

## عنوان المداخلة: مسؤولية الناقل البحري و حالات إعفائه منها

اللقب: تكاري

الاسم : هيفاء رشيدة

الرتبة العلمية: أستاذة محاضرة صنف أ

التخصص: خاص

الهيئة المستخدمة: كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة علي لونيبي البلدية 2

الهاتف: 0666 96 64 21

البريد الالكتروني: [haifatekarri@hotmail.com](mailto:haifatekarri@hotmail.com)

المحور الرابع : مسؤولية الناقل البحري بين التحديد والإعفاء.

### ملخص المداخلة باللغة العربية:

عقد النقل البحري هو التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجرة الحمولة، ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد، فإنه يكون مسؤولاً عن الهلاك إذا لم يسلم البضاعة إلى المرسل إليه، وعن التلف إذا لم يسلمها في حالة سليمة وعن التأخر إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد ولا ترفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من المرسل إليه أو عيب خاص في البضاعة، لذلك سنعالج في مداخلتنا هذه مسؤولية الناقل البحري و حالات إعفائه منها.

يعد النقل البحري من أهم أدوات نقل البضائع في دوليا، فبواسطته تتم معظم المبادلات التجارية الدولية. لهذا زاد التركيز عليه على المستويين الدولي والداخلي، و تمت محاولة توحيد القواعد التي تنظمه.

و بالنسبة للجزائر فباعتبارها دولة ساحلية أولت أهمية بالغة لقطاع النقل البحري بوجه عام و نقل البضائع بحرا بوجه خاص منذ استقلالها. و زادت هذه العناية بعد الاصلاحات الإقتصادية بصدر دستور 1989 وما نتج عن ذلك من انفتاح على الأسواق الدولية، والدخول في اتفاقيات شراكة مع عدة بلدان، أين أجبرت على تطوير المنظومة التشريعية التي تنظم مجال النقل البحري للبضائع لتساير التطورات على الساحة الدولية بتكريس أهم أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الموضوع وهذا ما ذهب إليه تعديل القانون البحري الجزائري الذي تم في سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 الذي شجع الإستثمار الأجنبي وسهل عمليات الإستيراد والتصدير التي تحدث من خلال المرافئ الوطنية.<sup>1</sup>

ووفقا لما شرحناه مسبقا ولأن النقل البحري يربط بين عدة أطراف، وفي مناطق تابعة لدول متعددة، كانت هناك محاولات دولية لوضع قواعد وأحكام مشتركة فيما يخص مسؤولية الناقل البحري لتحديد الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري بين مختلف دول العالم. وقد كرس اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ذلك باعتبارها أول محاولة في المضمار، ثم عدلت هذه الاتفاقية بروتوكولات لاحقه في سنة 1968، و 1979، ثم وضعت اتفاقية جديدة حلت محل هذه الاتفاقية، وهي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر، والتي أقرت في 31/3/1978 والمعروفة عالميا باسم قواعد هامبورغ.<sup>2</sup>

هذا وإن الجزائر بالرغم من أنها لم تصادق على اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلا أنها استمدت منها أحكام مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري ولهذا سنعالج في هذه المداخلة الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية و صورها، ثم نطاق مسؤولية الناقل البحري مع حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية و مبدأ تحديدها، و ذلك في ثلاثة محاور كما يلي:

المحور الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري و صورها.

المحور الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري

المحور الثالث: حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري ومبدأ تحديدها

**المحور الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري و صورها**

عقد النقل البحري : هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا لها أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن. لذا في هذا المبحث سنتناول المسؤولية المترتبة عن الاخلال بهذا العقد، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري، و صور هذه المسؤولية كما يلي:

## أولاً- الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

مسؤولية الناقل البحري تعد من أهم موضوعات عقد النقل البحري، فالغالبية العظمى من المنازعات في العمل تدور حول هذه المسألة، لذا كانت موضع اهتمام الفقه. فعقد النقل البحري يضع على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل البضائع وتسليمها سالمة كاملة إلى المرسل إليه، أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه، الأمر الذي يقتضي من الناقل، أو من يمثله المحافظة على البضائع أثناء شحنها ورحلتها ونقلها، وتفريغها، ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله. فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فهلكت البضائع أو تلفت أو تأخر وصولها، قامت مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر المترتب على ذلك. ويرتبط بمسؤولية الناقل البحري النطاق الزمني لها، بهذا نستخلص أنها مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ التزامات عقد النقل.

