

الندوة الدولية للنقل والتمويل الدولية المشتركة

بين كلية الحقوق والعلوم السياسية والمعهد الفرنسي للقانون الدولي للنقل والتمويل
التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية

نص المداخلة

مقدمة:

يكتسي موضوع العلاقات البحرية وعقد النقل البحري خاصة أهمية بالغة في إطار العلاقات التجارية الدولية مما زاد من إهتمام الدول بتنظيم أحكامه _عقد النقل الدولي للبضائع_ وفقا لتشريعاتها الخاصة أو عن طريق إبرام اتفاقيات خاصة بتنظيم عملية النقل البحري من أجل الوصول إلى إقامة تحقيق مصالحها الإستراتيجية ايا كانت صفتها باعتبارها دولة ناقلة أو شاحنة على حد سواء .

فالمشرع الجزائري وعلى غرار التشريعات المقارنة التي تمتلك الدول فيها أسطولا بحريا ، قد سعى إلى تنظيم أحكام عقد النقل البحري في إطار التشريع الداخلي من خلال الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن للقانون البحري الجزائري الذي ينظم أحكام النشاط التجاري المتعلق بالملاحة البحرية ، دون أن ننسى أنه وفي إطار علاقاتها الخارجية صادقت الجزائر على مجموعة من الاتفاقيات الدولية العامة والخاصة وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر سنة 1978 م بمدينة هامبرغ الألمانية حيث أعادت هذه الاتفاقية النظر في طبيعة العلاقات القانونية بين أطراف عقد النقل البحري من خلال معالجة موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع وكيفية دفعها ومختلف الآثار المترتبة عنها

و تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية محدودة قانونا باعتبارها تقوم منذ وضع البضاعة والوثائق المتعلقة بها وبالسفينة في عهدة الناقل وتنتهي بانتهاء تسليمها الى المرسل إليه أو الممثل القانوني له بحيث يتوجب على الناقل أن يخضع لأحكام ومبادئ العقد الذي مع الطرف الآخر من حيث قيامه بجميع التزاماته الخاصة بالرحلة البحرية بالسفينة والبضاعة المنقولة على متنها وكل إخلال بهذه الإلتزامات يترتب عنه قيام مسؤوليته المدنية تجاه الشاحن أو المرسل إليه طبقا لنص المادة 802 من التقنين البحري (1).و هو ما سوف يشكل محور دراستنا ذلك بالنظر الى خصوصية العلاقة العقدية التي تربط كل من الأطراف باعتبار الإلتزامات التي تقع على عاتق

الناقل البحري للبضائع تتجزأ بين تلك الالتزامات المتعلقة بالسفينة وبين تلك الالتزامات الأخرى والخاصة بالبضاعة المنقولة.

حيث عمد المشرع الى حماية الناقل البحري من الناحية القانونية لكونه يشكل مركز قوة في ظل العقد المبرم بينه وبين الشاحن أو المرسل اليه بحيث مكنه المشرع من إمكانية دفع المسؤولية عنه من خلال اثباته لتنفيذ التزاماته العقدية لاعتبار هذا النوع من العقود يقوم على أساس فكرة المسؤولية المحدودة للناقل وهو ما أدى بنا إلى اثاره الإشكالية التالية: متى تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وكيف تم تحديدها من الناحية القانونية؟.

و للإجابة عن هذه الإشكالية و التفصيل في موضوع البحث سنقوم باعتماد محورين أساسيين ، المحور الأول ونتطرق من خلاله إلى فكرة المسؤولية المدنية للناقل البحري من خلال التعرض الى الالتزامات الناتجة عن ابرام عقد النقل البحري فيما يخص الناقل قبل أثناء وبعد الرحلة البحرية ، و المحور الثاني ونتعرض من خلاله إلى حدود أو نطاق مسؤولية الناقل البحري في الزمان والمكان بالنظر الى تميز عقد النقل البحري عن غيره من العقود الأخرى، بالإضافة الى خاتمة يمكن من خلالها توضيح اسباب تحديد هذه المسؤولية بالنظر الى الآثار المترتبة عنها من الناحية القانونية.

