

## الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة وهران

كلية الحقوق

رسالة لنيل شهادة الماجستير  
مدرسة الدكتوراه - قانون الأعمال المقارن

### الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن

إشراف الدكتور

حبار محمد

إعداد الطالبة:

حيفري نسيمة أمال

أعضاء لجنة المناقشة:

- الأستاذ يخلف عبد القادر، أستاذ محاضر (أ)، جامعة وهران: رئيسا
- الأستاذ حبار محمد، أستاذ التعليم العالي، جامعة وهران: مشرفا مقرا
- الأستاذ مدهون محمد، أستاذ محاضر (أ)، جامعة وهران: عضوا مناقشا
- الأستاذ يقاش فراس، أستاذ محاضر (أ)، جامعة وهران: عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2010 - 2011

# الإهداء

إيماناً مني بدور العلم في تقدم وازدهار الأمم  
أهدي هذا المجهود المتواضع

لكل طلبة العلم. وأكرر قول الشاعر:

العلم مبلغ قوم نروة الشرف \*\*\*\*\*  
يا صاحب العلم مهلاً لا تدنسه \*\*\*\*\*  
والعلم يرفع بيتاً لا عماد له \*\*\*\*\*  
وصاحب العلم محفوظ من التلف  
بالموبقات فما للعلم من خلف  
والجهل يهدم بيت العز والشرف

## كلمة شكر وتقدير

أخلص معاني الشكر والتقدير للأستاذ المشرف:  
الدكتور حبار محمد تقديرا لجهوده وعطائه  
ومتابعته لهذا البحث المتواضع.

# مقدمة

لقد تعرضت أحكام المسؤولية إلى صراع طويل بين الناقلين والشاحنين، فكان الناقلون قوة كبيرة، أباحت لهم وضع الشروط التي تعفيهم من المسؤولية، وقد عرفت بشروط الإعفاء من المسؤولية وأهمها ما يعرف بشرط الإهمال (*Clause de négligence*) حيث يباح للناقل أن يشترط عدم مسؤوليته عن أخطاء مساعديه البحريين حتى العمدية منها، وأقرت المحاكم في فرنسا وبريطانيا هذه الشروط، مما كان يعفي الناقل من المسؤولية حتى من سرقة البضائع من قبل مساعديه، وبذلك أصبح تنفيذ عقد النقل مرهونا بمشيئة الناقل<sup>1</sup>.

وقد انتشرت شروط الإعفاء من المسؤولية في منتصف القرن التاسع عشر فدرج الناقلون على وضعها في سندات الشحن<sup>2</sup>. وترتب على ذبوع شروط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل البحري أن أصبحت شروطا مألوفة معتادة (*Clauses de style*). وتضاعف إهمال الناقلين وتابعيهم اعتمادا على عدم مسؤوليتهم حتى جاز القول بأن تنفيذ عقد النقل البحري أصبح رهنا بمشيئة الناقل<sup>3</sup>.

لقد أدى انتشار هذه الشروط إلى تقصير وإهمال زاد في الأضرار التي تصيب البضائع، ولم يكن في وسع الشاحنين أن يشترطوا، عن طريق الاتفاق، نصوصا تحمي مصالحهم، نظرا لسيطرة الشركات العالمية التي تحتكر النقل البحري<sup>4</sup> فكان الناقلون يضمّون عقود النقل شروطا اتفاقية تعفيهم من المسؤولية، أو يحددون مسؤولياتهم بمبالغ زهيدة تنزل إلى مرتبة الإعفاء من المسؤولية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - لطيف جبر كومانتي. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة الثانية. 1998م-1418هـ. ص 119.

<sup>2</sup> - عباس حلمي. القانون البحري. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر - الطبعة الثانية. 1988. ص 31.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة). منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان. الطبعة الأولى. 2006. ص 244.

<sup>4</sup> - هشام فرعون. القانون البحري. مطبعة كرم. دمشق. سوريا. 1975-1986م. ص 227.

<sup>5</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن. 1999. ص 369.

ولم تتجح جهود الشاحنين لتقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية تشريعيا إلا في الولايات المتحدة الأمريكية، نظرا لأن أمريكا لم تكن لها إلا بحرية تجارية صغيرة بالقياس إلى تجارتها الخارجية الواسعة<sup>1</sup>. وأمام ضغط المستوردين والمصدرين الأمريكيين، وكل مهتم بوضعية الشاحنين، صوت الكونغرس في 13 فبراير 1893 على قانون عرف باسم مقترحه: قانون هارتر (*Harter Act*)<sup>2</sup>

وبموجب هذا القانون حدد المشرع الأمريكي صراحة الأخطاء التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية، دون حاجة النص عليها في وثيقة الشحن<sup>3</sup>

رغم أن قانون هارتر قصد منه تحديد حرية الناقل التعاقدية بإعفاء نفسه من المسؤولية ووضع توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين إلا أنه سكت عن تحديد المسؤولية مما أفسح المجال للناقلين بتحديد مسؤولياتهم في سندات الشحن بمبالغ زهيدة تصل إلى حد الإعفاء من المسؤولية وعلى ذلك استمرت شكوى الشاحنين ورجال المصارف والتأمين<sup>4</sup>.

الأمر الذي دفع الشاحنين إلى المطالبة بوضع معاهدة دولية هدفها تحقيق توازن مقبول بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

وبعد الحرب العالمية الأولى طالبت دول الدومنيون المجهزين الإنجليز بالتنازل عن شروط الإعفاء من المسؤولية التي تلحق بتجارتها أفدح الأضرار وإزاء هذه الشروط عقدت جمعية القانون الدولي مؤتمرا في لاهاي (هولندا) سنة 1921 ضم ممثلي المجهزين والشاحنين والبنوك للاتفاق على وضع سند شحن

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. (دراسة مقارنة). ص 245.

<sup>2</sup> - René Rodière. Droit Maritime. Edition Dalloz. Cinquième édition. 1971. P 271

<sup>3</sup> - هشام فرعون. القانون البحري. ص 227.

<sup>4</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 369.

نموذجي ينظم مسؤولية الناقل، وبذلك يأمن الشاحنون ومعهم المؤمنون وأصحاب البنوك المفاجآت، كما يأمن المجهزون أخطار المنافسة<sup>1</sup>. وعرفت هذه المعاهدة بقواعد لاهاي (*Hague Rules*). وقد استمدت هذه المعاهدة نصوصها من قانون هارتر في سبيل أن تتحقق المساواة بين الناقلين في مختلف الدول.

ونظرا للطابع الاختباري لهذه القواعد فإنها لم تحقق الغرض منها<sup>2</sup> كون أن هذه القواعد ظلت ضعيفة، بسبب أن اعتمادها مرهون بإرادة الأطراف، فيتم قبولها إذا وضعوها في اتفاقاتهم وبغير ذلك لا تطبق<sup>3</sup> مما يجعل من هذه القواعد غير ملزمة إلا إذا اتفق الشاحن والناقل على الأخذ بها.

ولذلك لم تظفر بالنجاح المرغوب، لأن أحدا من المجهزين لم يشأ أن يخطو الخطوة الأولى في هذا السبيل. وأصبح جليا ضرورة عقد معاهدة دولية في هذا الشأن تتعلق نصوصها بالنظام العام وتكون لها قوة تشريعية ملزمة في البلاد الموقعة عليها<sup>4</sup>. وبالتالي كان من الضروري وضع قواعد ذات طبيعة ملزمة.

مما دفع المجتمع الدولي إلى عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل. وانتهى عمل المؤتمر بالتوقيع على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، وجرى العرف على تسميتها قواعد لاهاي (*Règles de La Haye*)<sup>5</sup> كونها استمدت أحكامها من قواعد لاهاي 1921.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. دار الفكر الجامعي. الإسكندرية. 2007. ص 95.  
<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 369.  
<sup>3</sup> - لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 119.  
<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. المرجع السابق. ص 95.  
<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. (دراسة مقارنة). ص 245.

وقد انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم رقم: 64/71 المؤرخ في: 02 مارس 1964 (مرسوم يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924 – جريدة رسمية رقم: 1964/28).

وقد تضمن القانون البحري الجزائري بعض أحكام المعاهدة كما أعطت المادة 747 بحري جزائري للمعاهدة قوة القانون الداخلي بالنسبة للنقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية<sup>1</sup>.

إلا أن هذه الاتفاقية، عندما تناولت تنظيم أحكام مسؤولية الناقل البحري، تضمنت عددا كثيرا من حالات الإعفاء من المسؤولية، الأمر الذي كان يلحق ضررا كثيرا في مصالح الشاحنين<sup>2</sup> ... ومن أظهر هذه الحالات آثار التغيرات الجوية، والإضرابات والحروب وغيرها من تلك التي كانت ترد في بعض سندات الشحن التي كانت تعتبر نموذجية في تلك الحقبة ... ومن ذلك أيضا استبعاد التعويض في حالة ما إذا كانت حالات الهلاك والتلف مترتبة على إهمال الربان والمرشد وأعضاء الملاحه بصدد الملاحة أو إدارة السفينة...<sup>3</sup>.

وأمام المشاكل التي كشفها تطبيق معاهدة سندات الشحن، وبسبب تطور أساليب النقل، وكبر حجم البضائع المنقولة بحرا في التجارة الدولية، وتطور العديد من الدول التي لم يكن لها دور في إعداد اتفاقية بروكسل 1924 تصاعدت المطالبة مرة أخرى بضرورة تغيير قواعد المسؤولية في النقل البحري للبضائع.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - عباس حلمي. القانون البحري. ص 32.

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة 1. الإصدار الثاني. 1999. ص 125.

<sup>3</sup> - سعيد يحيى. مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978. المكتب العربي الحديث. دت. ص 12.

<sup>4</sup> - لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 120.



ونتيجة لذلك وضعت اللجنة البحرية الدولية مشروعاً بتعديل بعض أحكام هذه المعاهدة، وطرح المشروع على مؤتمر بروكسل الدبلوماسي الذي انتهى بالتوقيع على بروتوكول تعديل معاهدة سندات الشحن في 23 فبراير 1968. وقد أطلق على هذا البروتوكول اسم: **قواعد فسبي (Règles de Visby)** ودخل حيز التنفيذ في: 23 جوان 1977<sup>1</sup>.

وأمام عجز معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 رغم تعديلها ببروتوكول 1968، عن مجارة التطور الاقتصادي للنقل البحري واستغلال السفينة، كما كان ظاهراً ذلك العدد الوفير من الدفوع والإعفاءات التي يتمكن الناقلون بالاحتماء خلفها من الإفلات من المسؤولية، وهو أمر ضجّ منه الشاحنون، وكان الإصلاح هو مطلب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية<sup>2</sup>. مما دعا إلى ضرورة تعديل قواعد المسؤولية بإعادة النظر في قواعد النقل البحري للبضائع<sup>3</sup>.