أما أساس المسؤولية في اتفاقية هامبورغ فقد تطرقت إليها المواد 05، 06، 08، من اتفاقية هامبورغ المتعلقة بأساس و حدود المسؤولية و نظرا لخطورة هذه المواد فقد ثار جدل كبير بخصوصها و ذلك فيما يخص:

- مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عنهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها ما أمكن.

- مصلحة الشاحنين في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها، و قد ذهبت اتفاقية بروكسل إلى أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية لأنه جاء فيها لا تسري أحكام اتفاقي بروكسل إلا على اتفاقيات النقل المثبتة بسند الشحن أو أي وثيقة مماثلة.

و لعل أهم ما قدمته اتفاقية هامبورغ و تتميز به على معاهدة بروكسل هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسؤولية الناقل البحري حيث ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من المادة 05 بالاتفاقية و التي نصت على أن " الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها و كذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 04 ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته" و هي بذلك رتبت بوضوح مسؤولية الناقل عن كل حادث يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها على الوجه المقرر بالمادة 04 من الاتفاقية، و ذلك ما لم يثبت الناقل أنه هو ووكلائه و تابعيه اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث و تجنب نتائجه فألقت بذلك اتفاقية هامبورغ على الناقل التزاما بضمان سلامة البضائع و موعد وصولها فإن أخل به افترض وقوع الخطأ في جانبه و انعقدت مسؤوليته و مفاد ذلك أن المسؤولية في كنف اتفاقية هامبورغ ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر إنما تقوم على فكرة الخطأ المفترض من ثم فليس على المدعى سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل و علاقته السببية بين هذا الخطأ المفترض و ذلك الضرر<sup>3</sup>.

أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري فقد أكد في المادة 770 منه و المادة 773 على أن إلتزامات الناقل هي إلتزامات ببذل عناية، و حسب نص المادة 803، فقرة أ-ط- ل، فلا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة، أما الإلتزام بتوصيل البضاعة فهو إلتزام بتحقيق نتيجة ولدراء المسؤولية، فعلى الناقل إثبات خطأ الغير القوة القاهرة أو السبب الأجنبي.

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري هي مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة .

إلا أن هذه المسؤولية من نوع خاص حيث أن الكثير من أحكامها هي قواعد آمرة متعلقة بالنظام العام. مثال المادة 811 من القانون البحري الجزائري قد جعلت باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل و الناجمة عن المواد 770، 780، 802، 803، 804 . في حين المادة 812، فقرة 01 من نفس القانون تنص على أنه يمكن الإتفاق على إبعاد أو تحديد المسؤولية خلافا في المرحلة السابقة للشحن و اللاحقة على التفريغ .

وكذلك يمكن الإتفاق على تحديد المسؤولية وإبعادها في حالة نقل الحيوانات أو البضائع على السطح نظرا لخصوصية النقل في هذا النوع من البضائع، لأن البضائع المشحونة على السطح تتعرض لأخطار متعددة كالسرقة و التبلل بمياه البحر.

## ثانيا- صور مسؤولية الناقل البحري

يمكننا تصنيف مسؤولية الناقل البحري في ثلاثة أصناف:

### 1- صور المسؤولية عن هلاك البضائع

تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري و التي مفادها : " يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه". هذه المادة جاءت عامة حول ذكر الخسائر و الأضرار، و لم تحدد مقدار أو جسامه هذه الأضرار و مع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها و أثناء عملية الشحن و التفريغ و هو ما يسمى بعجز الطريق، كتبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب ، و منه فقد جرى العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب من نقصانها أية مسؤولية على عاتق الناقل<sup>4</sup>.

### 2- المسؤولية عن تلف البضاعة

يعتبر الناقل البحري مسؤولا عن هذا التلف و المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري تحدث عن الخسائر و الأضرار و بالتالي تدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يصيب البضاعة .

### 3- المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة

نصت المادة 775 من القانون البحري الجزائري على أنه " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة..." وأن المدة المناسبة هي نفسها المدة المعقولة التي يسلم فيها الناقل الحريص البضاعة للمرسل إليه .

يسأل الناقل البحري للبضائع عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في تسليم البضائع، فبغض النظر عن ما إذا كان هناك ثمة هلاك أو تلف يلحق بالبضائع، يسأل الناقل البحري عن التأخير بشرط إقامة الدليل عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في الوصول، فخلافا للهلاك أو التلف الذي يتضمن في طيه الضرر الذي يلحق المرسل اليه و المتمثل في فوات قيمة الأشياء أو الانقاص منها لا يتضمن التأخير في حد ذاته وجها للضرر الذي يلحق بمتلقى خدمة النقل وبعبارة أخرى

قد لا ينتج عن التأخير ثمة ضرر فلا تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما إذا ترتب على التأخير أضراراً بمتلقى خدمة النقل يصبح الناقل مسؤولاً عن التعويض عن هذا الضرر.

