

## مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

مدني أحمد<sup>(1)</sup>

مقدمة :

النقل البحري للبضائع يتم وفقا لشروط عقد النقل، والذي يتعهد فيه الناقل البحري بنقل عن طريق البحر بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم.

فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة بحرًا و في أغلب الأحيان يكون هو المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة.

أما الشاحن، فهو الذي يقدم بضاعة للنقل و قد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه.

فعللاقة النقل تنشأ عنها إلتزامات متقابلة لكل طرف في عقد النقل والسؤال الذي يطرح هنا و ما هي المسؤولية المترتبة عن الإخلال بهذه الإلتزامات ؟ و كيف يكون الإعفاء من هذه المسؤولية و ما هي نظرة قواعد هانبورغ فيما يخص الإعفاء من المسؤولية ؟

فمن خلال إعتقادنا على القانون البحري الجزائري وخاصة في مواده من 802 إلى 816 التي تتطرق إلى المسؤولية و الإعفاء عن المسؤولية و تمديدها، سأحاول الرد على هذه التساؤلات.

فعقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين ، حيث يترتب على الناقل البحري إلتزاما محدودا هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها إلي في الوقت المحدد كما أنفق عليه وكما يحدد العرف.

فعند عدم تحقيق هذه النقطة، كأن تصل البضاعة في وقت متأخر أو وصولها معينة، أو عدم وصولها بسبب الهلاك. فيعتبر الناقل مسؤولا و وجب عليه التعويض ومسؤوليته عن البضاعة تبقى قائمة ما دامت البضاعة تحت حيازته، أي من يوم تسلمها ووضعها في السفينة إلى غاية تسليمها غلى المرسل إليه.<sup>(2)</sup>

1 - أستاذ مساعد - أ - كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -  
2. د. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة الكرم دمشق، سنة الطبع 1975 - 1976، صفحة 210.

ولا تسقط مسؤولية الناقل البحري إلا في حالات محددة قانوناً، والمشرع الجزائري أخذ بعين الاعتبار الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري و الحالات التي يعفى فيها من المسؤولية وذلك بالرجوع إلى نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري التي تنص على : « يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع مند تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية ».

فاذا تثبت مسؤولية الناقل البحري فهو ملزم بالتعويض عن الأضرار الناتجة بسببه، لذلك يجب أن يثبت أن عدم التسديد يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه.

إذا هذا يدفع بنا إلى البحث عن صور مسؤولية الناقل البحري و حالات إعفائه منها سواء كان ذلك لأسباب عامة أو خاص خيراً أحكام التعويض عن مسؤولية الناقل و الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري.

### المطلب الأول : صور المسؤولية .

تقوم مسؤولية الناقل على الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عامة وهي: الخطأ، الضرر والعلاقة السببية بينهما.

فالناقل يبذل جهداً للعناية التامة بالبضائع ما دامت تحت مسؤوليته. فالخطأ يكون بمجرد هلاك البضاعة، سواء كان هذا الهلاك كلياً أو جزئياً، أو تلف البضاعة، أي ظهور عيب بها أو التأخر عن الوقت المحدد للتسليم.

والناقل البحري مسؤولاً عن خطئه الشخصي وعن تابعيه الذين يعملون تحت أوامره و منهم المقاول البحري أو البري ، وكذلك الربان الذي يرص البضاعة إذا أخطأ في العمليات المعهودة إليه، وهذا ما ذهب إليه التشرعات اللاتينية لكن على خلاف ذلك نلاحظ أن التشريعات الأنجلوسكسونية إلى الفصل بين نوع المسؤوليات المغلولة للناقل البحري فهناك مسؤولية عامة التي تتجه إلى الخطأ التقصيري الواجب إثباته<sup>(1)</sup> .

المشرع الجزائري أخذ بالأخطاء التي تؤدي إلى هلاك البضاعة أو إتلافها أو وصولها متأخرة عن الوقت

المتفق عليه إلا إذا أثبت هذا الأخير أي الناقل أنه بدل العناية اللازمة ولم يصدر عنه إهمال أو تقصير.