المحور الأول: المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

حتى تقوم المسؤولية المدنية للناقل البحري لابد وان يقع هناك إخلال باحد الإلتزامات المتعلقة بعقد النقل البحري من قبل الناقل بحيث تنص المادة 802 من التقنين البحري الجزائري على أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية..."

من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن العقد المتعلق بموضوع النقل البحري يجب أن يمر عبر ثلاثة مراحل أساسية يترتب عن كل مرحلة مجموعة من الإلتزامات القانونية التي يتوجب على الناقل آدائها تتمثل هذه المراحل في الآتي(2):

- مرحلة وضع البضائع على متن السفينة؛

- مرحلة نقل البضاعة بحرا بواسطة السفينة؛

- مرحلة إنزال البضائع وتسليمها الى الشاحن أو المرسل إليه.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك بعض الإلتزامات التي يسؤل عنها الناقل البحري تأتي في مرحلة سابقة عن قيامه بالرحلة البحرية بل تكون ممهدة لها وتتعلق إما بالسفينة أو بالبضاعة قبل وضعها على متن السفينة حيث نتعرض الى هذا وذاك مع التعرض لجملة الإلتزامات في الآتي .

أولا: بالنسبة للإلتزامات الأولية أو السابقة للرحلة:

وتخص المرحلة الأولية لتنفيذ عقد النقل الدولي وترتبط بالأساس إما بالسفينة من حيث وجودها والتأكد من سلامتها و إما بالبضاعة التي سيتم وضعها به السفينة من حيث موعد وصولها إلى الميناء وكذا تسليمها إلى الناقل

1) التزامات الناقل بالنسبة للسفينة:

تعتبر السفينة أساس النقل البحري والأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي يدور حوله أحكام القانون البحري بصفة عامة، تعرف السفينة طبقا لنص المادة 13 من القانون البحري على أنها "كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد وتكون مهيأة لمخاطر البحر وحاسمة للملاحة به". بحيث تتنوع السفن بحسب الغرض منها والطرق شحنها وكذا خط سيرها .

● **صلاحية السفينة للملاحة :** إن تعيين السفينة لا يعد شرطا ضروريا في العقد بحيث يجوز عدم ذكرها ، غير أن المتعارف أو المتفق عليه في عقد النقل البحري هو صلاحية السفينة للملاحة البحرية المطلوبة منها سواء من الناحية الإدارية المتعلقة بوثائق السفينة أو من الناحية التقنية المتعلقة بالتجهيزات والأدوات والوسائل اللازمة

وكذا الوقود الكافي ويقع على الناقل البحري هذا الإلتزام القانوني لإنجاح الرحلة والحفاظ على البضاعة طبقا لنص المادة 770/ج بحيث يقع على عاتق الناقل البحري للبضائع عبئ إثبات توفر عنصر صلاحية السفينة للملاحة(4).

2) إلتزام الناقل بالنسبة للبضاعة:

- **الإلتزام بشحن البضاعة:** ويقصد بها رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة عن طريق الات خاصة لهذا الغرض والأصل أن عملية الشحن يتحملها الناقل الا استثناء حيث يجوز ان يتفق الطرفان الناقل والشاحن حول الشخص الناقل للبضاعة طبقا لنص المادة 746 من التقنين البحري غالبا ما يكون مقاول التشوين هو المسؤول عن شحن البضاعة في السفينة(5).

- **الإلتزام برص البضاعة:** ونعني بها وضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة والقيام بترتيبها بطريقة تجعلها في مأمن من التلف أثناء عملية النقل بحيث يقع هذا الإلتزام على عاتق الناقل غير أنه جرى العمل على توكيل هذه المهمة وتنفيذها إلى مقاولات متخصصة في هذا المجال حيث يمكن اثبات الخطأ بالنسبة لعملية رص البضائع بكافة وسائل الإثبات وما الاستعانة بخبراء الرص الا آلية أو وسيلة لإبعاد المسؤولية عنه طبقا لنص المادة 773 و المادة 774 من التقنين البحري بحيث تنص على ضرورة توفر الشروط المناسبة للقيام بهذه العملية والتي تحول دون الحد من أمن الرحلة(6).

