدار الحد الأقصى للتعويض                                                      |
| 49 | المطلب الأول: جرائم الاعتداء غير العنانية على الشرف والاعتبار                                |
| 50 | الفرع الأول: الجنيه الاسترليني                                                               |

|    |                                                                  |
|----|------------------------------------------------------------------|
| 50 | أولاً - مفهومه                                                   |
| 51 | ثانياً - تقييمه                                                  |
| 52 | الفرع الثاني: الفرنك بواتكاري                                    |
| 53 | الفرع الثالث: حقوق السحب الخاصة "DTS"                            |
| 53 | أولاً - مفهومها                                                  |
| 54 | ثانياً: التعديلات التي طرأت على وحدة حقوق السحب الخاصة           |
| 55 | ثالثاً: تحويل وحدة السحب الخاصة الى العملات الوطنية              |
| 57 | المطلب الثاني: اساس الحساب                                       |
| 57 | الفرع الأول: الطرد والوحدة                                       |
| 57 | أولاً - مفهوم الطرد                                              |
| 59 | ثانياً - مفهوم الوحدة                                            |
| 60 | ثالثاً: حكم البضاعة الموضوعية في الحاويات                        |
| 61 | الفرع الثاني: الوزن وأجرة النقل                                  |
| 61 | أولاً - الوزن                                                    |
| 63 | ثانياً - أجرة النقل                                              |
| 64 | المبحث الثاني: تسوية منازعات التعويض ضد الناقل البحري            |
| 64 | المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري                         |
| 65 | الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع            |
| 65 | أولاً: المدعى أو الطرف الذي يرفع دعوى المسؤولية                  |
| 68 | ثانياً - الطرف الذي ترفع ضده الدعوى                              |
| 70 | الفرع الثاني: اختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع |
| 70 | أولاً: الاختصاص القضائي للنظر في دعوى المسؤولية                  |
| 76 | ثانياً: التحكيم وتخصص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري        |
| 80 | المطلب الثاني: إجراءات ونظام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع  |

|     |                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------|
| 80  | الفرع الأول: إجراءات دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع     |
| 85  | الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع        |
| 85  | أولاً: التقادم في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل 1924 |
| 86  | ثانياً: التقادم في معاهدة هامبورغ 1978                        |
| 89  | خلاصة الفصل الثاني                                            |
| 91  | الخاتمة                                                       |
| 96  | قائمة المصادر والمراجع                                        |
| 106 | فهرس المحتويات                                                |

## الملخص

تقوم المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الوطنية على تحديد نوع الاضرار التي تلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها مما ينجر عنها التزام الناقل بالتعويض عنها.

من اجل تحديد الحد الأقصى للتعويض تم اعتماد أنظمة حساب متباينة ومختلفة وفقا لمتطلبات وضرورات التحول النظام النقدي الدولي على أن يتم احتسابها وفقا لوحدة سواء على أساس الطرد، وحدة الشحن، الوزن أو أجرة النقل على أن أوجدت الاتفاقيات الدولية وحتى المشرع الجزائري طريقا لفض النزاعات الناتجة عن اخلال الناقل البحري للبضائع بالتزاماته في إطار المسؤولية المحدودة.

**الكلمات المفتاحية:** المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع، الحد الأقصى للتعويض.

## Abstract

The limited liability of the shipping carrier of goods is based on international agreements and national legislation on determining the type of damage to the goods, including loss, damage, or delay in its delivery, which results in the carrier's obligation to compensate for it.

In order to determine the maximum compensation, different and different calculation systems have been adopted according to the requirements and necessities of the transition to the international monetary system, provided that they are calculated according to units, whether on the basis of the parcel, freight unit, weight or freight, provided that international agreements and even the Algerian legislator create a way to resolve Disputes resulting from a breach by the shipping carrier of goods of its obligations under limited liability.

**Key words:** The limited liability of the shipping carrier of goods, the maximum compensation.