### الفرع الأول : مسؤولية هلاك البضائع .

المشرع الجزائري لم يفرق بين الهلاك الكلي أو الجزئي على عكس الشريعة حيث جاء في المادة 802 السابقة الذكر من نفس القانون التي مفادها :

«يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع مند تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه».

المادة جاءت عامة حول ذكر الخسائر و الأفراد، ولم تحدد مقدار أو جسامته هذه الأضرار.

ومع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها وأثناء عملية الشحن و التفريغ وهو ما يسمى (بعجز الطريق)، كتبخر جزء من السوائل، وسقوط كمية من الحبوب، وقد جرى العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب من نقصانها أية مسؤولية على عاتق الناقل<sup>(1)</sup>.

ويجدر بالذكر هنا بأن البيانات المدرجة في وثيقة الشحن والتي تحدد كمية البضائع تعتبر وسيلة إثبات في يد المرسل إليه و كذلك الناقل عن الكمية الحقيقية والتي لا يستطيع أي واحد في هذه العلاقة الاحتجاج بعكسها الوثيقة الخالية من بيان كمية البضاعة فلا تعد إلا كمبدأ ثبوت بالكتابة، فذلك فإن على المرسل إليه أن يقدم على أن البضاعة التي سلمت إليه لا تتنافى والكمية المسلمة للناقل من قبل الشاحن ويتم الإثبات بجميع الطرق المفروزة في الأمور التجارية.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني :المسؤولية عن تلف البضاعة .

البضاعة المسلمة إلى الناقل البحري يجب أن تصل كما سلمت إليه أي سليمة من كل عيب، فمثلا الأقمشة يجب أن تصل إلى المرسل إليه من دون تمزيق، أو مواد غذائية فتصل ملونة، أو بضاعة تتمثل في زجاج فيصل هذا الأخير مكسورا. وبالتالي يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن هذا التلف. والمشرع الجزائري في المادة 802 من نفس القانون تحدث عن الخسائر و الأضرار و بالتالي تدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يصيب البضاعة.

1 - د. علي البارودي - صفحة 175

2 - د. هشام فرعون - نفس المرجع السابق - صفحة 218.

كما سبق الذكر المسؤولية تكون قائمة في هذه الحالة وخصوصا إذا كانت وثيقة الشحن التي سلمها الشاحن خالية من كل نقص أي وثيقة نظيفة وذلك إثبات على أن البضاعة قد سلمت في حالة طبيعية، وهذا التلف أصابها أثناء فترة النقل.

### الفرع الثالث: ا لمسؤولية عن وصول البضاعة متأخرة.

لا يقتصر التزام الناقل على أن يسلم البضاعة كاملة ولكن عليه أن يسلمها في الوقت الذي اتفق عليه في وثيقة الشحن، أن كان محددا فيها وإلا فأثناء المدة الزمنية التي يحددها العرف و العادات من خلال نوع البضاعة وطريق الرحلة.

وبالتالي فإن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تعبير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب نقلها في فترة معينة يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يغير بمصالحه.

إن المدة إنجاز النقل البحري أهمية كبيرة ذلك أن البضائع تكون معرضة تقلبات الأسعار فإذا صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطا في أسعارها لا شك في إصابة المرسل إليه بضرر نتيجة التأخير في التسليم مما يوجب التعويض على الناقل البحري.

إضافة إلى أن هناك بضائع معرضة للتلف إذا لم يتم استهلاكها في مدة معينة و لذلك أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن تأخير في تسليم البضائع.<sup>(1)</sup>

### المطلب الثاني : مسؤولية الناقل البحري .

تضمن القانون البحري الجزائري في المادة 802 منه السابقة الذكر في قولها :«يعد الناقل مسؤولاً صعن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع».

هذا الحكم ليس إلا تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد.

غير أن المشرع بوضعه لصور المسؤولية لم يفسر ذكر المخاطر التي تواجه الناقل البحري فقد نص في المادة 803 من نفس القانون: انه يعفي الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة.... « ونص

1 - د. هاني الدويدرا - نفس المرجع السابق - صفحة 219

فيها على حالات الإعفاء العامة و الخاصة.