ثانيا: بالنسبة للإلتزامات المتعلقة بالرحلة البحرية:

إذا تم التحقق من صلاحية السفينة للملاحة وشحن البضاعة على متنها تبدأ الرحلة بإقلاع السفينة من ميناء الشحن باتجاه ميناء التفريغ حسب الاتفاق وفق الشروط المحددة في العقد وفي هذه المرحلة أيضا تترتب على عاتق الناقل البحري للبضائع مجموعة من الإلتزامات القانونية والمتعلقة بخط السير المتبع أثناء الرحلة ، المحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية وهو ما سوف نأتي على تفصيله في الآتي:

1) بالنسبة للإلتزام بنقل البضاعة:

ويمثل أهم التزامات التي يقوم بها الناقل البحري للبضاعة وأكثرها خطورة من حيث عدم استقرار الظروف المحيطة بالسفينة أثناء قيامها بالرحلة و المدة التي تستغرقها من أجل الوصول على ميناء التفريغ.

- **الإلتزام باتباع خط السير المتفق عليه:** و هو ما يمكن أن نستشفه من نص المادة 775 من القانون البحري في فقرتها الثانية والتي تنص على أنه: " يجب على الناقل أن يتبع خط السير المتفق عليه في عقد النقل " فإذا لم يوجد هذا الخط فعلى الريان أن يتبع خط السير العادي ، ومن ثم يتعين على الريان أن يلتزم بخط السير وألا ينحرف عنه وإلا كان مسؤولا عما يحدث للبضاعة من تلف أو هلاك أو حتى تأخر في الوصول في الموعد المحدد لميناء التفريغ (م775 ت.ب) ما لم يثبت أن هذا الانحراف كان بسبب قوة قاهرة أو من أجل المحافظة على البضاعة حيث أن المشرع الجزائري لم يعتمد نص المادة 5 من اتفاقية هامبرغ في التقنين البحري الجزائري، حتى لا يدفع الناقل بمسؤوليته المدنية بإثبات أنه إتخذ العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر(7).

● **الإلتزام بالمحافظة على البضاعة:** يلتزم الناقل أثناء الرحلة ، وهو التزم بتحقيق نتيجة ولا يجوز للناقل دفع مسؤوليته المتعلقة بهذا الشأن إلا بإثبات القوة القاهرة التي كانت سببا في هلاك البضاعة أو تلفها عملا بنص المادة 775 من التقنين البحري ، ومن هنا يلتزم الناقل البحري للبضاعة بالمحافظة على البضائع في حالة جيدة كما يلتزم بحماية الرحلة البحرية من كل ما من شأنه تعطيلها ، وفي حال تعطلت السفينة خلال رحلة النقل فإنه يتعين عليه البحث عن سفينة أخرى صالحة للملاحة ومسافنة البضاعة على متنها طبقا لنص المادة 777 من التقنين البحري بحيث يتحمل الناقل مصاريف المسافنة ونقل البضاعة إلا في حالة إثبات السبب الأجنبي الخارج عن نطاقه(8).

(2) بالنسبة للإلتزام بتفريغ وتسليم البضاعة:

ينتهي التزم الناقل البحري بوصول السفينة والبضاعة الى ميناء الوصول المتفق عليه في سند الشحن ويترب على ذلك التزامين هما الإلتزام بتفريغ البضاعة ، والإلتزام بتسليمها إلى المرسل إليه أو الشاحن وهو ما سوف نأتي على بيانه.

● **الإلتزام بتفريغ البضاعة:** ويتجسد في عملية إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء بالوسائل والمعدات اللازمة لهذا الغرض بعد منح الترخيص الجمركي للناقل وفقا لمضمون نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري ، وهذه العملية يمكن أن توكل إلى شخص آخر يكون مقاول الشحن أو مقاول التشوين بحسب الحاجة من الناقل البحري للبضائع أو الشاحن أو المرسل إليه .