## المحور الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري

حيث نعالج في هذا المحور النطاق الزمني والشخصي لمسؤولية الناقل البحري كما يلي:

### أولاً- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

يعرف النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري ثلاثة مراحل هي:

#### 1- المرحلة الأولى تبدأ من وقت تسليم البضائع إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة

هذه المرحلة لا تخضع لأحكام القانون البحري الجزائري، بحكم نص المادة 772 منه، وإنما حسب الاتفاق بين الشاحن والناقل، حيث لهم حرية الاتفاق على ما يناسبهم من قواعد تطبيقاً لمبدأ حرية التعاقد، أو لقواعد العرف السائد. وعلى ذلك يتعين على الشاحن أن يضع البضائع موضوع النقل تحت السيطرة المادية للناقل، وأن يتم هذا التسليم في المكان المتفق عليه. والأصل أن الشاحن هو الذي يقوم بنقل البضائع إلى مكان الناقل حسب الاتفاق، إلا إذا تعهد الناقل باستلامه من مكان آخر، كما لو تم الاتفاق على أن يتم التسليم في مخازن الشاحن (حالة النقل من المخزن للمخزن) أو إستلام البضائع وهي على ظهر السفينة أي أن مسؤولية الناقل البحري على البضائع لا تكون إلا في حالة تواجدها على ظهر السفينة. وإذا كان نقل البضائع يستلزم استعداداً خاصاً وجب على الشاحن أن يخطر الناقل مقدماً بميعاد التسليم ليستعد لذلك و أن يبين ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن، كما لو تطلب نقل البضائع تحضير مركبة خاصة، كأن تكون البضائع لحوماً أو فواكه بحاجة إلى مركبة مبرّدة نظراً لطول الطريق، وحرارة الجو. وفي حالة عدم تحديد زمان التسليم ومكانه في الاتفاق الجاري بينهما، يتم الرجوع إلى العرف السائد في ميناء الشحن لتحديد وقت التسليم ومكانه، وذلك وفقاً للمادة 773 من القانون البحري الجزائري، مما سبق فاستلام البضائع هي واقعة قانونية ترتب إلزاماً على عاتق الناقل البحري.

في هذا المجال نصت المادة 773 من القانون البحري الجزائري: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن على ذلك وأن يبين ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن".

وبعد استلام البضائع من طرف الناقل، يقوم بشحنها على متن السفينة كما نصت على ذلك المادة 773 من القانون البحري الجزائري و المقصود هنا هو تحميل البضاعة في السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، إذ أن إلزام الناقل البحري بالشحن لا يتعلق بالنظام العام وهذا ما يدفعنا إلى القول بأنه يمكن أن يكون عبء الشحن على عاتق الشاحن خلافاً للقانون الفرنسي الذي يجعل من التزام الناقل بالشحن من النظام العام .

من خلال المادة 773 من القانون البحري الجزائري نلاحظ أن المشرع وقف موقفاً وسطاً حيث جعل القاعدة القانونية تلزم الناقل البحري بالشحن ولكنه أرادها مكتملة لإرادة الأطراف فيحوز أن يتحمل الشاحن عبء الشحن إذا اتفق على ذلك ويبلغ الشاحن على ذلك كتابياً.

هذا من الناحية القانونية، لكن من الناحية العملية لا يتولى الناقل البحري أو الشاحن تنفيذ الشحن المادي، وإنما يتولاه المقاول البحري أو مقاول الشحن أو التفريغ أو مؤسسة الميناء ولكن تحت إشراف الناقل البحري. وقد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يقضي بالتزام الشاحن باتمام شحن البضائع، فعادة ما يقترن هذا الشرط باتفاق آخر على توكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري و يترتب على ذلك أن الناقل يستطيع إنجاز الشحن بالكيفية التي يراها ملائمة وتحت إشرافه مع نقل تبعة المخاطر التي قد تنجم عنه بالإضافة إلى أعبائه المالية إلى الشاحن هذا و لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم، و في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن، و هذا وفقا لما جاءت به المادة 774 من القانون البحري الجزائري.