نتيجة عدم توازن الاتفاقيتين السابقتين (معاهدة بروكسل 1924 والبروتوكول المعدل لها لعام 1968) فيما يتعلق بمصالح الشاحنين والناقلين، خاصة وإن الدول النامية تشكل السواد الأعظم من الشاحنين والمستوردين إضافة إلى ظهور تكنولوجيا النقل البحري المتعلقة بنقل البضائع بالحاويات وغيرها من أدوات النقل الحديثة<sup>4</sup>، تمكن فريق من العمل وبعد جهود مضيئة من وضع مشروع إتفاقية جديدة لنقل البضائع بحراً وهو المشروع الذي أقرته لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. (دراسة مقارنة). ص 246.

<sup>2</sup> - كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ). منشأة المعارف بالإسكندرية. 2003. ص 10.

<sup>3</sup> - وقد تم تعديل المعاهدة بموجب بروتوكول ثاني بتاريخ 21 ديسمبر 1979 والذي دخل حيز التنفيذ في 18 ماي 1986

<sup>4</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 370.

الدولية (CNUCED) في ماي 1976 ومن ثم دعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي لمناقشة المشروع. إذ انعقد المؤتمر في مدينة هامبورغ في الفترة من 6 إلى 31 مارس سنة 1978 وحضر المؤتمر 77 دولة. وفي 31 مارس 1978 أقر المؤتمر الوثيقة الختامية للاتفاقية، وقرر المؤتمر أن يطلق على الاتفاقية اسم: اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 وأوصي أن تعرف أحكامها باسم: قواعد هامبورغ (Règles de Hambourg)<sup>1</sup> و دخلت حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992.

وقد صادق على هذه المعاهدة الكثير من الدول كونها كانت ترسي نظاما قانونيا موحدًا يهدف إلى تنظيم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين<sup>2</sup>. غير أن الجزائر إلى اليوم لم تنضم إلى هذه المعاهدة.

ورغم أن معاهدة بروكسل لعام 1924 وكذا البروتوكول الملحق لها لعام 1968 حاولت وضع نظام خاص بمسؤولية الناقل البحري، فحددت الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وبالمقابل منحت هذا الأخير إمكانية إعفاء نفسه من كل مسؤولية. إلا أن المعاهدة لم تبج هذا الاستثناء على إطلاقه وإنما نصت صراحة على بطلان بعض الشروط التي لا يمكن إدراجها في سند الشحن أو عقد النقل البحري تحت طائلة البطلان، وهو ما نصت عليه المادة 3 فقرة 8 من ذات المعاهدة. وطبقا لهذا النص يكون باطلا أي شرط يدرج في سند الشحن يعفي الناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه طبقا للمعاهدة أو يخفف منها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مقال للمستشار فهد عبد العظيم صالح. مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام اتفاقية هامبورغ وقانون التجارة البحري. 2007/10/20.

<sup>2</sup> - كما انضمت إليها مؤخرا كل من الأردن عام 2001 والجمهورية العربية السورية عام 2002. ينظر كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ). ص 11.

<sup>3</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. منشأة المعارف بالإسكندرية. مصر. الطبعة الثانية. ص 209.

وأهم ما قامت به معاهدة هامبورغ هو التخفيف من قائمة الإعفاءات التي وردت في اتفاقية بروكسل 1924، بل إنها نصت على حالة عامة لإعفاء الناقل من المسؤولية بإثباته أنه قد اتخذ هو ووكلاؤه أو تابعوه التدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث وتبعاته، فضلا عن بعض الحالات الخاصة التي يعفى الناقل فيها من المسؤولية<sup>1</sup>.

هذا وقد تم مؤخرا التوقيع على أحدث اتفاقية للنقل البحري وهي اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 والتي تسمى قواعد روتردام Rotterdam Rules غير أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد لأن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ هو انضمام 20 دولة على الأقل وهو ما لم يتحقق إلى الآن<sup>2</sup>.

فإلى أي مدى تمكنت كل من اتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ 1978 من تحقيق الموازنة المطلوبة بين مصالح الشاحنين والناقلين؟

للإجابة على هذا التساؤل سوف نتعرض في بحثنا إلى الحالات المستثناة لمسئولية الناقل البحري في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، فيتضمن الباب الأول الحالات المتعلقة بفترة الرحلة البحرية، ويتضمن الباب الثاني الحالات الخارجة عن فترة الرحلة البحرية.

<sup>1</sup> - مستخلص لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير. عبد الستار محمد عزيز خان. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة بين اتفاقية بروكسل 1924 وهامبورغ 1978. الفصل الدراسي الثاني. 1417 هـ.

<sup>2</sup> - ولقد تم الاحتفال بفتح باب الانضمام إلى عضوية هذه الاتفاقية ليوم 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام وحضر حفل التوقيع ممثلون عن الدول التالية : الكونجو - الدانمارك - فرنسا - الجابون - غانا - اليونان- غينيا- هولندا -نيجريا- النرويج - بولندا- السنغال - أسبانيا - سويسرا - توجو - الولايات المتحدة ( 16 دولة). كذلك فقد وقع على الاتفاقية أرمينيا - الكامرون - مدغشقر. <http://www.marineews.net>.

## الباب الأول

الحالات المستثناة لمسؤولية

الناقل البحري والمتعلقة

بفترة الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع بحرا كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد إما سلفا أو حسب ما تقضي به الظروف العادية في مثل هذا النوع من الشحنات. ولذلك لا يُسأل عن الهلاك والتلف والتأخير أما في حالة عدم قيامه بذلك تقوم مسؤوليته على أساس إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة<sup>1</sup>. ولهذا يعتبر الناقل أنه قد ارتكب خطأ بمجرد هلاك البضاعة هلاكا كلياً أو جزئياً، أو تعييبها، أو التأخر في تسليمها عن الوقت الذي يجب أن يتم خلاله التسليم<sup>2</sup>.

غير أنه يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما توافرت حالات وارادة على سبيل الحصر والتي يعفى فيها الناقل من مسؤوليته حتى ولو تعرضت البضاعة المشحونة للضرر وذلك ما يعرف بالحالات المستنثة لمسؤولية الناقل البحري. وقد أشارت إلى هذه الحالات المادة 803 من القانون البحري الجزائري بقولها:

« يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

أ/- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 أعلاه،

ب/- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل،

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

د/- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة،

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك. التحكيم البحري. النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. جمهورية مصر العربية. 2003. ص 175.

<sup>2</sup> - هشام فرعون. القانون البحري. مطبعة كرم. دمشق. 1975-1976م. ص 215.

ه/- القوة القاهرة،

- و/- الإضرابات 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، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تغليب البضائع،
- ط/- عيب خفي للسفينة لم 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 لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر».
- تتمثل هذه الإستثناءات في 12 حالة أوردها المشرع الجزائري على سبيل الحصر. وقد أثبتت تأثر المشرع الجزائري بمعاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها الرابعة أولاً، التي تضمنت 17 حالة مستنثة من مسؤولية الناقل البحري. وبالرجوع إلى هذه الحالات فإنه يمكننا تصنيفها إلى حالات غير متعلقة بالسفينة أو البضاعة وحالات خارجة متعلقة بالسفينة أو البضاعة.
- ومن بين هذه الحالات المستنثة نجد أن المشرع الجزائري نص على القوة القاهرة كحالة من حالات الإعفاء القانوني للمسؤولية، إضافة إلى حالات أخرى من شأنها أن تشكل حالة من حالات القوة القاهرة إذا ما توفرت فيها شروطها كاستحالة التوقع والدفع وتتمثل هذه الحالات الواردة بنص المادة في الحريق، أخطار وحوادث البحر، الإضرابات وإغلاق المستودعات. فما هو مفهوم القوة القاهرة؟ ومتى يكون للناقل البحري الحق بالتمسك بإعفائه من المسؤولية نتيجة قوة القاهرة؟

# الفصل الأول

## الحالات

### الناتجة عن القوة القاهرة

### أو الحادث الفجائي

للناقل البحري أن ينفي عن نفسه المسؤولية متى أثبت أنه كان ضحية قوة قاهرة أدت إلى حدوث ضرر للبضاعة.

إن دراسة القوة القاهرة في قانون عقد النقل البحري للبضائع تتطلب التوافق من حيث الموضوع. إذا كان مفهوم عقد النقل البحري للبضائع لا يشكل أي إشكال خاص، فإن ذلك بالنسبة للقوة القاهرة غير مؤكد. وتكمن الصعوبة في تحديد هذا المفهوم أساساً إلى اختلاف الاجتهادات القضائية والفقهاء<sup>1</sup>.

لذلك دراسة القوة القاهرة كحالة من الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري تفرض تكريس مفهوم القوة القاهرة ودراسة بعض تطبيقاتها في مجال النقل البحري.

---

<sup>1</sup> - Mémoire présenté par Alexis Lemarié. CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. Septembre 2007. P 09.



# المبحث الأول

## مفهوم

## القوة القاهرة

## وشروطها

# المطلب الأول

مفهوم

القوة القاهرة

لا يسأل الناقل عما يلحق البضاعة من ضرر إذا كان نتيجة قوة قاهرة أو سبب مفاجئ. فما هو مفهوم القوة القاهرة؟

### تعريف القوة القاهرة:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية كلما أثبت أن الضرر الذي تعرضت له البضاعة كان نتيجة قوة قاهرة أو حادث فجائي، إلا أن المشرع لم يعطي مفهوم للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي في نصوص القانون البحري الجزائري لذلك كان من الضروري الاعتماد على ما ورد بهذا الخصوص بالقواعد العامة للالتزامات.

وهو ما أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 127 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في: 1975/09/26 والذي يتضمن القانون المدني.<sup>★</sup>

لا يمكن وضع فواصل مادية جامعة في صدد تعريف القوة القاهرة، لأن المنطق يقتضي أنه إذا كان ثمة حادث لا يمكن توقعه ولا توقيه، فإنه يكون قوة قاهرة وكفى، فإذا أثبت صاحب الشأن ذلك أعفي من المسؤولية... وعليه يمكن أن نجعل من أساس تعريف القوة القاهرة أنها كل أمر غير متوقع ولا يمكن تلافيه ويؤدي ثبوته إلى انتفاء مسؤولية صاحب الشأن<sup>1</sup>.

★ - " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك ".  
1- محمد زهدور. المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة. الطبعة الأولى. 1990. ص 230.

غير أنه يثار تساؤل حول ما إذا كان لكل من القوة القاهرة والحادث الفجائي نفس المعنى، أم أن لكل منهما تعريف مستقل. وهنا اختلف الفقه والقضاء حول هذا المفهوم، فهناك من يرى أنهما اسمان مختلفان لنفس المعنى، وهناك من ربط التفرقة بينهما بكون الحادث خارجيا فتكون الحالة قوة القاهرة، أو بكون الحادث داخليا فتكون الحالة حادثا فجائيا.