● **الإلتزام بتسليم البضاعة:** وهو آخر التزم يقع على عاتق الناقل البحري ونعني به العملية القانونية التي يتم بمقتضاها وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو الشاحن باعتباره صاحب الحق عليها أو من ينوب عنه وفقا لنص المادة 780 من القانون البحري في المكان والزمان المحددين وفقا للاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن أو عملا بمقتضى العرف السائد بين المتعاملين بحيث يبدأ احتساب ميعاد الإخطار الذي يتم توجيهه للناقل في حالة هلاك البضاعة حيث يتعين على مستلم البضاعة بأن يتأكد من سلامتها بنفسه وبطلب الاستعانة بالخبراء خلال الثلاثة أيام الموالية لعملية التسليم وإبداء تحفظاته حول الموضوع وتبليغها إلى الناقل من أجل احتساب ميعاد التقادم بهذا تنتهي التزامات الناقل البحري للبضاعة(9) .

المحور الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري وتحديد القانوني

تطرقنا فيما سبق الى المسؤولية المدنية للناقل من خلال الإلتزامات المترتبة عليه في ظل عقد النقل غير أن هذه المسؤولية تتحدد بنطاق معين وقد تم تحديدها بالنظر الى جملة الاشكالات التي كانت تطرح من جانب الشاحنين والمتعلقة بشروط الإعفاء من المسؤولية بحيث استفاد الناقل البحري من هذه الشروط وغالبا ما كان يفلت من تحمل مسؤوليته عن تنفيذ التزامه المتعلق بتحقيق النتيجة من ابرام العقد وعليه احتلى الناقل مركز القوة بالنسبة

للعقد غير أن التشريعات الدولية والداخلية قد تدخلت للحد من هذه المسؤولية من خلال إلزام الناقل بتقديم التعويض القانوني عند الإخلال بالتزاماته العقدية وتحديد الحد الأقصى للتعويض الذي لا يجب الخروج عنه أو تجاوزه إلا بثبوت الأسباب التي قد تؤدي إلى تحميل الناقل البحري للبضائع المسؤولية المدنية كاملة عن الضرر الذي تسبب فيه للمرسل إليه أو الشاحن وهو ما سنأتي على ذكره .

أولاً: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يمكن تحديد نطاق المسؤولية المدنية للناقل البحري من حيث الزمان والمكان الذي تسري فيه أحكام هذه المسؤولية هذا من جهة ومن حيث البضاعة والأشخاص هذا من جهة ثانية

1) النطاق الزمني والمكاني لمسؤولية الناقل البحري:

نتطرق أولاً إلى المجال الزمني الذي تسري فيه مسؤولية الناقل البحري للبضائع ومن ثم إلى النطاق المكاني لهذه المسؤولية

- **النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري:** يستشف من نص المادة 802 من القانون البحري ويتضمن تلك الفترة الزمنية التي تسري خلالها أحكام المسؤولية المدنية والتي تتحدد منذ يوم استلام الناقل للبضاعة من أجل شحنها وإلى غاية وضعها بين يدي المرسل إليه أو ممثله القانوني في المكان والزمان المحددين وهو ما تضمنه نص المادة 4/ف1 من اتفاقية هامبورغ

- **النطاق المكاني لمسؤولية الناقل البحري:** يشترط في عقد النقل البحري للبضائع أن يتم بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين طبقاً لنص المادة 2 من اتفاقية هامبورغ التي توسع من نطاق سريان أحكامها في المكان من خلال اعتمادها للشرط الجوهري المتفق عليه في سند الشحن بالنسبة للدول المصادقة على الاتفاقية فيما يخص القانون الواجب التطبيق(10).