## 2- المرحلة الثانية تبدأ من وقت شحن البضاعة على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول

شحن البضائع عبارة عن عملية مادية تهدف إلى وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن. أما تفريغ البضائع فهي، أيضاً، عملية مادية يقصد بها إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء<sup>5</sup>، والنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري حددته الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا التي أكدت على مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع أثناء عملية الشحن، فقد صدر قرار عن الغرفة التجارية البحرية للمحكمة العليا بتاريخ 17 مارس 1998، ملف 163423<sup>6</sup>، هذا وإن عبء إثبات المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف للبضائع يقع على عاتق الناقل.

## 3- المرحلة الثالثة منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه

متى وصلت البضائع إلى ميناء الوصول تعين على الناقل أن يقوم بتفريغها، أي إنزالها من السفينة تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه. والتفريغ - كما ذكرنا سابقا - عملية مادية تتم في نهاية الرحلة البحرية تقابل، عملية الشحن التي تتم في بدايتها، لذا تعد ملحقة بعملية النقل، فيلزم الناقل بالقيام بها ما لم ينص القانون أو الاتفاق أو يقضي العرف على أن يقوم بها المرسل إليه، وقلنا إن الناقل يكون مسؤولا عن التلف، أو الهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء تفريغها. ويعقب عملية التفريغ تسليم البضائع للمرسل إليه، والتسليم عملية قانونية تنتهي بها التزامات الناقل، ولم يعد مسؤولا كناقل عما يلحق بالبضائع من أضرار قد تحدث بعد ذلك، و هناك التسليم المادي و الذي نعني به تسليم البضائع من الناقل أو مثله إلى المرسل إليه أو من يمثله و قد عرفت المادة 739 من القانون البحري الجزائري عملية التسليم بما يلي: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى مثله القانوني.

التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى مثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

و هنا نكون أمام ثلاث آراء:

## - انتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تفريغ البضاعة

إن الكثير من قرارات المحكمة العليا كانت تعتبر أن الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية تفريغها من السفينة تكون تحت مسؤوليته المينائية و أعفت الناقل البحري من المسؤولية و ذلك بناء على الأسس التالية:

- أن عقد العمل البحري ينتهي عند عملية التفريغ.
- أن عملية التفريغ محتكرة في الموانئ الجزائرية.
- أن المادة 873 و ما يليها من القانون البحري القديم تكلف المؤسسات المينائية بتفريغ البضاعة و رصها و فكها و أخذها و إرجاعها من و إلى العنبر و اليابسة و حراستها و حفظها<sup>7</sup>.

## - انتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه و قبولها

نصت المادة 782 من القانون البحري "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب على إستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن..." و عليه فإن عملية التسليم لا تتم بمجرد تفريغ الناقل للبضاعة في ميناء الوصول بل تنتج أثرها عند قبول الأطراف بالوثائق.

وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في القرار الصادر بتاريخ 1991/06/30 بين الشركة الجزائرية لتأمين النقل بالجزائر ضد أليال لاينس كليبارا سترات بلجيكا و الذي جاء في إحدى حيثياته " من المقرر قانونا أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون. ولما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع عندما إعتبروا تفريغ البضاعة في الميناء بمثابة تسليمها وأعفوا بذلك الناقل من المسؤولية أخطأوا في تطبيق القانون، وإستقر إجتهد المحكمة العليا على هذا المبدأ في عدة قرارات أخرى<sup>8</sup>.

## - انتهاء مسؤولية الناقل البحري عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يحق له الرجوع على مؤسسة الميناء

وفقا للمادة 780 من القانون البحري الجزائري: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

إن عمليات تفريغ البضائع تتم تحت مسؤولية الناقل البحري وعليه فإن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ و قبل تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله لكون عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل البحري سواء قام بها الناقل بنفسه أو وفقا للمادة المذكورة أعلاه أو طرف آخر بموجب عقد الشحن والتفريغ، و إن تدخل المؤسسة المينائية ممثلة في عامل الشحن والتفريغ للقيام بشحن وتفريغ البضائع يتم على أساس عقد يبرم بين عامل الشحن والتفريغ والناقل أو ممثله القانوني ولا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه لأنه لم يكن طرفا فيه، و هو ما أخذت به المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية في قرارها المؤرخ في 1995/05/16، ملف رقم 113345 و أيضا القرار المؤرخ في 1997/07/22 ملف 153230 المنشورين بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية عدد خاص.

هذا و وفقا للمادة 793 من القانون البحري: " فإذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها و إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه و يقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك و المرسل إليه إذا كان معروفاً."