كذلك نص في المادة 804 من نفس القانون على بطلان شرط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية التي يتحملها بمقتضى أحكام القواعد العامة أو التقنين البحري (1).

### الفرع الأول : حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية :

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 وهي :

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المسماة في المادة 604 أعلاه.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريين الآخرون عن النقل.

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

د- أخطاء أو حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحظة.

هـ- القوة القاهرة

و- الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل ، وإعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

ز- عيب خفي، وضعية خاصة، عيب ذاتي للمصانع أو نقص البضاعة أثناء السفر.

ح- أخطاء الشاحن ولا سيما إفرار 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 لحدث لا يتسبب فيها الناقل.

س- أي سبب آخر يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل

بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه الشخصي أو بسبب مندوبيه و أنهم لم يساهموا في الخسارة أو الأضرار.

لقد صنف هذا القانون مجمل الحالات العامة للإعفاء.

### أ- الأسباب العامة :

1 د. مصطفى كمال طه - نفس المرجع - الصفحة 265

## ذكر بعض الأسباب الواردة في المادة 803.

**1- الأخطاء الملاحية :** نصت عليها الفقرة ب من المادة 803 و هي لإعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية لأنه لا يتدخل فيها ولا قانون ملاحه السفينة و سيرها لما للربان من سلطة واسعة في التصرف، الأخطاء الملاحية هي التي تقع في قيادة السفينة (كالقيام بمناورة أدت الى اصطدام السفينة).

**2- العيوب الخفية :** الناقل ليس مسؤولاً عن العيوب الخفية التي تحدث ضرر بالبضاعة وهذا ما جاءت به المادة 803 في الفقرة (ظ) مثلا : السفينة الحديثة كثيرة التعقيدات بحيث يقدر على الناقل أن يحيط بجميع أجهزتها.

**3- خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها :** لا مسؤولية على الناقل اذا أثبت على أن ما أصاب البضاعة من هلاك وتلف كان بخطأ من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة و هذا ما جاء في الفقرة (ز) من المادة 803.

كذلك العيب الذاتي للبضاعة بالبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها وهذا ما جاء في المادة 803 فقرة (ز).

**4- القوة القاهرة :** وهي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل فيه، يجعل التزام النقل مستحيلاً و أمثلتها هيجان البحر و العواصف الشديدة<sup>(1)</sup>.

**5- إنقاذ الأرواح أو الأموال :** تنفى مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، كما إذا تأخر الربان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق و هذا ما لمحت إليه الفقرة (ي) من المادة 803. هذه بعض حالات الإعفاء الخاصة التي أشارت إليها المادة 803 من القانون البحري الجزائري حيث أن مسؤولية الناقل البحري تسقط بمجرد توفر إحدى هذه الأسباب.

**أسباب الإعفاء الخاصة :**

رأينا أن الناقل البحري يستطيع دفع مسؤوليته بوجه عام بإثبات التسبب الأجنبي إذ كان قانون البحري الجزائري هو الواجب التطبيق على عقد النقل، لكن شروط سند الشحن تضمنت أحكاما خاصة ببعض الحالات كنقل الحيوانات و عدم ذكر بعض النباتات من طرف الشاحن.

1 - د. علي البارودي - نفس المرجع السابق - صفحة 179

والقانون البحري الجزائري تطرق إلى بعض الأسباب و أخرجها من نطاق السبب الأجنبي و من خلال شروط سند الشحن و القانون البحري يمكن استخلاص الأسباب الخاصة التي يمكن من خلالها الناقل البحري دفع مسؤوليته.

#### - المسؤولية النسبية :

تعرض لها القانون البحري الجزائري في المادة 804 منه و التي تعدت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطأ مندوبيه و عدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى :«في حالة تلاقي خطأ الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر و الأضرار للبضائع يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، و يجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسؤولاً عن بقية الخسائر و الأضرار».

#### ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن :

المشرع الجزائري في القانون البحري أعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة و هذا ما جاء في المادة 805 من نفس القانون.

« إذا لم يصرح الشاحن بنوع و قيمة البضائع قبل نقلها و لم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية و المصادقة عليها من قبل الجراء».

سند الشحن في شرطه 23 تحدث عن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة نقل مواد ذكرت على سبيل الحصر و هي الذهب، الفضة، المعادن القيمة، تحفة فنية، أشياء ذات قيمة، مجوهرات. ولم تحدد قيمتها الحقيقية لأن هذا النوع من المواد له شروط خاصة في عملية الرص و الشحن لدى تسقط مسؤولية الناقل لعدم علمه بالقيمة الحقيقية لهذه المواد.

#### التصريح الكاذب للشاحن :

نصت عليه المادة 810 من نفس القانون بقولها :«لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل».

ويجدر بالذكر أن مستندات الشحن تتضمن شروط كثيرة مختلفة وقد تعرضنا لبعض منها في التزامات الناقل البحري كتجهيز الوزن أو المقدار، وأخرى لم نتعرض لها كالسند الرابع من سند الشحن الذي مفاده أن الناقل البحري معفى من المسؤولية في حالة عدم وضع اسم ميناء التسليم بصفة مقروءة على كل طرد. كذلك شرط الإهمال و شرط يعفي الناقل بمقتضاه الناقل نفسه من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية (أو التجارية) من التابعين البحريين (أو البريين) أو هما معا إذا شاء (1).

### نقل البضاعة على سطح السفينة :

يفرض أن شحن البضاعة على سطح السفينة عمل مشروع من جانب الناقل فإذا لم يكن يجوز له شحن البضائع بهذه الكيفية فإنه يسأل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع من هلاك و تلف ولا يستطيع الدفع بالمسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي. و إستثناء يمكن عدم مسألة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج عن نقل البضائع على السطح متى تم مراعاة أحكام الاتفاقية في هذا الصدد أي أن التحميل وقع بالاتفاق مع الشاحن و هذا ما جاء في نص المادة 774 الفقرة الثانية. وهنا يكفي للشاحن أن يثبت أن الناقل قد خالف الاتفاق المبرم بينهما وهو عدم تحميلها على السطح لكي يصبح هذا الأخير مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تلحق به بدون أن يكون للناقل دفع هذه المسؤولية.

### نقل الحيوانات الحية :

القانون الجزائري لم يتعرض إلى هذا السبب لكن من خلال شروط سند الشحن نقرر عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر، وهذا ما جاء في الشرط 21 منه حيث : «تطبيقا للمادة 30 من قانون 18 جوان 1966 الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية و لا يسألون عن الأمراض أو الحوادث و لا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة و مهما كانت الأسباب و ليسوا ملزمين بإعطائها لا الماء و لا الغذاء و لا شيء اخر إلا في حدود المعقول .

عدم مسؤولية الناقل البحري تكون ناتجة عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل و المثال على ذلك إصابة الحيوانات بدوار البحر أدى إلى تقيئها أو مرضها أو فقد الأنثى لجنين كانت تحمله و كذلك إصابتها بالدعر نتيجة حادث لا بد للناقل فيه أدى على إلحاق الضرر بها ,و يترتب على تقرير عدم المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية و التي ترجع إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من

1- الدكتور علي البارودي - نفس المرجع السابق - صفحة 180.



النقل أنه لا يلتزم على الناقل إثبات السبب الأجنبي لدفع مسؤوليته و إنما يكفي إقامة الدليل على ترتيب الضرر نتيجة تلك المخاطر الخاصة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني : بطلان الإعفاء من المسؤولية.

بطلان الإعفاء من المسؤولية يتعرض إليه في حالتين الأولى في ظل القانون البحري الجزائري و الثانية في ظل قواعد هبورج باعتبارها الأكثر شدة في معاملة الناقل البحري و خصوصا فيما يتعلق بمسؤولية هذا الأخير.