2) النطاق المادي والشخصي لمسؤولية الناقل البحري:

ويتعلق بكل من البضاعة والأشخاص القائمين على عملية شحنها، رصها، وتفريغها نتعرض لكل منها في الآتي

- **النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري:** تقوم مسؤولية الناقل البحري بالنسبة للبضاعة المنقولة المتفق عليها حسب سند الشحن بالمواصفات والكميات المحددة في العقد بحيث يتحمل الناقل البحري الفرق الذي يحصل في البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه أو من ينوبه قانوناً إذا لم ييدي تحفظاته عليها بحيث يتوجب على الشاحن أو المرسل إثبات مقدار البضاعة ومواصفاتها في وثيقة سند الشحن وفقاً لنص المادة 752/ف2 من القانون البحري الجزائري ويعتبر سند الشحن في هذا الإطار حجة على الناقل والشاحن على حد سواء بالنسبة لصحة البيانات الواردة فيها ولا يمكن نقضه إلا باثبات عكسه أو عن طريق التزوير بمضمون المادة 761 من القانون البحري وتجر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد نص على حالة الهلاك الحكمي في حالة عدم تسليم

البضاعة في الموعد المحدد لها دون الاشارة الى تحديد المدة المنطلق منها في أعماله عكس اتفاقية هامبرغ التي نصت على فترة زمنية محددة وهي 60 يوما من التاريخ المحدد لتسليم البضاعة كما يسؤل الناقل عن كل تلف أو تأخير في تسليم البضائع ما لم يثبت الناقل ذلك الظرف المفاجئ أو القوة القاهرة التي حالت دون الحفاظ على البضاعة المنقولة (11).

● **النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري:** ويتمثل في الأشخاص المخولة قانونا بعملية الشحن والنقل، حيث أصبحت تعهد إلى بعض الخواص عن طريق منحهم حق الإمتياز (12) لاستغلال النشاط المتعلق بالنقل البحري طبقا لنص المادة 571 من القانون البحري وهم الأشخاص الطبيعيون أو المؤسسات العمومية الجزائرية سواء كان الناقل في مرتبة الناقل المتعاقد الذي يربطه عقد النقل مع الشاحن والذي يكون مسؤولا في مواجهة الغير وفقا لنص المادة 754 من نفس القانون أو ناقلا بديلا وهو الذي يلتزم بعملية النقل بتكليف من الناقل المتعاقد حيث يلتزم الناقل الفعلي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وفي حالة حدوث ضرر يرجع على الناقل المتعاقد مباشرة بطلب التعويض وإما على الناقل الفعلي أو الرجوع عليهما معا بالتضامن .

ثانيا: تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

إذا قام الناقل بالإخلال بأحد الالتزامات المتعلقة بعقد النقل البحري الذي تم إبرامه بينه وبين طرف آخر وألحق ضررا بالبضاعة المنقولة فإنه في هذه الحالة يلتزم بالتعويض عنها غير أن هذا الأخير قد تم تحديده لأسباب مختلفة تهدف في الأساس إلى حماية مصالح الأطراف المتعاقدة وهو ما سوف نتعرض إليه من خلال هذه النقطة وذلك بالتطرق الى فكرة تحديد الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي لحق بالمرسل إليه ، ظلوا به القانونية وكذا كفاءات أو طرق تقديره.

1) تحديد مسؤولية الناقل البحري من حيث قيمة التعويض القانوني :

يترتب عند قيام مسؤولية الناقل للبضائع بحيث تم تحديد أو تقدير الحد الأعلى لمبلغ التعويض القانوني الذي يتقرر لصاح المتضرر بحيث يشمل كل ما أصابه من خسارة وفوات الكسب ويتميز هذا التعويض بمجموعة من الخصائص وهي:

● خصائص التحديد القانوني لمسؤولية الناقل: و يمكن إجمالها في النقاط التالية(13):

- ✓ أن تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الضرر المطلوب تعويضه ، فلا يمكن مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر إذا أثبت وجود السبب المعفي من المسؤولية
- ✓ أن يتعلق التعويض بالتزام الناقل في إطار عقد النقل الساري المفعول، فلا يجوز طلب التعويض عن الأخطاء الخارجة عن العقد وإنما يقتصر التعويض فقط على الإخلال بالتزامات الناقل المترتبة عن عقد النقل
- ✓ أن يحكم القاضي بالحد القانوني الأقصى المقرر لمبلغ التعويض فلا يجوز للشاحن المطالبة بما يفوق ما أصابه من ضرر أي أن يعادل مبلغ التعويض قيمة الضرر المحقق ويعتبر في هذه الحالة تحديد مسؤولية الناقل البحري بحد أقصى لمبلغ التعويض القانوني خروجاً عن الأحكام العامة التي تستوجب التعويض الكلي عن الضرر