## ثانياً- النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

### 1- الخطأ الشخصي للناقل

يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه غير أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد و ناقل فعلي، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل، فتنتقل البضاعة من ناقل إلى ناقل حتى تبلغ المرسل إليه، وذلك هو النقل المتتابع و الذي يتم بموجب سند الشحن المباشر، و لذلك سنتناول دراستنا في نقطتين مسؤولية الناقل الفعلي و المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر<sup>9</sup>.

### - مسؤولية الناقل الفعلي *Actuel carrier*.

يمكن للناقل أن يتعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر فيصبح هو الناقل الفعلي أو الناقل البديل. و الناقل المتعاقد يملك هذه المكنة دون العبور على ترخيص من الشاحن، إلا إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذ من طرف الناقل المتعاقد. و في هذه الوضعية نصبح أمام ناقلين أحدهما فعلي و الآخر متعاقد، فمن نحمله المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر عند حصول الضرر؟

يكون على الشاحن أو المرسل إليه في هذه الوضعية الرجوع على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو بجزء منها. كما يجوز لهما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من عقد النقل، و عليه إثبات ليس فقط الضرر و مقداره وإنما أيضا أن الضرر قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهده، كما يجوز لهما توجيه دعوى التعويض على الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي بالتضامن.

و رغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن و الناقل الفعلي إلا أن الأساس في مطالبة التعويض لن يكون للمسؤولية التقصيرية، و إنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل البحري المقررة في القانون البحري. و إذا ما أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده و ثبت أن الأضرار قد حصلت أثناء مباشرة الناقل الفعلي تنفيذ العقد، فيجوز للأول إدخال هذا الأخير كضامن، كما يمكنه الرجوع عليه بقيمة التعويض المحكوم به عليه إذا ما وفاه<sup>10</sup>.

في كل الأحوال التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي فهي لا تزيد عن الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري المقررة في القانون سدا لباب التحايل بالجمع بين الرجوع على الناقلين معا. و تبقى الخصوصية الوحيدة للناقل الفعلي أنه لما يعهد إليه بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها، فإن العلاقة بينه و بين الناقل المتعاقد لا تعدو مجرد اتفاق، و ليس سند الشحن و من ثمة فلا يحتاج به عليه و إنما بالاتفاق الذي يصبح بدلا عنه.



## - المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر

أي النقل الذي يتم بتتابع بموجب سند الشحن المباشر أو ما يعرف بـ Through bill of lading، وذلك عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها. ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة<sup>11</sup>. فيذكر فيه ميناء التفريغ أو الوصول النهائي، مع حق الناقل في تغيير السفينة، و سند الشحن المباشر لا يصدر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن الذي يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاء من عملية النقل.

و المسؤولية مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر عن النقل بأكمله. أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الآخر، فتقتصر مسؤولية كل منهم عن الجزء الذي نفذه في عملية النقل، على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول.

إلا أنه و تسيرا على الناقل الأول و على اعتبار أن الشاحن على دراية بحقيقة الوضع لأنه اتفق على ذلك. فلقد أجاز القانون للناقل الأول نفي مسؤوليته تجاه الشاحن إذا أثبت أن الضرر الحاصل قد وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق<sup>12</sup>.

وقد وردت المواد 764، 765 من القانون البحري الجزائري للفصل في هذه المسألة:

المادة 764 من القانون البحري: "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحنة مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين" والمادة 765 من القانون البحري: "إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسير عليها وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة."

و للناقل الذي دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته المتضامنة الناتجة عن وثيقة الشحن الرجوع عن الناقلين الآخرين، غير أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع على ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته وهذا تطبيقا لمادة 766 من القانون البحري الجزائري.

## 2- مسؤولية الناقل تجاه الأشخاص التابعين له

إن الناقل يستعين بعدة أشخاص:

### - الأشخاص البحريون

كل من يعمل في المجال البحري على سطح السفينة و المياه و يساعدونه لتنفيذ العقد و من بينهم ربان السفينة و المرشد، ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية يحكمها عقد العمل البحري - أساسا عندما يكون الناقل هو نفسه

مجهز السفينة- كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للريان و البحارة، فيكون الناقل مسؤولاً عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام المكلفين بها لكننا يجب ان نفرق بين الأخطاء الملاحية أو التجارية.

### \* الأخطاء الملاحية

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل، و يعتبر من قبيلهما الأخطاء في قيادة السفينة.

### \* الأخطاء التجارية

يسأل الناقل عن هذه الأخطاء تطبيقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير لأن الغير لا تربطه أي علاقة بالشاحن، من ثم لا يجوز لهذا الأخير أن يسأل عن تنفيذ الناقل لالتزاماته في هذا الإطار، كخطأ الريان المقصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها.