أ- نطاق البطلان في القانون البحري الجزائري :

تنص المادة 811 من هذا القانون :

«يعد باطلا و عدم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير المباشر ما يلي :

- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد 770 (عدم صلاحية السفينة)، 773 (رص البضائع)، 780 (عدم العناية حتى إنزال البضائع)، 802، 803، 804 من هذا القانون (القانون البحري الجزائري).

- المسؤولية بمبلغ نقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 ما عدى في حالة ما إذا في المادة 808.

- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع :

ويقرر من هذا النص مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن بطرانا مطلقا و قد أراد المشرع بذلك حماية الشاحن من تعسف الناقلين الذين كانوا يفرضون في اشتراط عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب البضائع، ويعتبر مبدأ البطلان (بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية) المقابل العادل الذي يقرر لمصلحة الشاحنين نظير إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في بعض الحالات من جهة و تحديد مسؤوليته عند قيامها من جهة أخرى.<sup>(2)</sup>

ب- نطاق البطلان في قواعد هامبورغ :

يجب الإشارة إلى أن قواعد هامبرغ لا تقتصر على تنظيم مسؤولية الناقل البحري، وإن كانت تمثل محور أحكامها. وتتضمن قواعد هامبورغ أحكاما خاصة بمسؤولية الشاحن قبل الناقل البحري و

1 - د. هاني الدويدار - نفس المرجع السابق - ص 278

2 - د. مصطفى كمال طه - نفس المرجع السابق - صفحة 278

خاصة في حالة الشحن. كما تتضمن أحكام تفصيلها لسندات الشحن.

قواعد هام بزغ تبطل جميع شروط الاتفاقيات المخالفة لإحكامها مما يطبع عليها طابع القواعد الآمرة في ذلك تنص المادة 23 الفقرة الأولى على أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سندات الشحن أو في أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية و يعتبر باطلا و لاغيا. لا تستثني قواعد هامبرغ من البطلان طبقا لما تقتضيه المادة 23 فقرة ثانية سوى الاتفاق على أن يزيد الناقل البحري مسؤوليته و التزامه عما تقضي به أحكام الاتفاقية.

قواعد هامبرغ لا تتضمن أدنى حكم خاص بالنقل البحري الذي يتم في ظروف استثنائية و بالتالي فهي لا تجيز بأي حال من الأحوال الاتفاق على تعديل أحكام المسؤولية الواردة فيها

المطلب الثالث : طرق تحديد مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول : التعويض القانوني.

أ - المبدأ :

يتضح مما سبق أن الناقل البحري لا يستطيع التنصل من مسؤوليته إذا لحق بالبضاعة هلاك أو عيب، إلا أن في المقابل، المشرع لم يجعل مسؤوليته شاملة لجميع الأضرار التي تلحق مالكيها لأنه قد يعرضه إلى ضرر مادي، وإنما قصرها على مبلغ حدده إتفاقية بروكسل بمائة جنيه إسترليني ذهب عن كل طرد أو وحدة. و القانون البحري الجزائري حدده بـ: 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة عن كل كيلوغرام وهذا في المادة 805 و التي مفادها: « ... فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحم أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضاعة المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجر النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري ».

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغرام

ونصف من الذهب على أساس تسع مائة من الألف في النهاية ، ويمكن تحويل العملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

يلاحظ أن المبلغ الذي حدده الفانون هو حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري وعلى هذا إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد عن القيمة المحددة، فلا يحصل الشاحن إلا على هذه القيمة فقط. ولا يتغير هذا الحكم إذا كان الضرر مساويا للقيمة المحددة. أما إذا كان الضرر أقل منها ، فإن الشاحن لا يستحق إلا تعويضا مماثلا للضرر و ليس له أن يطالب بالمبلغ الأقصى حتى لا يثري على حساب الناقل بلا سبب.<sup>(1)</sup>

### ب - نطاق تطبيق المبدأ :

لا ينطبق تحديد المسؤولية إلا في حالة عدم التصريح عن قيمة البضاعة قبل الشحن أما إذ صرح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن أو أدرج هذا التصريح في سند الشحن فلا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني ويلزم بتعويض الضرر كاملا على أساس القيمة المصرح بها ذلك أن المادة 805 السابقة الذكر ذكرت عدم تصريح الشاحن ( إذا لم يصرح الشاحن أو من يمثله) وكذلك الوقت ( قبل شحنها على السفينة).