• **آليات وضوابط تحديد التعويض القانوني:** نظرا للمصالح المشتركة التي يسعى أطراف عقد النقل البحري إلى تحقيقها ومن أجل توازنها تم اللجوء الى إيجاد بعض الآليات والضوابط الخاصة من أجل تقدير التعويض بصفة عادلة ومساوية لقيمة الضرر ، حيث يمكن أن نلخصها في النقاط التالية(14):

✓ **الطرد:** ويعرف على أنه وضع أو تجميع البضاعة أو جزء منها في رباط واحد بقصد نقلها بعد القيام بعملية عددها وترقيمها بحسب ما يظهر في وثيقة سند الشحن ويعتبر الطرد من الضوابط المهمة في تحديد قيمة التعويض القانوني للمتضرر.

✓ **الوحدة:** وتم اعتمادها كضابط لتحديد التعويض بحيث تمثل تلك الوحدة العضوية للشحن عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، تناولها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 805 من القانون البحري.

✓ **الوزن:** ويقاس بالكيلوغرام يتم على أساسه تقدير مبلغ التعويض بحسب حجم الطرد ويعتبر هذا الضابط ذا أهمية من الناحية القانونية في إقامة التوازن المطلوب بين المصالح خاصة فيما يتعلق بتحديد مقدار البضاعة من أجل تسهيل عملية احتساب مبلغ التعويض.

✓ **أجرة النقل:** وتعتبر هي الأخرى من الضوابط الأساسية في تقدير قيمة التعويض خاصة في حالة تأخير عملية تسليم البضاعة الى صاحب الحق عليها في المواعيد والآجال المحددة وقد اعتمدها التشريع البحري الجزائري على غرار التشريعات المقارنة، ففي حالة تأخر الناقل في الوصول الى ميناء التفريغ يضع بذلك المرسل إليه في وضعية خسارة يمكنه التعويض عنها من أجرة الناقل بمقدار لا يتجاوز مجموع الأجرة المستحقة ولو فاق الضرر عنها وفقا لنص المادة السابقة من القانون البحري الجزائري.

(2) **كيفية وطرق تقدير التعويض:**

وترتبط بطبيعة الضرر الذي أصاب البضاعة من حيث الهلاك ، التلف، أو التأخر في تسليم البضاعة (15)

• **فبالنسبة لهلاك البضاعة:** يقدر مبلغ التعويض ب100 جني إسترليني عن الوحدة أو الطرد أو 10000 فرنك فرنسي ذهبي عن كل كيلوغرام من البضاعة التي تم إتلافها او هلاكها، وتختلف تقنية التعويض بحسب العبارة المذكورة في سند الشحن والمتعلقة بمواصفات الحاوية من حيث الحجم والسعة مضروبا في قيمة التعويض حسب الطريقة المعتمدة من حيث وحدة الحساب إن كانت جنية أم فرنك ومن ثم تحويلها إلى العملة الوطنية ،

ويختلف الأمر بالنسبة لاتفاقية هامبرغ التي تعتمد على وحدة مغايرة وهي الدولار الأمريكي بحيث تتميز بارتفاع سقف التعويض وطريقة حسابه فبالنسبة للطرد أو الوحدة تعادل قيمة التعويض بها 1138 دولار أمريكي في حين تقدر قيمة التعويض بالنسبة للوزن ب3,5 عن الكيلوغرام الواحد، ويتميز هذا المعيار بتقنية متطورة ويسهل من خلالها احتساب وتقدير قيمة التعويض القانوني للمتضرر .