### - الأشخاص البريون

يساعد الناقل في تنفيذ التزاماته التعاقدية أشخاص بريون من بينهم وكيل السفينة و القائم بعمليات المناولة أو مقاول المناولة.

### \* وكيل السفينة

يرتبط الناقل بوكيل السفينة بموجب عقد الوكالة فإذا ما أدخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية وفي حدود و كالاته كالتأخير في استلام البضائع أو التأخير في تسليمها، أو عدم قيامه بالاجراءات الادارية اللازمة والتي تنجم عن خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة و بالتالي يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلها لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم و بين الوكيل.

### \* مقاول المناولة

يقوم مقاول المناولة بعدة أعمال تشمل عمليات الشحن والرص وفك البضاعة، وهو يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعد مقاوله، والتزامه ببذل عناية فعلية اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة، وفي حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته، وعليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد مناولة فإن المسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقاول المناولة وصاحب البضاعة<sup>13</sup>.

### 3- مسؤولية مجهز السفينة

الأصل أن الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء نقلها إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، والتعرف على الناقل البحري أمر سهل إذ يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل وبالخط العريض. غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل وهذا طبقاً للمادة 754 من القانون البحري الجزائري الذي نصت على أنه "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذا عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح."

فمجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر، ففي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي فقط الاستعلام على اسم السفينة للتعرف على مالكيها وبالتالي هو الناقل البحري. أما في حالة استئجار السفينة فالمرسل إليه يرجع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل وذلك ضمن ثلاث فروع:

- في حالة استئجار السفينة لمدة معينة: المستأجر هنا له صفة الناقل وليس المالك، لأن هذا الأخير بصفته المؤجر يلتزم بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت و المكان المتفق عليهما، وبحالة جيدة تسمح لها بالملاحة ومجهزة بالوثائق وتأمينها ودفع رواتب أفراد الطاقم وكل الخدمات المطلوبة ولا يكون مسؤولاً عن الخطأ الملاحي الناتج عن الريان أو مندوبيه.

- في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة: المؤجر هنا له صفة الناقل، لأنه يحتفظ بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة، وبالتالي يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يتسلمها ريان السفينة على متنها تنفيذا لأحكام عقد إيجار السفينة.

- في حالة استئجار السفينة بهيكلها: المستأجر هو الناقل البحري لتمتعه بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة<sup>3</sup> ، مقابل تعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود<sup>14</sup>.

### المحور الثالث: حالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري

الأصل أن يتحمل الناقل المسؤولية عن عدم تنفيذ التزامات عقد النقل إلا أنه يوجد حالات يعفى فيها الناقل منها صنفناها إلى أسباب عامة و أخرى خاصة، نتعرض لها فيما يلي:

#### أولاً- الأسباب العامة لحالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري

حيث نتناول الأسباب العامة لحالات الاعفاء في كل من القانون البحري الجزائري، اتفاقية بروكسل، ثم اتفاقية هامبورغ كالاتي:

#### 1- الأسباب العامة لحالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 من القانون البحري الجزائري و هي:

أ - حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة: عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته المسمية في المادة 604 أعلاه .

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

ج - الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل .

د - أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة .

هـ - القوة القاهرة .

و - الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل، أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

- ز - عيب خفي، أو طبيعة خاصة، أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.
- ح - أخطاء الشاحن و لا سيما إفراز أو تكييف أو تعليم البضائع.
- ط - عيب خفي يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي .
- ي - إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
- ك - الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
- ل - أي سبب آخر يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه و أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر .

## 2- الأسباب العامة لحالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية بروكسل

لقد عددت المادة 04 من اتفاقية بروكسل حالات الاعفاء التالية:

- عدم صلاحية سفينة للملاحة شرط المهمة الكافية.
- أخطاء الملاحة أو إدارة السفينة.
- الحريق.
- مخاطر البحر أو المياه الملاحية.
- حوادث البحر.
- أعمال الأعداء العموميين.
- إكراه صادر من حكومة.
- قيود الحجر الصحي.
- تصرفات الشاحن أو مالك البضاعة.
- الاضرابات.
- الغش و الاضطرابات الأهلية.
- انثاذا الأرواح في البحر.
- عيب خفي في البضاعة.
- عدم كفاية التغليف.
- أي فعل غير ناتج عن فعل الناقل أو تابعيه أو أخطائهم.
- الانحراف عن السير للقيام بعملية انقاذ؟
- لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف ناتج عن تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة أو قيمتها.