ويستفاد من نص المادة 805 أن تصريح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها يجب أن يقدم قبل الشحن أو أن يدرج في سند الشحن ويعتبر التصريح حجة على الناقل، على أن للناقل أن يثبت عكسه أي أن القيمة الحقيقية للبضاعة هي أقل من القيمة المصرح بها.

إذا كان تصريح الشاحن مشكوكا فيه فيدرج الناقل تحفظات ويترتب على هذه الأخيرة نقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه. وهذا ما جاءت به المادة 807 من القانون. « تعد قيمة البضائع المصرح بتا من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل ثابتة بقرينة، إلا إذا أثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها ».

إذا أعطى الشاحن تصريحا كاذبا عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمر فإن الناقل لا يتعرض لأية مسؤولية من جراء الأضرار اللاحقة وهذا ما جاءت به المادة 810 من القانون البحري الجزائري : « لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد

1 - د. كمال طه، المرجع السابق، صفحة 277.

تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للناقل «. هذا الجزء هو بمثابة عقوبة مدنية ولو لم يكن للبيان الغير صحيح أثر ما في تحقق الضرر، ولكي يكون هناك جزء يجب توافر النية لدى الشاحن، فإذا لم تتوافر فلا محل لتطبيق الجزء و يقع على الناقل إثبات عدم صحة البيان و سوء النية لدى الشاحن.<sup>(1)</sup>

مسؤولية الناقل لا يجوز أن تتعدى الحد الأقصى المقرر مع ذلك، فقد إستقر الفقه والقضاء على أنه يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة عمل أو إهمال أو مجازفة، ويكون ذلك عمدا، وهذا ما جاءت به المادة 809 من نفس القانون.

« لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح».

يمكن للناقل تحديد مسؤوليته على أن تحدد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة وهذا نص المادة 806 فقرة أولى.

ويتم حساب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقا للعقد أو اليوم و المكان الواجب فيه التفريغ.

وإذا لم توضح قيمة للبضائع على أساس السعر الجاري لها في السوق فتم التحديد على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس النوع و من نفس الجودة و هذا ما جاء في نص المادة 806 الفقرة الأخيرة.

### حساب التعويض في حالة النقل في حاويات :

الحاويات هي أوعية كبيرة معدنية في الغالب يتم رص البضائع أو الطرود التي تحتويها من أجل شحنها في السفينة و لا يتغير نقل البضائع في حاويات أشكالا خاصة إلا من حيث تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم الناقل البحري بدفعه في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير و لذلك أوجب هذا الغرض بنص خاص هو نص المادة 805 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري :

«في حالة إستخدام الحاويات أو أي 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»

ويتضح من النص أن المشرع يشترط لإحتساب كل طرد أو وحدة شحن كوحدة مستقلة عند تعيين الحد الأقصى للبضاعة أن يكون عددها مذكورا في سند الشحن. ومفهوم مخالفة هذا النص أن البضاعة لا تحسب إلا بإعتبارها وحدة واحدة في حالة عدم ذكر الطرود أو الوحدات التي تم رصها في الحاوية و في هذه الحالة الأخيرة لا شك أن الوزن الإجمالي للبضائع بدون المعيار الأساسي في تعيين الحد الأقصى للتعويض.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني : أطراف دعوى المسؤولية:

#### أ- المدعي بالمسؤولية :

رأينا أن الناقل البحري يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أو التأخير في تسليمها إذا كان الضرر راجع إلى فترة بقاء هذه البضائع في عهدة الناقل و بالتالي يكون المدعي مسؤولية الناقل البحري الشخص الذي أصابه الضرر من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير و المتضرر قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير.