• **اما بالنسبة للتأخر في التسليم:** فإنه يقوم على اعتماد الية ضابط الأجرة طبقا لنص المادة 805/ف2 من القانون البحري شريطة ألا يتجاوز مبلغ التعويض الأجرة المستحقة عن البضائع في عقد النقل كما سبقت

الإشارة إليه وفي حالة ما إذا فاق مبلغ التعويض الأجرة المستحقة للناقل فإنه يجب تخفيض مقدار التعويض إلى ذلك الحد المتفق عليه بالنسبة لأجرة نقل البضاعة، ويسقط حق الناقل في تحديد التعويض الذي يدفعه مقابل الضرر إذا ما تحقق الخطأ العمدى أو كان الضرر بسبه هو لسوء سلوكه بالتالي يلتزم بالتعويض الكلي عن الخسارة التي لحقت بالمضروب دون تحديد لقيمة التعويض القانون ولا تسري أحكامه في هذه الحالة ، كما يسقط حقه في المطالبة بتحديد المسؤولية في حالة ذكر البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة سند الشحن بالتالي يكون الناقل ملزماً بدفع قيمة التعويض كاملة عن البضاعة المتضررة إلا في حالة قيام أسباب قطع العلاقة السببية بين الفعل والضرر المحددة قانوناً بما ينفي عن الناقل المسؤولية المدنية وإعفائه من التعويض القانوني عن الضرر.

خاتمة:

يترتب عن مسؤولية الناقل البحري في إطار عقد النقل الدولي للبضائع الالتزام بتحقيق نتيجة والمتمثلة في تسليم البضاعة في ميناء الوصول على الحالة التي تلقاها في ميناء الشحن مقابل أجر محدد، فلا يهم تعيين السفينة بل يقع التزام الناقل فقط على إعدادها وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة البحرية، وتنفيذ رحلتها البحرية المتفق عليها ، بالإضافة إلى التزامه بالعناية بالبضاعة سواء قام الناقل بنفسه بالرحلة أو بواسطة شخص آخر ، ومن هذا المنطلق يتعين على الناقل البحري للبضائع تحمل نتائج الرحلة ولا يجوز إعفائه من المسؤولية

وعليه يمكن القول أن الإلتزام الرئيسي للناقل البحري يتمثل في بذل العناية الكاملة لتنفيذ عقد النقل دون أية خسائر بحيث يقع على عاتقه إثبات أسباب نفي هذه المسؤولية والتي تقوم بمجرد قيام المرسل إليه بالإخطار عن وجود الضرر المتعلق بالبضاعة إلى غاية قيام الناقل بإيجاد الدليل الذي يبعد عنه مسؤوليته في وقوع الضرر والتي من بينها القوة القاهرة وخطا الشاحن وغيرها من الأسباب .

ومنه نخلص الى القول أن مسؤولية الناقل البحري في الأصل هي مسؤولية كاملة غير أن هناك استثناء يقع عليها حماية لمصالح الأطراف المتعاقدة فتكون بذلك محدودة بصفة قانونية من حيث مبلغ التعويض الواجب عن الضرر للحلول دون إعفاء الناقل أو تهربه من مسؤوليته في حالة الخطأ أو الإهمال هذا من جهة ومن جهة أخرى حماية الشاحن من عبث الناقلين للبضائع أثناء الرحلة البحرية.

غير أن هذا التحديد يجب الا يمس بمصلحة الناقل من خلال منع الشاحن من التعسف في طلب التعويض بصفة مبالغ فيها تفوق إمكانية الناقل البحري بأن تفوق قيمة التعويض ذلك الحد الأدنى المقرر قانونا وبالتالي عدم توازن المصالح بينهما ، وعليه اقرت التشريعات الدولية والداخلية فكرة تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري بما يتوافق و ضرورة التوازن الذي يتطلبه عقد النقل البحري للبضائع بالنظر الى أهميته في تطوير العلاقات التجارية الدولية.