## 2- الأسباب العامة لحالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورغ

جاءت المادة 05 / 1 من اتفاقية هامبورغ بدورها على حالات الاعفاء التالية:

- هلاك البضاعة أو تلفها.
- التأخر في تسليم البضاعة و كان الناقل هو و مساعديه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي ذلك.

مع الإشارة أنه لا يمكن للناقل طلب الاعفاء من المسؤولية إذا استحال عليه اتخاذ الاجراءات المعقولة لتفادي الحادث إلا في حالة السبب الأجنبي.

مما سبق نستنتج أن معاهدة هامبورغ أكثر تضيق من معاهدة بروكسل علما أن المشرع الجزائري قد حذى حذو هذه الأخيرة.

### ثانيا- الأسباب الخاصة لحالات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري

و نقصد بالأسباب الخاصة الاعفاءات الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري فالقاعدة العامة أنه يعد باطلا كل شرط متفق عليه مفاده إعفاء الناقل من المسؤولية، و هذا ما نفهمه من المادة 811 من القانون البحري الجزائري التي نصت على ما يلي: " يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو اثره المباشر أو غير المباشر ما يلي: - إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773، 780، 802، 804 من هذا القانون و هي المتعلقة بالتزامات الناقل.

- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 المتعلقة بالدائن الأجنبي الذي وضعت له الدولة ذلك، ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع".

إلا أنه استثناء هناك حالات يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية، و هذا نستشفه من سياق المادة 812 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: " خلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

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

- في حالة نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

### ثالثا- الأشخاص المستفيدون من الإعفاء

يستفيد من الإعفاء من المسؤولية كل الأشخاص الذين يساعدون الناقل في تنفيذ التزاماته بما فيهم الناقل نفسه:

### - الناقل

تطبيق التحديدات والإعفاءات، على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية أي التقصيرية<sup>15</sup> وقد عرفت المعاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 01 بند "أ" بأنه يشمل أو يدل مصطلح "ناقل" على مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل و بالتالي فليس لازما أن يكون الناقل مالكا للسفينة إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر و المجهز و الحائز حيازة مؤقتة للسفينة حالة ما إذا كان قد أبرم عقدا مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه و يعرف هنا بالناقل المتعاقد، وعلى كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل فيستفيد إذن من أوجه الإعفاء من المسؤولية.

## - تابع الناقل

و هو كل من تربطه بالناقل علاقة التبعية و التي قوامها ركن السلطة و ركن الإشراف و الرقابة والتوجيه، و على ذلك يعد الريان و البحارة و هم يرتبطون مع المحرر بعقد عمل بحري من تابعي الناقل، و لا يعد مقاول الشحن والتفريغ تابعا للناقل و لهم أن يتمسكوا بكل التحديدات و الإعفاءات التي يمكن للناقل أن يتمسك بها<sup>16</sup>.

## - وكيل الناقل

و كيل السفينة وكيل للناقل البحري و من ثم يكون له حق التمسك بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري و هذا بصدد أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تأدية مهامه، و رغم أن الريان يعد من تابعي الناقل إلا أنه بجانب ذلك هو نائب قانوني عنه و من ثم يكون للمضرور الرجوع على الريان بأي من الوصفين و يكون للأخير الدفع في مواجهة الدعوى المرفوعة عليه بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري<sup>17</sup>.

هذا و إذا تحقق الضرر و لم يتمكن الناقل من قطع العلاقة السببية بين حصوله و فعله أو فعل مندوبية تعتبر مسؤوليته قائمة تستوجب التعويض لجبر هذه الأضرار.

## خاتمة

المسؤولية الناقل البحري دورا بارزا في موضوعات القانون البحري بل هي الأكثر أهمية بينهم لما يترتب عنها من

منازعات مختلفة في القضاء.