### القوة القاهرة و الحادث المفاجئ:

إن المشرع الجزائري في شريعته العامة أي في القانون المدني، قد استخدم عبارتي الحادث الفجائي والقوة القاهرة كأمرين مترادفين<sup>1</sup> وذلك بموجب المادة 127 من القانون المدني.

غير أنه ذهب بعض الفقهاء إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادث الجبري في خصوص عقد النقل، فقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق والعواصف والفيضانات، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كأنفجار إطار السيارة أو مرجل القطار أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل وتابعيه. وإذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يظل مسؤولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد زهدور. المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة. الطبعة الأولى. 1990. ص 230.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه. العقود التجارية. دار الفكر الجامعي. الاسكندرية. مصر. 2005. ص 184. نقض مدني 19 ديسمبر 1968. مجموعة أحكام النقض س 19 ص 1551 و 19 مارس 1979.

وهذا الرأي لا يجوز التسليم به أيضا إلا عند من يقولون بنظرية تحمل التبعة، إذ يصح عند هؤلاء أن يكون الشخص مسؤولا عن الحادث الفجائي<sup>1</sup>.

وهناك من الفقهاء من يفرق بين القوة القاهرة والحدث المفاجئ على أساس استحالة الدفع واستحالة التوقع، فيقولون بأن القوة القاهرة تتميز باستحالة الدفع أما الحدث المفاجئ فيتميز باستحالة التوقع.

غير أنه سواء كنا أمام حالة قوة القاهرة أو حادث فجائي فلا بد من توافر الشرطين معا وهما استحالة الدفع وعدم التوقع، لأن القول بخلاف ذلك يعني انعدام رابطة السببية، مما يجعل هذا الرأي أيضا خاطئ.

ومن ذلك فإن التمييز بين القوة القاهرة والحدث المفاجئ لا يقوم على أساس صحيح. لذلك تقول جمهرة الفقهاء بعدم التمييز بينهما، وعلى هذا أيضا إجماع القضاء<sup>2</sup>. لأن ما يعتبر سببا أجنبيا لا يد للمدين فيه، يجب أن يجتمع فيه صفتا عدم التوقع وعدم القدرة على دفعه، وإلا كان سببا غير أجنبي عن المدين، وبالتالي تتحقق مسؤوليته عن الضرر الذي وقع وذلك بوجود علاقة السببية بين الخطأ والضرر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء 1. مصادر الإلتزام. 1952. ص 877

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 877 (إن القوة القاهرة والحدث الفجائي تعبيران يكمل أحدهما الآخر، فالتعبير الأول يبرز خصيصة استحالة الدفع، والتعبير الثاني يبرز خصيصة عدم إمكان التوقع، ولكن لا بد من اجتماع الخصيصتين معا في الحادث حتى تنعدم السببية. ولكن هذا الرأي يجعل التمييز بين القوة القاهرة والحدث الفجائي معدوم الفائدة من الناحية العملية).

<sup>3</sup> - خليل أحمد حسن ققادة. الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري. الجزء الأول. مصادر الإلتزام. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. بن عكنون. طبعة 1994. ص 252.

وبالرغم من أن هناك من القوانين التجارية من أخذت بهذه التفرقة في مجال عقود النقل إلا أن المبدأ هو أن الفقه والقضاء منذ عهد غير قصير لم يأخذ بالرأي القائل بالتفرقة بين القوة القاهرة من جهة والحادث الفجائي من جهة أخرى سواء في عقد النقل خاصة أو في الالتزامات عامة وانتهى الرأي إلى أن مدلولهما واحد ويترتب عليهما إعفاء أمين النقل من المسؤولية وأن القانون إذا استعمل أحد اللفظين فإنه يقصد أيضاً التعبير الآخر<sup>1</sup>.

فالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر، ويعرفهما ستارك بأنهما حادث غير متوقع وغير ممكن الدفع عادة يكون مصدره خارجياً عن الشيء الضار. ويعرفهما البعض بالحادث الذي ليس بالإمكان عادة توقعه أو ترقبه، ولا بالمستطاع دفعه أو تلافيه والذي يحصى من غير أن يكون للحارس يد فيه أو للشيء دخل به فيكون بمصدره خارجاً عن هذا وذاك<sup>2</sup>.

وهكذا لا يكون للتفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي أي أساس جدي في مجال المسؤولية عن فعل الأشياء الحية، ولا في مجال القانون البحري الجزائري بوجه عام... فكل من القوة القاهرة والحادث الفجائي يعتبر سبباً أجنبياً معنياً إذا توافرت فيه الشروط المطلوبة في السبب الأجنبي بصفة عامة. فالعبرة في الإعفاء وصفة السبب الأجنبي بتوافر هذه الشروط وليس بالواقعة ذاتها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0k>

<sup>2</sup> - محمد زهدور. المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري. دار الحدائق للطباعة والنشر والتوزيع. بيروت. لبنان. الطبعة الأولى. 1990. ص 228.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه. ص 232.

# المطلب الثاني

خصائص

القوة القاهرة

القوة القاهرة هي حادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه. وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة قاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية... فالقوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل<sup>1</sup>.

إن القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يجب أن يكون حادثا غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع. فعدم إمكان التوقع (*Imprévisibilité*) واستحالة الدفع (*Irrésistibilité*) هما الشرطان الواجب توافرهما في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وإذا ما توافرا كان الحادث أجنبيا عن الشخص لا يد له فيه، أما العكس فغير صحيح. فقد يكون الحادث أجنبيا عن الشخص لا يد له فيه، ومع ذلك يستطيع توقعه قبل أن يقع، أو يستطيع دفعه<sup>2</sup>.

وبالتالي نتبين بأنه لا بد من توافر ثلاثة شروط حتى تتحقق حالة القوة القاهرة، وتتمثل هذه الشروط في: عدم إمكان التوقع، استحالة الدفع و أن يكون الحادث خارجيا.

### أولا: أن يكون الحادث مستحيلا دفعه:

لا يكفي في الحادث حتى يعتبر قوة قاهرة أو حادثا فجائيا أن يكون مستحيل التوقع، بل يجب كذلك أن يكون مستحيل الدفع<sup>3</sup>... كذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، وأن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. العقود التجارية. 2005. ص 184.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء 1. مصادر الإلتزام. 1952. ص 878.

<sup>3</sup> - أنور سلطان. مصادر الإلتزام. الموجز في النظرية العامة للإلتزام. ص 337.



استحالة بالنسبة إلى المدين وحده، بل استحالة بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقف المدين... ويستوي أن تكون استحالة التنفيذ مادية أو أن تكون معنوية... والقاضي هو الذي يقدر ما إذا كانت هناك استحالة معنوية، وعليه أن يحتاط في تقدير ذلك<sup>1</sup>.

فالحادث المثار في إطار القوة القاهرة... يجب أن يكون مانعا كلياً للمدين لتنفيذ التزامه. هذا التنفيذ لا ينبغي أن يكون أكثر تكلفة أو صعوبة، ولكن أن يكون مستحيلاً استحالة مطلقة<sup>2</sup>.

وهذا ويقع على المدين إثبات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، فإذا أثبت المدين ذلك انتفت علاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية<sup>3</sup>. وبالتالي فمتى توفرت الواقعة المدعى بها على الشروط المذكورة سابقاً تم اعتبارها قوة القاهرة لتصبح بذلك سبباً من أسباب إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته.

فالقوة القاهرة تتمثل في كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للنقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلاً، كوقوع كارثة بحرية تؤدي إلى غرق البضائع أو السفينة والحروب والحصار البحري أو استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة والفتن والثورات وقيود الحجر الصحي الاستثنائية...<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء 1. مصادر الإلتزام. ص 879.

<sup>2</sup> - Stéphanie Porchy-Simon. Droit Civil. 2<sup>e</sup> année. Les Obligations. 4<sup>e</sup> Edition. Dalloz. 2006. P 216

<sup>3</sup> - كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 66.

<sup>4</sup> - عدلي أمير. أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض. ص 81.

ففي المجال التعاقدي إستحالة مقاومة الحادث لا تعني استحالة تامة للتنفيذ، عكس ما أخذ به الأساتذة مازو Mazeaud وشابا Chabas . هذه الإستحالة يجب أن تكون نهائية كلياً: إذا كانت مؤقتة فإنها لا تنتج إلا تعليق تنفيذ العقد<sup>1</sup>.

يبدو في الحقيقة أن خاصية إستحالة مقاومة الحادث المؤقتة مستحيلة ما دام انقضاء الوقت يجعل الحدث ممكن مقاومه<sup>2</sup>.

### ثانياً: عدم إمكان التوقع:

يجب أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي غير ممكن التوقع. فإذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه، لم يكن قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً. ويجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعى عليه فحسب، بل من جانب أشد الناس يقظة وبصراً بالأمر<sup>3</sup>.

وعدم إمكان التوقع لا يتصور أصلاً إلا بالنسبة للحوادث التي لم يسبق وقوعها، ولكن إذا أخذنا عدم إمكان التوقع بهذا المعنى لخرجت حوادث كثيرة من دائرة القوة القاهرة كالزلازل والخرق والحرب، إذ كل منها قد سبق وقوعه، ولذا فيكون المقصود بعدم إمكان التوقع أن الحادث بالرغم من سبق وقوعه، لا يستطاع توقع وقت حدوثه ثانية حتى من أشد الناس حيطة، والمعيار كما هو ظاهر معيار موضوعي وليس بذاتي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire présenté par Alexis Lemarié. CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. Septembre 2007. P 18.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 18.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء 1. مصادر الإلتزام. 1952. ص 878.

<sup>4</sup> - أنور سلطان. الموجز في النظرية العامة للإلتزام. دار النهضة العربية. بيروت. 1983. ص 337.

وهذا ما أكده قرار محكمة النقض المصرية بأن الحكم المطعون قد نفي قيام القوة القاهرة بما قرره من أن الطرفين كانا يتوقعان وقت إبرام العقد عدم إمكان الحصول على إذن إستيراد لشحن البضاعة إلى مصر فنص صراحة فيه على أنه إذا لم يحصل الطاعن على الإذن في الموعد المتفق عليه تباع البضاعة في الخرطوم لحسابه، وكان المعنى الظاهر لهذا الشرط أنه يشمل جميع حالات عدم الحصول على إذن الاستيراد<sup>1</sup>.

ونفس الاتجاه ذهب إليه القضاء البحريني بموجب الحكم الصادر عن محكمة التمييز بتاريخ: 1994/03/20 تحت رقم 1993/140 عن الدائرة التجارية<sup>2</sup>.