قائمة الهوامش

- (1) أمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر عدد 47 الصادرة في سنة 1998.
- (2) خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، جامعة الجزائر (كلية الحقوق)، 2010/2011، ص 13 .
- (3) حامي حياة ، نظام تسجيل السفن وآ ثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر (معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية)، الجزائر، 1996، ص 4 وما يليها.
- أنظر نوال شعباني، تعريف السفينة، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري (كلية الحقوق)، تيزي وزو، 2009/2008.
- راجع أيضا المادة 13 من التقنين التجاري الجزائري ، المرجع السابق.
- (4) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 90 وما يليها.
- (5) حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع في إطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير جامعة مولود معمري، 2005/2006، ص 96.
- (6) خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري (دراسة مقارنة) التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري (كلية الحقوق)، تيزي وزو، 2009، ص 33 وما بعدها.
- أنظر أيضا عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه دولة في القانون الخاص، جامعة الجزائر (كلية الحقوق)، 2006/2007.
- و زهرة ناجي، سند الشحن البحري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر (كلية الحقوق)، 2000/2001.
- (7) راجع المادة 775 من القانون التجاري الجزائري، المرجع السابق.
- (8) راجع المواد 775 و 777 من نفس القانون.
- (9) نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر (كلية الحقوق)، 2002.
- (10) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع "معاونو الناقل البحري . تأجير السفن النقل البحري"، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1992، ص 523 وما بعدها.
- (11) خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري (دراسة مقارنة) التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري (كلية الحقوق)، تيزي وزو، 2009، ص 56 وما يليها.

- (12) خلفي أمين، نفس المرجع، ص 61 وما يليها.
راجع أيضا المرسوم تنفيذي رقم 69-50 مؤرخ في 17 جوان 1969 المتضمن احتكار النقل بالمواكين في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ر عدد الصادرة بتاريخ 20 جوان 1969.
- (13) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 602 .
- (14) خلفي أمين، نفس المرجع السابق، ص 91 وما بعدها.
أنظر بهذا الشأن عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 276.
- (15) خلفي أمين، نفس المرجع، ص .
راجع المادة 805/2 ف من القانون البحري الجزائري. السالف الذكر.

استمارة المشاركة في الندوة الدولية المشتركة

بين كلية الحقوق والعلوم و المعهد الفرنسي للقانون الدولي للنقل والتموين

التحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الوطنية

الإسم: نصيرة

اللقب: رحمون

العنوان: رقم 24 حي العناصر مليانة ولاية عين الدفلى

الهاتف: 07.95.09.62.00

البريد الإلكتروني: nacera.rahmoune@yahoo.fr

الجامعة المنتمى إليها: جامعة الجزائر - 1 - بن يوسف بن خدة (كلية الحقوق)

المهنة: أستاذة متعاقدة

المحور: مسؤولية الناقل البحري بين التحديد والإعفاء

عنوان المداخلة: المسؤولية المحدودة للناقل البحري وآثارها

ملخص المداخلة:

يكتسي موضوع النقل البحري أهمية علمية وقانونية لا يمكن إغفالها، خاصة بالنسبة للدول التي يتركز نشاطها الإقتصادي على التجارة الخارجية، القائمة أساسا على الأسطول البحري كالدولة الجزائرية، حيث لم يغفل المشرع الجزائري عن معالجة هذا الجانب من المعاملات التجارية و أولاها اهتماما خاصا، من خلال النص على جملة من الأحكام الخاصة بموضوعات النقل البحري من خلال التقنين البحري الجزائري، بالإضافة الى تلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتجارة البحرية، والمنظمة لعقود النقل البحرية وغيرها من المعاملات البحرية الدولية، فجنده قد اهتم بحماية مصالح الناقل البحري باعتباره يمثل الطرف الأقوى في العقد، وهو ما سوف نعرضه من خلال التفصيل في موضوع العلاقات القانونية بين الأطراف، خاصة فيما يتعلق بجانب المسؤولية المدنية للناقل البحري في التشريع الجزائري، وما يتولد عنها من آثار قانونية في حالة الإخلال بالتزامات الناقل العقدية وقيام المسؤولية، مع العلم انها مسؤولية محدودة، يمكن من خلالها اللجوء الى التحكيم الدولي كوسيلة بديلة لحل النزاعات الدولية بموجب الشرط التحكيمي لاتفاقية التحكيم واستبعاد مشكل تنازع القوانين (المبحث الأول) وامكانه طلب التعويض الذي يتم بصفة قانونية في حدود الخسارة التي لحقت بالمضرور (المبحث الثاني).