إن الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد لهذا فهو مسؤول عن هلاكها إذا لم يسلم البضاعة إلى المرسل إليه، وعن تلفها إذا لم يسلمها في حالة سليمة وعن تأخرها إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد، ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك أو تلف أو تأخر البضاعة يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من المرسل إليه أو عيب خاص في البضاعة. على أن هذه المسؤولية في البداية لم تكن عمليا إلا مسؤولية مخففة بسبب البنود التي يشترطها الناقلون في عقود النقل لإعفائهم من المسؤولية أو الحد منها مما تسبب أن أهمل الناقلون في تنفيذ التزاماتهم مما تسبب في ضرر للشاحنين و المؤمنين. فأصدرت الولايات المتحدة الأمريكية قانون هارتر في 13 فبراير 1893، الذي يفرق بين الأخطار التجارية و التي لا يجوز اشتراط عدم المسؤولية عنها والأخطار البحرية التي تقع في الملاحة أو في إدارة السفينة و يعفى الناقل من المسؤولية عنها بقوة القانون شرط أن يكون قد قام قبل السفر بإجراءات الوقاية المعقولة لتكون السفينة صالحة للملاحة. وقد نال قانون هارتر الأمريكي أثرا دوليا، فأخذت به بعض التشريعات الأخرى كما عقدت جمعية القانون الدولي مؤتمرا في لاهاي سنة 1921 اتفق فيه الشاحنون والمؤمنون والناقلون على وضع سند شحن نموذجي يقرر قواعد تستمد قوتها من اتفاق أصحاب الشأن عليها، غير أن الشاحنين لم يقفوا عند هذا الحد بل تواصل ضغطهم من القانون وإنتهى الأمر بالتوقيع في بروكسل في 25 أوت 1924 على المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، وقد أدخلت كثير من الدول أحكام هذه المعاهدة إلى تشريعاتها الداخلية هذا وإن الجزائر بالرغم من أنها لم تصادق على اتفاقية هامبورج لسنة 1978 إلا أنها إستمدت منها أحكام مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري<sup>18</sup>.

أما عن أهم توصيات الدراسة فيمكن أن نوجزها فيما يلي:

- أولاً:** توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، ليشمل المراحل الثلاثة لعقد النقل البحري حماية للشاحنين.
- ثانياً:** التكفل سريعاً إذا لم يحضر المرسل إليه لاستلام البضائع، أو حضر وامتنع عن تسلمها، أو أداء أجرة النقل بإعطاء الناقل الحق في الطلب من قاضي الأمور المستعجلة بالحصول على إذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي.
- ثالثاً:** التأكيد على أن يكون تسليم البضائع إلى المرسل إليه تسليماً فعلياً يسمح للمرسل إليه من معاينة البضائع المنقولة، لأن عملية تسليم الناقل للبضائع على النحو الذي تورده المادة 04 من قواعد هامبورغ يكتنفها الغموض، بحيث تؤدي كثيراً إلى إبراء ذمة الناقل من المسؤولية، دون أن يكون قد سلم البضائع فعلياً للمرسل إليه، أو من يمثله.<sup>19</sup>

## الهوامش:

- <sup>1</sup> - \_\_\_\_\_، الاحكام الخاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة منشورة على الموقع الالكتروني، تاريخ المراجعة نوفمبر 2015: <http://www.djelfa.info/vb/showthread.php?t=507980>
- <sup>2</sup> - لاني محمد درادكة، **النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ**، مجلة المنارة، المجلد 13 العدد 09، 2007، ص 110، 111.
- <sup>3</sup> - المستشار فهد عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورج و القانون المصري، مقال منشور على الموقع الالكتروني لشبكة قوانين الشرق، تاريخ المراجعة نوفمبر 2015: <http://www.eastlaws.com>
- <sup>4</sup> - الدكتور علي البارودي - نفس المرجع السابق - ص 175 .
- <sup>5</sup> - لاني محمد درادكة، **النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون: التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ**، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 09، 2007، ص من 113 إلى 119.
- <sup>6</sup> - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو مولود معمري، 2013، ص 111.
- <sup>7</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 113.
- <sup>8</sup> - \_\_\_\_\_، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة منشورة على الموقع الالكتروني، تاريخ المراجعة نوفمبر 2015: <http://www.djelfa.info/vb/showthread.php?t=260977>
- <sup>9</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص من 122.
- <sup>10</sup> - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية طبعة سنة 1995، ص 78 و 79.
- <sup>11</sup> - نفس المرجع، ص 80، 81.
- <sup>12</sup> - مصطفى كمال طه، قانون بحري جديد، المرجع السابق، ص 279.
- <sup>13</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص من 127 إلى 129.
- <sup>14</sup> - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2011، 2012، ص 264، 265.
- <sup>15</sup> - المادة 813 قانون بحري
- <sup>16</sup> - المادة 814 قانون بحري
- <sup>17</sup> - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية طبعة سنة 1995، ص 153 و 154.
- <sup>18</sup> - \_\_\_\_\_، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق.
- <sup>19</sup> - لاني محمد درادكة، المرجع السابق، ص 130.