ونفس الموقف أخذ به القضاء الجزائري في تطبيقاته ومن ذلك القرار رقم 77660 الصادر بتاريخ: 1991/05/19<sup>3</sup> وكذا القرار رقم 153254 الصادر بتاريخ: 1997/06/24 والذي أكد من خلاله أن اعتبار العاصفة من مخاطر الاستغلال يعد خرق للمادة 803 من القانون البحري كون أن العاصفة تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر الطعن رقم 0258 لسنة 31 مكتب فني 17. ص 367. بتاريخ: 1966/02/22.

<sup>2</sup> - أنظر مجلة القضاء والقانون. السنة 22. إصدار 1992/2. العدد 1. القاعدة 59. ص 238. من المقرر قانوناً انه يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة ينقضي به التزام المدين من المسؤولية العقدية - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن يكون من غير الممكن توقعه ويستحيل دفعه أو التحرز منه فإذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه انتفت عنه صفة القوة القاهرة ولا يلزم لاعتباره ممكن التوقع أن يقع وفقاً للمألوف من الأمور التي يكفي لذلك أن تشير الظروف الملايسات إلى احتمال حصوله ولا يلزم أن يكون المدين قد علم بهذه الظروف إذا كان لا تخفى على الشخص شديد اليقظة والتبصر لأن عدم إمكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب أن يكون مطلقاً لا نسبياً فالمعيار في هذه الحالة موضوعي لا ذاتي. وتقدير توافر القوة القاهرة بهذا المعنى من عدمه من سلطة محكمة الموضوع ولا رقابة عليها في ذلك حتى أقامت قضاؤها على أسباب سائغة تكفي لحمله.

<sup>3</sup> - أنظر المجلة القضائية 1993/3. ص 154.

<sup>4</sup> - أنظر المجلة القضائية 1997/2. ص 125.

وعدم إمكان التوقع يجب أن يكون مطلقاً، وليس نسبياً كما ذهب إلى ذلك بعض الفقهاء عندما فرقوا بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ وصفة الإطلاق لكل من القوة القاهرة والحادث المفاجئ على السواء<sup>1</sup>. ويكفي في المسؤولية التعاقدية أن يكون عدم إمكان التوقع وقت إبرام العقد، حتى لو أمكن توقع الحادث بعد التعاقد وقبل التنفيذ<sup>2</sup>.

فإذا كان في وسع الناقل أن يتوقع الحادث وأن يتلافى نتائجه، فإن الحادث ليس من القوة القاهرة في شيء<sup>3</sup>.

### ثالثاً: أن يكون الحادث خارجياً:

كبدأ عام لا يمكن تحقق القوة القاهرة إلا عندما يكون الحادث خارج عن إرادة المدين. لكن أهمية هذه الخاصية تختلف حسب طبيعة الفعل المدعى به<sup>4</sup>.

فحتى تتحقق القوة القاهرة كسبب من أسباب إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته لا بد أن يكون الحدث الناتج عنها خارجياً ومستقلاً عن إرادة الناقل ولم يشارك في وقوعه ولم يتمكن من درئه.

<sup>1</sup> - خليل أحمد حسن قدامة. الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري. الجزء الأول. مصادر الالتزام. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. بن عكنون. طبعة 1994. ص 253.

<sup>2</sup> - كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. دار المعارف بالاسكندرية. 2003. ص 65.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة). الطبعة الأولى. 2006. ص 274. " قضية السفينة شامبوليون" التي جنحت على شاطئ الأوزاعي قرب بيروت بتاريخ 1952/12/22 بسبب وجود فنار جديد في المطار اعتقد الربان أنه فنار رأس بيروت. وقد اعتبر الحكم أن القوة القاهرة غير متوافرة في هذه الحالة لانقضاء عدم التوقع وإمكان تلافي الحادث.

<sup>4</sup> - Stéphanie Porchy-Simon. Droit Civil. 2<sup>e</sup> année. Les Obligations. 4<sup>e</sup> Edition. Dalloz. 2006. P 217.

كما أن مخاطر البحر الناتجة عن الظواهر الطبيعية تعتبر خارجة عن نطاق نشاط الناقل البحري، فهبوب عاصفة قوية مفاجئة يعتبر حدثا خارجا عن إرادة الناقل، وبالتالي فهو يمثل أحد مظاهر القوة القاهرة.

وفي الأخير الشكوك القائمة حول خصائص هامة قد ميزت حالة القوة القاهرة، ومن غير المؤكد أن قرار الجمعية العامة بتاريخ 14 أبريل 2006 قد قام بحلها:

- حادث خارجي، لا يمكن مقاومته ولا يمكن توقعه هو حالة من حالات القوة القاهرة.
- شبه أكيد أن حادث لا يمكن مقاومته، ولا يمكن توقعه يعتبر أيضا حالة من حالات القوة القاهرة.
- بالمقابل لا يمكن اعتبار حادث أنه قوة القاهرة إذا كان خارجيا فقط أو لا يمكن توقعه فقط<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> - Mémoire présenté par Alexis Lemarié. CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. Septembre 2007. P 34.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 18.

# المبحث الثاني

## تطبيقات القوة

### القاهرة في مجال

### النقل البحري

www.bayyat.com

بالرجوع إلى المادة 803 من القانون البحري الجزائري نجد أنها تضمنت القوة القاهرة كحالة من الحالات المستثناة لمسئولية الناقل البحري، بالإضافة إلى بعض الحالات الأخرى التي أدرجها المشرع الجزائري كحالات مستقلة عن القوة القاهرة في حين أنها قد تعتبر كذلك إذا أثبت الناقل أن الحادث قد حدث فجأة وكان من المستحيل توقعه أو دفعه، كالحريق وأخطار وحوادث البحر، والإضرابات وغيرها.

في حين أن اتفاقية بروكسل 1924 لم تتطرق في مادتها 4 أولاً وثانياً إلى القوة القاهرة كحالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وإنما قامت بسرد بعض حالاتها وهي: الحريق، الإضرابات ووقف العمل، القضاء والقدر، حوادث الحرب... والأفعال المسببة لحادث غير منسوب للناقل، هذه الأخيرة التي تشمل في مفهومها ضمناً حالات القوة القاهرة والتي تتضمن الحوادث التي تعتبر خارجية عن فعل الناقل والتي لا يمكنه تفاديها أو توقع حدوثها كالعواصف والرياح، وهو ما يكرس مفهوم القوة القاهرة.

أما المشرع الفرنسي وبموجب القانون رقم 420/66 المؤرخ في: 16 جوان 1966 والمتضمن عقود الإيجار والنقل البحري لم يتطرق أيضاً في مادته 27 إلى القوة القاهرة كحالة من حالات إعفاء الناقل من مسؤوليته، وإنما اكتفى بسرد بعض حالاتها وهي: الحريق، الإضرابات ووقف العمل، والأفعال المسببة لحادث غير منسوب للناقل.

ويكون بذلك قد سلك المشرع الفرنسي نفس نهج اتفاقية بروكسل 1924 ولو أنه اختصر الحالات الواردة بهذه الأخيرة.

غير أن الاختلاف يكمن بما جاءت به معاهدة هامبورغ 1978 إذ أنها تعرضت لحالة وحيدة هي الحريق موسعة بذلك نطاق مسؤولية الناقل البحري بأن حذفت عدد كبير من الحالات المستثناة، فأرادت بذلك قواعد هامبورغ أن تقدم قاعدة عامة، حتى لا تكون مثقلة بالحالات المستثناة كما هو الحال بمعاهدة بروكسل 1924. وهي بذلك تشكل قرينة بسيطة لفائدة الناقل البحري، كون أن هذا الأخير لا يكون مسؤولاً في حالة حدوث حريق أدى إلى هلاك البضاعة إلا إذا أثبت الطالب أن الحريق ناتج عن خطأ أو إهمال الناقل.

لذلك سوف نستعرض بعض الحالات لمعرفة ما إذا كانت تشكل مظهر من مظاهر القوة القاهرة وبالتالي تحديد ما إذا كان من شأنها أن تعفي الناقل البحري من مسؤوليته في كل من القانون الجزائري والقانون الفرنسي وكذا الاتفاقيات الدولية.



# المطلب الأول

الحالات المرتبطة

بالحوادث الطبيعية

تأثر المشرع الجزائري باتفاقية بروكسل 1924 إذ تضمنت المادة 803 من القانون البحري الجزائري أغلب الحالات التي وردت بموجب المادة 4 من المعاهدة، غير أنه ميّز بموجب المادة 803 بين القوة القاهرة وبعض الحالات المستثناة مثل الحريق وأخطار وحوادث البحر والإضرابات، مما يعني أن هذه الحالات لا تستلزم توفر خصائص القوة القاهرة لتكون سببا من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. والأمر ذاته بالنسبة للقانون الفرنسي والاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد النقل البحري.

ومن بين هذه الحالات ما هو مرتبط بالظواهر الطبيعية كمخاطر البحر والقضاء والقدر وغيرها.

### 1- / مخاطر البحر أو المياة الملاحية: « Périls de la mer »

تعد مخاطر البحر الحالة الأكثر وضوحا من حالات عدم تنفيذ عقد نقل البضائع، وهي الحالة الأقدم ما دامت كانت موجودة بموجب المادة 11 من قواعد Rôles d'Oléron<sup>1</sup>.

وردت أخطار وحوادث البحر أو المياة الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها كحالة من الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري بشكل محدد وصريح بموجب المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل لعام 1924، وكذا بموجب المادة 803 من القانون البحري الجزائري، خلافا للمادة 27 من القانون الفرنسي 1966 الذي أدرج مخاطر البحر ضمن ما يسمى بالأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

<sup>1</sup> Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. P 80. "40 سنة من تطبيقات الحالات المستثناة لقواعد لاهاي فيسبي".

ومثال مخاطر البحر العواصف والرياح الشديدة وهياج البحر هياج غير عادي والضباب الكثيف<sup>1</sup>. ويقصد بالمياه الملاحية الأخرى المياه النهرية التي تسير فيها السفن البحرية<sup>2</sup>.

### أ/- في القانون الجزائري:

ما يلاحظ على المشرع الجزائري أنه أدرج حالة أخطار وحوادث البحر إلى جانب حالة القوة القاهرة كحالة مستقلة، وكأن المشرع الجزائري يريد أن يجرّد حالة أخطار وحوادث البحر من الشروط المتطلبة لتوافر القوة القاهرة. على عكس القانون الفرنسي لسنة 1966 في المادة 27 الذي لم يتطرق إلى أخطار وحوادث البحر كحالة محددة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وإنما يمكن استنتاجها من ضمن الحوادث التي لا ينسب فعلها للناقل.

وهذا ما يدعو للقول أن المشرع الجزائري اعتبر أن القوة القاهرة هي كل ما يتعلق بالقضاء والقدر كالزلازل والبراكين التي يستحيل على الناقل البحري التنبؤ بحدوثها أو مقاومتها. في حين أن الاجتهاد القضائي الجزائري أثبت أنه لا يمكن اعتبار حالة أخطار وحوادث البحر من الحالات المستنثة لمسؤولية الناقل البحري إلا أثبت هذا الأخير أن الضرر لم يكن من الممكن توقعه أو تفاديه، وهو ما يشير إلى حدوث تناقض بنص المادة.