#### أولا : الشاحن :

هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل، فهو صاحب المصلحة في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية. ورجوع الشاحن على الناقل يكون بمقتضى المسؤولية التعاقدية، إذ يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية.<sup>(2)</sup>

ويجدر بالذكر أن رجوع الشاحن يكون في كل الأحوال أي إذا كان الشاحن هو من يستلم البضائع في ميناء الوصول أو شخص آخر.

#### ثانيا : المرسل إليه :

المرسل إليه هو ذلك الشخص الذي تعهد الناقل البحري في إتفاقه مع الشاحن على تسليم البضاعة

1- د.د. هاني الدويدار - نفس المرجع السابق- الصفحة 290

2- د.د. هاني الدويدار - نفس المرجع السابق - صفحة 311 و 312

إليه. وبالتالي يخول له حق شخصي ومباشر اتجاه الناقل البحري ويسمح له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير. ومن هذا فإن المرسل إليه يتمتع بنفس المركز الذي يتمتع به الشاحن في الرجوع بالمسؤولية على الناقل. ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية. فتبرأ ذمة الناقل البحري اتجاه المرسل إليه ما أدى ما أدى التعويض إلى الشاحن. و الواقع أن نادرا ما يتم ذلك لأن الشاحن بتروله عن سند الشحن يفقد مصلحته من البضائع المنقولة. **ثالثا : الغير** يمكن لأي شخص أصابه الضرر من واقع الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع أو سبب التأخير في تسليمها، الرجوع بالمسؤولية إلى الناقل البحري.

وفي هذه الحالة لا يرتبط الغير مع الناقل البحري بموجب علاقة تعاقدية، وذلك خلافا للشاحن أو المرسل، بل العلاقة التي تربط بينهما تكون على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية وبالتالي على الغير إقامة الدليل على عناصر هذه المسؤولية التي يقرها القانون الجزائري.

وجدير بالإشارة أنه يمكن أن يحل الغير مكان الشاحن أو المرسل إليه في الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري وهذا بصفة خاصة في حالة قيام شركات التأمين بتعويض المضرور ثم تحل مكانه في الرجوع على المسؤول أي الناقل وبحلول المؤمن محل المضرور في حقوقه فإن المسؤولية المثارة تكون على أساس المسؤولية التعاقدية.

#### ب- المدعى عليه بالمسؤولية :

يمكن على المتضرر الرجوع على الناقل البحري الذي أبرم عقد النقل وهو من يعرف بالناقل المتعاقد ويجوز الرجوع على من أنجز النقل البحري وهو الناقل الفعلي، وأخيرا قد يرجع على أحد تابعي النقل البحري بالمسؤولية.

#### أولا : الناقل المتعاقد :

الناقل المتعاقد هو من أبرم عقد النقل مع الشاحن وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك و التلف و التأخير. وذلك بغض النظر إذا ما قام بتكليف ناقل بحري آخر بالقيام بالنقل.

#### ثانيا : الناقل الفعلي :

هو ذلك الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعهد بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه.

فإذا كان الناقل المتعهد مسؤولاً قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل فإن الشاحن لا يرتبط بالناقل الفعلي بعلاقة تعاقدية ولذا بتأسيس رجوع الشاحن عليه على قواعد المسؤولية التقصيرية وهذا طبقاً لأصل العلاقة بينهما، أما إستناداً للأصل العام يمكن الرجوع عليه في حدود الجزء الذي قام به و بالتالي يتم ذلك على الأساس الذي يمكن من خلاله الرجوع على الناقل المتعاقد. ولذلك على المتضرر إثبات الخطأ في الجزء الذي قام به الناقل الفعلي.

### ثالثاً : تابعو الناقل البحري :

يتولى تابعو الناقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية. لأنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل إذ يبرم هذا العقد بين الشاحن والناقل البحري.

وكثيراً ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل، وبذلك فإنه يحق للمتضرر الرجوع عليه بالمسؤولية ويسند هذا الرجوع إلى أحكام المسؤولية التقصيرية.