ولقد أثبت القضاء الجزائري أنه إن لم يكن حادث البحر غير متوقع أو مستحيل الدفع فإنه لا يعتبر سببا لدفع مسؤولية الناقل البحري، أي أنه لا بد من توافر خصائص القوة القاهرة على الحادث ليكسر مبدأ الاستثناء من المسؤولية.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. الطبعة الأولى. 2006. ص 265.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. منشأة المعارف الإسكندرية. الطبعة الثانية. ص 236.

وهو الموقف الذي أخذ به القضاء الجزائري في تطبيقاته ومن ذلك القرار رقم 77660 الصادر بتاريخ: 19/05/1991 والذي جاء فيه: " من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى ترسلها إلى تسليمها إلى المرسل إليه إلا في حالة القوة القاهرة ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بخرق القانون غير مؤسس يستوجب رفضه. ولما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أبرزوا أن العاصفة لم تكن غير متوقعة باعتبار أن النقل تم في فصل الشتاء وأن رداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين وبتحميلهم مسؤولية الناقل عن خسائر البضائع المنقولة طبقوا صحيح القانون. ومتى كان ذلك استوجب رفض الطعن" <sup>1</sup>.

وكذلك نفس الموقف الذي أخذ به القضاء الجزائري في القرار رقم 153254 الصادر بتاريخ: 24/06/1997 والذي أكد من خلاله أن اعتبار العاصفة من مخاطر الاستغلال يعد خرق للمادة 803 من القانون البحري كون أن العاصفة تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء <sup>2</sup>.

فإذا بلغت المخاطر من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث أو غير مستطاع دفعها فإنها تعد من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء <sup>3</sup>.

### ب/- في القانون المقارن:

هناك فرق أساسي يميز بين ما جاءت به المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 وما جاءت به المادة 27 من القانون الفرنسي، فحسب الاتفاقية يكفي

<sup>1</sup> - أنظر المجلة القضائية 1993/3. ص 154.

<sup>2</sup> - أنظر المجلة القضائية 1997/2. ص 125.

<sup>3</sup> - <http://ar.jurispedia.org/index.php>

الناقل البحري إثبات توافر إحدى الحالات المستثناة الواردة بنص المادة ليعفى من المسؤولية، لكن بالنسبة للقانون الفرنسي فإنه كان أكثر شدة، فهو يقتضي أن يكون كل حادث يتعلق بمخاطر البحر غير متوقع ولا يمكن مقاومته من قبل الناقل البحري أي أن يتوافر الحادث على خصائص القوة القاهرة.

ويرى أغلب الفقه بشكل عام أن هذا المفهوم لأخطار وحوادث البحر الذي اعتمده الاتفاقية هو أوسع من ذلك المتعلق بالقوة القاهرة<sup>1</sup>.

والسؤال المطروح هو هل هذا يسمح بخلق تجانس الحلول، بمعنى تحديد ما إذا كان القانون الفرنسي لعام 1966 في حد ذاته والمطبق في المحاكم، يفرض أن تكون حوادث البحر تشكل حالة من حالات القوة القاهرة<sup>2</sup>.

إذا كانت المحاكم الفرنسية تفرض أحيانا أن تكون الحالة المستثناة المتعلقة بأخطار وحوادث البحر تشكل قوة القاهرة، فإن القراءة لمعاهدة بروكسل لا تفرض مثل هذا الشرط، يوجد إذن تحريف للنص<sup>3</sup>.

في الحقيقة، يفسر الاجتهاد القضائي " الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل" بشكل صارم<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. P 82. " 40 سنة من تطبيقات الحالات المستثناة لقواعد لاهاي فيسبي".

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 84.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه. ص 84.

<sup>4</sup> - René Rodière. Droit maritime. Edition Dalloz. 11<sup>ème</sup> édition. Paris. Cedex 05. 1991. P 287.

العديد من القرارات أفرت أن شدة الرياح، الأمواج العالية، العاصفة لا تكون بالضرورة أحداث مستثناة من المسؤولية، يجب التأكد أيضا من أن هذه الأحداث كانت غير متوقعة وأن العواقب لم يكن من الممكن التغلب عليها<sup>1</sup>. ولا تعتبر من مخاطر البحر عاصفتين تصل قوتها إلى 7 تفاقمت بسبب رياح قوتها 11 فيجب أن يكون إعصار عنيف بشكل استثنائي يأخذ طابع أهوج وغير عادي على الإطلاق، وما يبرر ذلك أن التغيرات في الغلاف الجوي هي أحداث معروفة من قبل أولئك الذين يقومون برحلات بحرية بشكل منتظم<sup>2</sup>.

جدول يمثل قوة الرياح وأهميتها حسب دليل الملاحة المنشور في عام 1980 من طرف مصلحة علم وصف المياه وعلم المحيطات البحرية لبريست المنقولة من طرف ح. شرقاوي DMF 1991 ص 216<sup>3</sup>

قوة الرياح	الوصف	السرعة كم/سا	ارتفاع الأمواج
6	أمواج قوية، رذاذ خفيف	49/39	3 إلى 4 م
7	عاصفة، أمواج قوية	61/50	4 إلى 5,5 م
8	عواصف، أمواج عاتية	74/62	5,5 إلى 7,5 م
9	رياح قوية، أمواج متلاطمة	88/75	7 إلى 10 م
10	عاصفة، أمواج كبيرة جدا	102/89	9 إلى 12,5 م
11	عاصفة قوية، أمواج مرتفعة بشكل استثنائي	117/103	11,5 إلى 16 م
12	الإعصار	أكثر من 117	أكثر من 14 م

وبالتالي لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن مخاطر البحر إذا اتضح أن هذه الأضرار ما كانت لتحدث لو لم يخطئ الناقل أو أحد

<sup>1</sup> - René Rodière. Droit maritime. 1991. P 287.

<sup>2</sup> - Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien . P 47

<sup>3</sup> - المرجع نفسه. ص 47.

تابعيه، كما لا يعفى الناقل من المسؤولية عن مخاطر البحر أيضا إذا أثبت أنه لم يقوم ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للسفر قبل السفر وعند البدء فيه <sup>1</sup>.

ولا يعد من مخاطر البحر الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر والتي يمكن للناقل أن يتوقعها وأن يتفادى نتائجها. ومن ثم لا يعفى الناقل من المسؤولية في التأخر الناشئ عن تجميد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يقع في كل سنة على وتيرة واحدة في موسم معين <sup>2</sup>.

ولا يعفى الناقل إلا إذا حدثت مخاطر أثناء الطريق الذي عليه أن يسلكه، فإذا انحرفت السفينة عن طريقها وكان الانحراف غير معقول ثم واجهت السفينة هذه المخاطر فلا يكون للناقل أن يتمسك بالإعفاء <sup>3</sup>.

## 2/- القضاء والقدر: " L'Acte de Dieu "

بالرجوع إلى المادة 803 من القانون البحري الجزائري فإنها لم تتعرض إلى القضاء والقدر كحالة إعفاء لمسؤولية الناقل البحري وإنما أدرجتها ضمن حالة القوة القاهرة. والأمر ذاته بالنسبة للقانون الفرنسي 1966 الذي اعتبرها ضمن ما يسمى بالأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل. في حين أن معاهدة بروكسل 1924 فقد اعتبرتها وبشكل صريح إحدى الحالات التي يجوز للناقل التمسك بها لدفع مسؤوليته.

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 237.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 265.

<sup>3</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 237.

يبدو أن هذا المفهوم القديم للقانون العام لم يطبق أبدا في إطار النقل البحري، لم يكن هناك تعريف دقيق، ومن وجهة نظر القانون الفرنسي فإن الخاصية الإلهية للقضاء والقدر إن وجدت هي بالضرورة قوة القاهرة لا تنسب للناقل<sup>1</sup>.

وهو نوع من القوة القاهرة تتدرج في عداده مخاطر البحر التي سبقت الإشارة إليها، وإن كانت عبارة القضاء والقدر أوسع نطاقا من عبارة مخاطر البحر، فالصواعق والزلازل تعتبر من حوادث القضاء والقدر ولو أنها ليست مخاطر خاصة بالبحر<sup>2</sup>.

ويشترط لكي يعتبر الحادث قضاء وقدر أن يتوافر فيه شرطان:

- 1- ألا يكون لإرادة الإنسان دخل في أحداثه.
- 2- أن تعجز القوة البشرية عن تفادي النتائج المترتبة عليه مع استعمالها العناية المعقولة. وعلى الناقل إذا استند إلى هذا الإعفاء أن يثبت توافر الشرطين المذكورين<sup>3</sup>.

وهكذا فإن محكمة النقض في Aix-en-Provence في قرارها المؤرخ في 29 أبريل 1989 «Thallasani-Kyra» اعتبرت القضاء والقدر فكرة أنجلوسكسونية للقوة القاهرة الناجمة عن الأسباب الطبيعية<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandise

P92

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 265.

<sup>3</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 238.

<sup>4</sup> - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandise . P 93



# المطلب الثاني

الحالات المرتبطة

بالعوامل البشرية

## 1- الحريق:

وهو إحدى الحالتين الوحيدتين التي تمسكت بهما معاهدة هامبورغ 1978، ولم تخل معاهدة بروكسل 1924 أو القانون الجزائري أو القانون الفرنسي 1966 من اعتبار الحريق أحد الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري. غير أنه تجدر الإشارة إلى أن الحريق كحالة لدفع مسؤولية الناقل البحري لم يكن لها وجود بموجب القانون الفرنسي 1936 مما كان يقتضي توافره على خصائص القوة القاهرة تطبيقاً للقواعد العامة للمسؤولية.

الحريق هو السبب في العديد من الأضرار التي تلحق البضائع مما جعل الناقلين يحاولون دائماً حماية أنفسهم عن طريق إدراج بند إتفاقي بعدم المسؤولية يكفي الناقل أن يثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة سببه الحريق حتى يعفى من كل مسؤولية في مواجهة صاحب الحق في البضاعة<sup>1</sup>.

## أ- مفهوم الحريق:

تنشأ النار نتيجة ثلاث مواد:

**الوقود** والذي يمكن أن يكون مادة صلبة أو سائل أو غاز.

**مؤكسد:** وهو بالضرورة الأكسجين.

**الطاقة:** والتي قد تأخذ أشكال مختلفة، كالإشعاع الشمسي أو الاحتكاك أو الميكانيكا

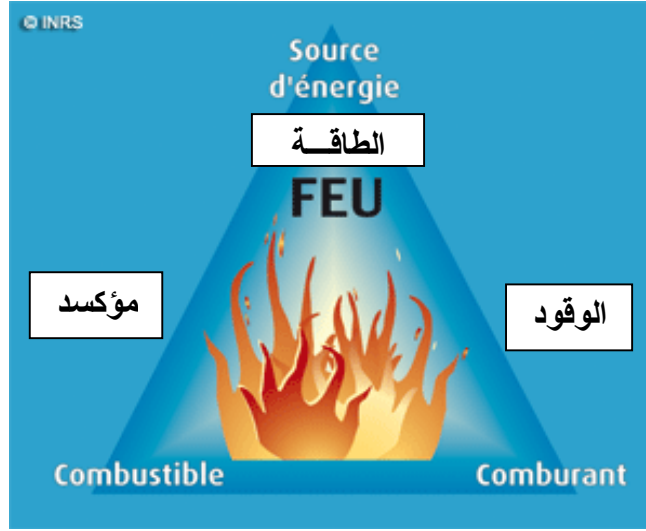
...الخ<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de  
marchandise en droit tunisien . P 47

<sup>2</sup> - <http://www.google.fr/imgres?imgurl=http://www.inrs.fr/inrs->

## مثث النار



غياب أحد هذه العناصر الثلاثة يمنع ظهور الحريق: هذا هو المبدأ الأساسي الذي يجب معرفته في مجال مكافحة الحريق<sup>1</sup>.

يعفى الناقل تلقائياً وبديهيها إذا لحق البضاعة أي هلاك أو ضرر بفعل الحريق. في هذه المرحلة ليس ملزماً بتبرير أصل الضرر (المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل والمادة 27 من القانون الفرنسي)<sup>2</sup>. وهو نفس المبدأ المعتمد بالمادة 803 من القانون الجزائري.

لكن إذا هلكت البضاعة أو تلفت نتيجة حريق، فهل يجب على الناقل أن يثبت أن الحريق لم يحدث بفعله أو بخطئه، أم يقع على الشاحنين عبء إثبات خطأ الناقل؟ يلاحظ في هذا الشأن أن نص المعاهدة يقرر إعفاء الناقل من المسؤولية في

<sup>1</sup> - <http://www.google.fr/imgres?imgurl=http://www.inrs.fr/inrs->

<sup>2</sup> - Mémoire Master II de droit maritime et de transports. Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandise. 2005. P 58

حالة الحريق، ثم يستثنى من ذلك الحالة التي يقع فيها الحريق بخطأ الناقل. ومن ثم يجب على من يدعي الاستثناء وهو الشاحن أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي يدعيه<sup>1</sup>.

فإذا بقي سبب الحريق غير معروف أعفي الناقل من المسؤولية ولا اعتبار للمكان الذي تتواجد فيه السفينة عند الحريق فيستوي أن تكون في عرض البحر أو على الرصيف<sup>2</sup>.

وقانون 1966 احتفظ هو أيضا بإمكانية إثبات خطأ الناقل حسب القاعدة العامة للمادة 27 فقرة أخيرة<sup>3</sup>.

اعتبر الأستاذين بوناسي Bonassies وسكابيل Scapel في كتابهما القانون البحري الحديث، أنه ليس من الضروري إثبات أن الفعل غير المنسوب للناقل كان خارجيا، أو غير متوقع، أو غير قابل للدفع بالنسبة لحالات مستثناة محددة بموجب قانون 1966 (الحريق، الإضراب، الإنقاذ)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 264.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 236.

<sup>3</sup> - Mémoire CDMT. L'incendie à bord du navire marchand. Sébastien Beuzit. 2004.P 29

Sauf ce cas, le principe est donc que, quelle qu'en soit l'origine, l'incendie dégage le transporteur de toute responsabilité<sup>1</sup>. La présence de l'incendie dans la liste des cas exceptés de la convention de 1924 est historiquement liée au fait que l'Angleterre et les Etats-Unis, qui avaient constaté que les chargeurs s'assuraient déjà contre le risque d'incendie auprès des compagnies d'assurances, avaient expressément consacré l'incendie en exception dans leurs législations internes dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et permis ainsi à leurs transporteurs nationaux respectifs de soulager leurs taux de fret du poids de l'assurance contre l'incendie pour mieux se concurrence. P 30.

<sup>4</sup> - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandise . P 76

هذا وتجدر الإشارة أنه لا يقتصر الإعفاء من المسؤولية عن الحريق فحسب بل يشمل أيضا الأضرار التي أحدثها الدخان أو المياه التي أطفأت النار.

ومن الواضح أنه إذا كان الدخان الذي سبب الضرر عبارة عن دخان من دون نار، فإن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار التي لحقت البضاعة دون أن يتمسك بالحريق كحالة مستثناة، لكن إذا كان سبب الأضرار هو الدخان الناجم عن الحريق أو المياه المستعملة في إطفاء الحريق، ففي هذه الفرضية كان الحريق هو أصل الضرر وبذلك يعفى الناقل من مسؤوليته<sup>1</sup>.

### في معاهدة هامبورغ 1978 :

هذا بالنسبة للقانون الجزائري والقانون الفرنسي ومعاهدة بروكسل 1924، أما بالنسبة لقواعد هامبورغ 1978 فإنها لم تختلف في مضمونها بهذا الشأن.

فقد جعلت المادة 5 في فقرتها 4 من المعاهدة كأصل عام الناقل غير مسؤول عن الضرر الذي يصيب البضاعة وهي على ظهر السفينة، ناجم عن حريق تعرضت له، ومهما كان نوع هذا الضرر، هلاك أو تلف أو تأخير، إلا إذا استطاع الشاحن إثبات أن الحريق كان قد وقع بسبب خطأ الناقل أو إهمال تابعيه أو وكلائه. ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل في حالة الأضرار الناتجة عن الحريق، تقوم على فكرة الخطأ الثابت، إذ أن الأصل فيها عدم مسؤولية الناقل، ما لم يستطع الشاحن إثبات خطأ الناقل أو تابعيه، فعبء الإثبات هنا يقع على الشاحن<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de -  
marchandise en droit tunisien . P 47

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى. الإصدار الثاني.  
1999. ص 142.

والواقع أن الفقرة الرابعة ألزمت الناقل باتخاذ كافة التدابير للوقاية من الحرائق، فمسؤوليته لا تترتب إذا أثبت الشاحن خطأ الناقل أو إهماله، وإنما أيضا يسأل إذا اتضح أنه لم يأخذ التدابير اللازمة للوقاية من الحريق ... لأن مثل هذا الحريق لا يقع إثارة على البضائع وحدها، وإنما حتى على السفينة... لذا قد يجد الشاحن صعوبة في إثبات خطأ الناقل أو إهماله أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع الحريق<sup>1</sup>.

## 2/- حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين وأعمال الشغب:

لم تتعرض المادة 803 من القانون البحري الجزائري وكذا المادة 27 من القانون الفرنسي 1966 إلى حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين والشغب كسبب لدفع مسؤولية الناقل، مما يعني أن المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي اعتبرها من الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل. أما معاهدة بروكسل 1924 فتعرضت لحوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين بموجب المادة 4 فقرة 2 منها.

والحرب هي صراع بين دولتين، تسعى كل واحدة منهما إلى إخضاع خصمها أو خصومها لإرادتها بالقوة، ويمكن تمييز أعمال الشغب والاضطرابات المدنية من قبل الأشخاص المعارضين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي. القانون البحري. ص 144.

<sup>2</sup> - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de P 79-  
marchandise

وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن حوادث الحرب كضرب الغواصات والسفن الحربية للسفن التجارية، والغارات الجوية على السفن التجارية واغتنام العدو للسفينة واغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية<sup>1</sup>.

فالحرب قد تكون قوة قاهرة بما ينجم عنها من أحداث مادية ومن أزمات اقتصادية، ما دامت مستحيلة الدفع غير متوقعة، والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه ليس هو الحرب ذاتها، بل ما خلفته من أحداث واضطرابات<sup>2</sup>.

ومع ذلك فإنه رغم وجود أزمة دولية فإن التجارة تستمر ويجب إتمام العقود المتداولة، عندما يصبح الوضع العسكري حرج للغاية كخطر وقف الشاحنات التي تحمل البضائع أو تدميرها، مثل ما حدث أثناء حرب الخليج، نتساءل إذا يمكن للناقل أن يتمسك بالقوة القاهرة لدفع مسؤوليته عن خسارة أو ضياع البضاعة. بما أن المرسل على علم بالوضع السياسي، يوجد من ناحيته أيضا نوع من القبول لمواجهة المخاطر(المحكمة التجارية Carpentras. 19 فبراير 1993)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 266. (وهو ما حدث لأسطول الحرية بتاريخ: 2010/06/01 الذي كان يضم ممثلي مجموعة من الدول بما فيها الجزائر متجها نحو غزة بفلسطين لتقديم المؤنات والمساعدات، أين تعرض لاعتداء إسرائيلي وحجز كل السفن بما تحمله من مواد مختلفة كون المنطقة تشهد حالة حرب، رغم أن هذا الأسطول عند تعرضه للاعتداء كان لا يزال موجودا بالمياه الدولية بعيدا عن المياه الإقليمية بحوالي 100 ميل).

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. مصادر الالتزام. الجزء 1. ص 879.

<sup>3</sup> - Grigoriou Maria. MEMOIRE: Pour le D.E.S.S. de Transports maritimes et aériens.

Option: Droit maritime & droit des transports . L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DANS LA C.M.R. 1998. P 26.

من جهة أخرى يمكن أن يستخلص بوضوح من الأعمال التحضيرية للمعاهدة المقصود بالأعداء العموميين، وأقرب مثال لذلك هو أعمال القرصنة التي أصبحت نادرة هذه الأيام<sup>1</sup>.

وفي الأخير لا يبدو أنه يمكن أن تتطلب أعمال الأعداء العموميين وأحداث الحرب أن تكون قوة قاهرة. وعلاوة على ذلك هذا الحل له ما يبرره من الناحية القانونية: الحالات المستنثة الواردة بمعاهدة بروكسل لا علاقة لها بهذا المفهوم<sup>2</sup>.

### 3/- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي:

وهي الحالة التي أشارت إليها صراحة بمعاهدة بروكسل 1924 في المادة 4 فقرة 2 (ز)، في حين أنها في القانون الجزائري والقانون الفرنسي شأنها شأن الحروب وأعمال الأعداء العموميين وغيرها تؤول إلى الحوادث التي لا ينسب فعلها للناقل البحري.

وتشمل هذه العبارة جميع الأعمال التي تصدر من أية سلطة عامة والتي تؤدي إلى عرقلة تنفيذ عقد النقل حتى ولو كان ذلك في وقت السلم. ومثال ذلك الأمر الذي يصدر بمنع تفريغ بضاعة معينة<sup>3</sup> أو كحظر تصدير البضاعة أو استيرادها والمصادرة<sup>4</sup>.

وإن المحاكم تبدو يقظة في هذا المجال. فهي تدقق في الحقائق بشكل تحدد من خلاله ما إذا كان الناقل بإمكانه تحديد وتوقع هذه المخاطر، في هذه الحالة فإنه يحرم من الاستفادة من الحالات المستنثة<sup>5</sup>.

1 - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 238.

2 - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. P 80.

3 - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 239.

4 - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 266.

5 - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. P 93



ولمعرفة ما إذا كانت حالة الإيقاف أو الإكراه أو الحجز القضائي تتطلب توافر خصائص القوة القاهرة من عدمه، نستعرض الأمثلة التالية:  
قرار صادر عن محكمة الاستئناف بباريس أين تم الاحتجاج بحالة الإيقاف أو الإكراه الصادر من الحكومة إذ تم وقف سفينة بميناء الجزائر لمدة عدة أسابيع، المقيمين اعتبروا أنه رغم أنه طبقاً للحالات المستثناة الواردة في معاهدة بروكسل 1924 لم تستوف شروط القوة القاهرة، فهنا ورغم معرفة السبب ودون وجه حق تم وقف الناقل ووضع بين يدي السلطات الجزائرية<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لقرار محكمة النقض الصادر في 20 فبراير 1990 الذي أقر بأن حالة الإيقاف أو الإكراه الصادر من الحكومة الواردة بمعاهدة بروكسل 1924 لا تستدعي توافر شروط القوة القاهرة للاستفادة من الإعفاء<sup>2</sup>. بشرط أن لا يكون الضرر قد حصل نتيجة خطأ من الناقل أو أحد تابعيه.

أما الحجز القضائي فهو الذي يوقع على السفينة أو على البضائع تنفيذاً لحكم قضائي، والحجز الحكومي كذلك هو العمل الذي يصدر عن السلطات الحكومية والتي يترتب عليه عرقلة تنفيذ عقد النقل البحري كحجز السفينة لعدم سداد رسوم الميناء أو لاقتضاء التعويض المستحق عليها جراء الأضرار التي سببتها لأحد الأرصفة أو منع تفريغ حمولتها، أو مصادرتها بما يترتب على ذلك من إستحالة تنفيذ عقد النقل، بشرط ألا تكون هذه الإجراءات بسبب خطأ الناقل أو تابعيه<sup>3</sup>. وعلى أية حال فإنه يجب على الناقل أن يبذل الهمة الكافية لرفع الحجز<sup>4</sup>.

---

Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport - 1 maritime de marchandise. P 94

2 - المرجع نفسه. ص 94.

3 - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. 1999. ص 409.

4 - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 266.

#### 4- قيود الحجز الصحي: (معاهدة بروكسل 1924 -ح-):

يقصد بها الإجراءات التي تتخذها السلطات الصحية لمنع انتشار الأمراض المعدية والأوبئة. ولا تعتبر هذه القيود سببا للإعفاء إذا كانت معروفة للناقل وقت إبرام العقد. إلا أن معرفة قيود الحجر الصحي وقت إبرام العقد لا تحول دون تمتع الناقل بالإعفاء إذا كانت هذه القيود معروفة للشاحن الذي قبل أن تشحن بضاعته إلى ميناء تطبق فيه إجراءات صحية استثنائية تقديرا منه أن مثل هذه الإجراءات قد تنتهي قبل وصول البضاعة<sup>1</sup>.

وبالتالي فحتى يستفيد الناقل البحري من قيود الحجز الصحي كحالة مستثناة فإنه لا بد أن يثبت أنه لم يكن بإمكانه توقع وجود حجز صحي ولم يكن بإمكانه تفاديه.

#### 5- الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة

##### أثناء العمل لأي سبب كان سواء أكان السبب كليا أم جزئيا:

الإضراب في الأصل هو مجرد نزاع بين صاحب العمل والعمال يشب غالبا بعد مفاوضات طويلة يمكن إنهاؤها بتنازلات مالية. وقد أخذت الإضرابات في العصر الحاضر صفة العمومية مما جعل المحاكم تعتبرها قوة قاهرة<sup>2</sup>.

يجب أن يكون الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة هي السبب في حدوث الضرر. تكتمل هذه العلاقة بسهولة عندما تكون البضاعة القابلة

1 - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 239.

2 - محمد كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 100.

للتلف قد تغيرت كون أنه لم يمكن تفريغها في الوقت المناسب، أو في حالة خسائر، إذا كانت شروط المعالجة تعطلت لدرجة أن الرقابة العرفية أصبحت مستحيلة. يجب على الناقل إثبات هذه العلاقة من السبب إلى الآثار<sup>1</sup>. فيكفي الناقل إثبات علاقة السببية بين الإضراب والضرر الحاصل للبضاعة ليعفى من المسؤولية.

في نظام قانون 1966، كما هو في قانون 1936، ولكل منهما، فإن القاعدة محددة في معاهدة بروكسل، الإضراب يعفي الناقل إلا إذا أثبت المطالب خطأ هذا الناقل<sup>2</sup>.

إلا أن المعاهدة لم تأخذ بحكم القواعد العامة، فهي لا تتطلب من الناقل أن يثبت توافر أركان القوة القاهرة، كما لا تلزمه باتخاذ وسائل غير عادية في سبيل تنفيذ عقد النقل<sup>3</sup>. غير أن قرار حديث لمحكمة النقض « Blackfriar bridge » Rouen في 24 نوفمبر 2005 أين اتسم الإضراب في ميناء Fort de France بخصائص القوة القاهرة. وقالت Claire Humann بأن هذا القرار يتوافق مع أغلبية الفقه القانوني المعاصر<sup>4</sup>.

وفي الأخير فإن القضاء الحديث يفرض خطأ ووفقا للفقه، أن الإضراب هو حالة من حالات القوة القاهرة<sup>5</sup>. رغم أن العميد Rodière يرى أنه من الخطأ أن يشترط في الإضراب الاستجابة لمفهوم القوة القاهرة<sup>6</sup>. وهذا ما ذهب إليه أغلب التشريعات بما في ذلك المشرع الجزائري.

1 - René Rodière. Droit maritime. 11 édition. 1991. P 288. (Aix, 16 Fév 1956, Bull. - 1 trans, 1956.143 - Paris, 23 juin 1971, DMF, 1972. 308)

2 - René Rodière. Traité Général de droit maritime. Affrètements et transports. - 2 Tome2. Edition Dalloz. Paris. France. Dépôt légal. 2<sup>e</sup> trimestre. 1968. P 274.

3 - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 240.

4 - Alexis Lemarié CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandise. P 91

5 - المرجع نفسه. ص 92.

6 - المرجع نفسه. ص 90.

ولا يشترط أن يكون الإضراب أو وقف العمل كلياً بل حتى ولو كان الإضراب أو وقف العمل جزئياً فإن الناقل يعفى من المسؤولية بل وأكثر من ذلك حتى ولو كان عائق العمل لأي سبب كان غير الإضراب، فمجرد وجود عائق يكفي لانتفاء مسؤولية الناقل<sup>1</sup>.

ويلاحظ أن المادة تنص على أن الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق لأي سبب كان تعتبر سبباً للإعفاء. وعبرة (لأي سبب كان) غير صحيحة على إطلاقها. فإذا ثبت أن الإضراب أو الإغلاق إنما كان بخطأ من الناقل لمخالفته قرار هيئة تحكيم أو توفيق مثلاً. فإنه لا يفيد الإعفاء<sup>2</sup>.

#### 6/- الفتن أو الإضطرابات الأهلية: (معاهدة بروكسل 1924 ك-)

يقصد بالفتن والإضطرابات الأهلية عصيان الشعب لأسباب عامة حتى ولو لم يصل هذا العصيان لدرجة الثورة أو الحرب الأهلية. ولا ينطبق الإعفاء على المؤامرات المنظمة التي يقصد بها ارتكاب الحوادث الجنائية ما دام لا يترتب على هذه المؤامرات أي إضطراب أو وفوضى<sup>3</sup>.

وفي حكم صادر بتاريخ: 1964/07/08 بمحكمة مرسيليا التجارية، في واقعة سرقة من مقاول شحن وتفريغ خلال عملية سطو قامت به عصابة من

1 - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 408.

2 - مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 267.

3 - المرجع نفسه. ص 267.

15 رجلا مسلحا وقررت المحكمة إعفاء المقاول من المسؤولية بحسبان أن الأمر لا يتعلق بسرقة عادية وإنما بحرب أهلية<sup>1</sup>.

هذا ولا تتطلب حالات الفتن أو الإضطرابات الأهلية توافر شروط القوة القاهرة لعدم وجود قرارات حديثة في هذا المجال.

وعلى الناقل إذا أراد أن يحتمي بهذا الإعفاء أن يثبت أن الضرر قد نتج عن عمل من هذه الأعمال، ورابطة السببية بين العمل والضرر<sup>2</sup>.

---

1- محمد كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 101. السرقة لا تكون قوة القاهرة ولو كان عدم الأمن على الأرصفة يجعل الرقابة صعبة، ذلك أن فعل السرقة ذاته يقوم دليلا على نقص الرقابة وبالتالي على إخلال الناقل بالتزامه بحفظ البضاعة، وهي تكون مع ذلك قوة القاهرة إذا حصلت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض وتلافيها غير ممكن وانتفى كل خطأ من الناقل وتابعيه.

2- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. الطبعة الثانية. ص 241.

# الفصل الثاني

## الحالات

### الناتجة عن أفعال الناقل

### البريئة من الغش

يعفى الناقل البحري من المسؤولية كلما ارتكب أفعالا أدت إلى حدوث ضرر أو خسارة للبضاعة إذا كانت أفعاله بريئة من الغش وتتسم بقدر من الجسامه لم يكن بإمكانه أمامها تفادي الضرر.

وتتمثل هذه الحالات في: الأخطاء المرتكبة من قبل الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، إنقاذ الأرواح والأموال والتغيير المعقول للطريق.

# المبحث الأول

الحالات الناتجة عن  
الأخطاء الملاحية أو الأخطاء  
في إدارة السفينة



تعتبر الأخطاء الملاحية إحدى الحالات المستنثة لمسؤولية الناقل البحري بموجب معاهدة بروكسل 1924 والمعدلة بموجب بروتوكول 23 فيفري 1968 وبروتوكول 21 ديسمبر 1979. وقد استمد منها المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي أغلب أحكامه.

وقد نص المشرع الجزائري على الأخطاء الملاحية كحالة من الحالات المستنثة لمسؤولية الناقل البحري بموجب المادة 803 من القانون البحري كأول حالة مستنثة شأنه في ذلك شأن معاهدة بروكسل 1924، أما في القانون الفرنسي فتضمنتها المادة 27 كثاني حالة. أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ 1978 فإنها ألغت الأخطاء الملاحية أو الأخطاء في إدارة السفينة ووضعت كقاعدة عامة بالمادة 5 فقرة 1 أن الناقل البحري مسؤول ما دامت البضاعة تحت حراسته، ما لم يثبت هو أو تابعوه أنه اتخذ جميع الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الحادث المتسبب في الضرر.

غير أنه لتحديد مفهوم الخطأ الملاحي لا بد من الرجوع إلى أصل مفهوم الأخطاء الملاحية، مع الإشارة إلى أوجه الاختلاف بينها وبين الأخطاء التجارية.

# المطلب الأول

## أصل ووجهي الخطأ الملاحي

## الفرع الأول: أصل الخطأ الملاحي:

لمعرفة مفهوم الخطأ الملاحي لا بد من الرجوع إلى أصله، لأنه دائما في القانون البحري، نجد الجواب في التطبيق. القانون البحري هو في الأصل قانون عرفي والذي من خلاله ورثت مباشرة الحلول الراهنة من عادات وتقاليد الماضي. وبالتالي ليس من الممكن فهم القانون البحري الحالي دون تحليل مصادره التاريخية. والأمر نفسه بالنسبة للأخطاء الملاحية<sup>1</sup>.

فكرة الإعفاء من الأخطاء الملاحية ترجع إلى الثورة الصناعية، وحتى ذلك الوقت لم يكن الناقل البحري معفى من الأخطاء الملاحية للربان أو تابعيه الآخرين، لكن ابتداء من الثورة الصناعية اعتاد الناقلون في سندات الشحن على إدراج الشروط التي تعفيهم من نتائج أخطاء الربان وتابعيهم<sup>2</sup>.

آنذاك لم يكن لمالك السفينة إلا قليلا من الرقابة على الربان، لم يكن له أي حق سوى في اختياره الربان إذن هو الذي كان يعين الطاقم. في ظل هذه الشروط، يبدو إعفاء الناقل البحري مبرر. بمجرد تعيين الطاقم، تنطلق السفينة ولا يكون لمالك السفينة أي معلومات لمدة شهور، ويكون تحت رحمة الربان بشكل مطلق، هو الذي كان يسيّر الرحلة البحرية التي تتوقف نهايتها الجيدة على أمانته وكفاءته. فكان مالكي السفينة في مكانة مميزة مما يبرر وجود حماية من نوع خاص<sup>3</sup>.

---

1- Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P

2- Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien . P 54

3- Mémoire Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 8

القضاء الفرنسي أقر حالتين محددتين لقبول شرط الإهمال، من جهة حدوث خطأ شخصي من مالك السفينة، ومن جهة أخرى، استخدام مفهوم خطأ الريح، عندما يستطيع الناقل استغلال خطأ تابعيه<sup>1</sup>.

كانت الولايات المتحدة هي الأولى التي أدرجت في قانونها قاعدة إعفاء الناقل البحري من أخطاء تابعيه. إن شروط الإهمال في الحقيقة تكرست بموجب قانون هارتر، المصادق عليه من طرف الكونغرس في: 13 فبراير 1893 ... غير أن قانون هارتر لم يأخذ بشروط الإهمال بشكل واسع كما كانت تفعل المحاكم الفرنسية والإنجليزية. في الواقع، قانون هارتر حدد شروط إعفاء الناقل البحري بالنسبة للأخطاء المرتكبة فقط على الملاحه أو على إدارة السفينة<sup>2</sup>.

وحسب العميد شوفو Chauveau، فإن معاهدة بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، عادت بين إحدى التطبيقات التقليدية والمميزة للقانون البحري، بالإبقاء على إعفاء الناقل من الأضرار الناتجة عن الأخطاء المرتكبة من طرف الربان، البحار... وهي أولى الحالات الـ 17 المستثناة الواردة بموجب معاهدة 1924، الخطأ الموجود بالملاحه أو إدارة السفينة يعفي الناقل البحري من المسؤولية الملقاة عليه<sup>3</sup>.

1- Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P

2- المرجع نفسه. ص 9.

3- Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 2

وبهذا النص خرج "شرط الإهمال" الذي جرت العادة بتدوينه في سندات الشحن من النطاق التعاقدي وأصبح سببا قانونيا لإعفاء الناقل من المسؤولية. على أن شرط الإهمال بعد أن خرج من الدائرة التعاقدية وأصبح سببا قانونيا للإعفاء وفقا للمعاهدة فقد بعضا من أثره... إن شرط الإهمال يغطي كل الأخطاء التي تقع من الربان والتابعين البحريين سواء أكانت أخطاء بحرية أو أخطاء تجارية. أما المعاهدة فلا تعفي الناقل من المسؤولية إلا عن الأخطاء التي تقع من هؤلاء في الملاحة أو في إدارة السفينة. أما الأخطاء التجارية فيظل الناقل مسؤولا عنها ولا يجوز اشتراط إعفائه من المسؤولية بالنسبة إليها<sup>1</sup>.

هذا المبدأ نفسه الذي يعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في الملاحة أو الخطأ في إدارة السفينة المرتكب من طرف الربان أو البحار أو تابعي الناقل البحري – الذي اعتمده معاهدة بروكسل 1924 والذي يجد مصدره في قانون هارتر 1893 – اعتمده أيضا القانون الفرنسي لعام 1936 ومن بعده قانون 1966 في المادة 27 منه، وعلى غرار القانون البحري الجزائري في المادة 803 منه.

غير أن الاختلاف يكمن في أن معاهدة بروكسل 1924 أعفت الناقل من الأخطاء التي يرتكبها تابعوه البحريين والناطقة عن الخطأ في الملاحة أو الخطأ في إدارة السفينة، في حين أن القانون الفرنسي وكذا القانون الجزائري فإنهما لم يعفيا الناقل إلا عن الأخطاء الملاحية.

1- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 262.

فالناقل البحري يعفي نفسه من المسؤولية متى أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن الأخطاء الملاحية المرتكبة من طرف الربان، البحار أو التابعين البحريين للناقل البحري.

وفي هذا الصدد يرى الدكتور عادل علي المقدادي أستاذ القانون التجاري البحري (جامعة جرش الأردن) بأن في هذا الإعفاء تحميل للشاحن أضراراً لا موجب لها، بل العكس يجب أن يتحملها الناقل دون غيره. وإذا كان بإمكانه التخلص منها، عليه أن يؤدي التعويض ويرجع على مسبب الضرر وهم الربان أو أي شخص من أشخاص الملاحة البحرية. فهؤلاء يعملون لحسابه وعليه تحمل تبعة أخطائهم، لا أن يتحملها الشاحن<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: وجهي الخطأ الملاحي:

لقد ترجم محررو معاهدة بروكسل 1924 « faults in the navigation or in the management of the ship » بـ " الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة ". لكن كما سبق وأن قام دور Dor بطرح ملاحظة خلال هذه الفترة، " سوف أكون مضطراً من السيد نورمان هيل Norman Hill إذا أراد أن يخبرني كيف يمكن ترجمة الجملة التالية للفرنسية: « navigation and management »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - والواقع أن سبب ذلك يعود إلى أن المشرع الأردني كغيره من المشرعين قد أخذ بحالات الإعفاء التي وردت في اتفاقية بروكسل 1924، والتي مضى عليها زمن طويل وقد عدلت باتفاقية هامبورغ 1978، الأمر الذي يدعو إلى إعادة النظر بحالات الإعفاء من المسؤولية. ينظر عادل علي مقدادي. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة الأولى. الإصدار الثاني. 1999. ص 133.

<sup>2</sup> - Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 4

وكما سبق الإشارة إليه فإن القانون الجزائري على غرار القانون الفرنسي 1966 لم يدرج ضمن أحكامه الأخطاء في إدارة السفينة إلى جانب الأخطاء في الملاحة، بخلاف ما نصت عليه معاهدة بروكسل 1924 في المادة الرابعة فقرة 2 بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أخطاء تابعيه البحريين المتعلقة بالخطأ في الملاحة أو الخطأ في إدارة السفينة.

وبالتالي فإن مفهوم الأخطاء الملاحية يتضمن عنصرين: الخطأ في ملاحة السفينة والخطأ في إدارة السفينة.

### 1/ الخطأ في الملاحة in the navigation :

ويقصد به الخطأ الفني في قيادة السفينة وتسييرها ومثاله مخالفة الربان للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار، أو إقلاع السفينة من الميناء دون مبالاة بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها النشرات الجوية، أو القيام بمناورة معيبة أدت إلى تصادم أو جنوح. وتعتبر أخطاء المرشد في القيام بعمله أخطاء في الملاحة. والخطأ في الملاحة كما يقع أثناء الطريق فقد يقع والسفينة في الميناء على الرصيف وقاضي الموضوع هو الذي يقدر ما إذا كان الخطأ ملاحيا أم غير ملاحيا<sup>1</sup>.

ويعتبر أيضا من الأخطاء الملاحية تصرف الربان في مواجهة مخاطر البحر، مثل تصرف الربان الموضح في قرار محكمة الاستئناف بباريس في: 24 أبريل 1992: قرر الربان تغيير الطريق لتفادي تواجده على مسافة قريبة من

1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 230.

مسار إعصار. ثلاثة أيام بعد ذلك، عرف بأن مسار الإعصار الاستوائي قد تغير، لكن الربان اختار التمسك بنفس الطريق مع تخفيض سرعته وليس بتغيير الطريق من جديد. وكما يقول البروفيسور بوناسي **Bonassies**، أنه بدون أي شك الخطأ في التقدير المرتكب من طرف الربان يمكن تحليله كخطأ في الملاحة. لكنه ليس نفس التحليل الذي أخذت به محكمة الاستئناف بباريس التي رفضت إعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>1</sup>.

ويعتبر من الأخطاء الملاحية الأخطاء في الملاحة التي تعين كل الأخطاء المرتكبة من طرف الربان والطاقم في اختيار الطريق<sup>2</sup>. ولا يعتبر خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة إهمال كبير مهندسي السفينة في تشغيل آلات التبريد مما أدى إلى تلف شحنة لحم مجمد<sup>3</sup>.

Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 5 –1  
Pour un exemple sentence 10 Juin 1986 de la chambre arbitrale maritime de Paris. –2  
La même sentence distingue le cas de la faute nautique proprement dite de celui où la faute procède d'une incapacité foncière du capitaine, impliquant un comportement fautif du transporteur lui-même, susceptible de mettre en cause l'obligation générale de diligence qui pèse sur lui. René Rodière. Droit maritime. 1991. P 284.

3- ففي قضية تتعلق برسالة لحم "مجمد للغاية" Hard frozen شحنت من أستراليا إلى ليفربول حيث سلمت تالفة نتيجة عدم احتفاظ آلات التبريد بصفة مستمرة بدرجة الحرارة المنخفضة اللازمة للرسالة. تمسك الناقل بالإعفاء الوارد في المادة 2/4 (أ) من المعاهدة على أساس أن ما وقع من كبير المهندسين من خطأ بعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتشغيل آلة التبريد الثانية والتي كان تشغيلها من الممكن أن يمنع الضرر الذي لحق بالشحنة يعتبر خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة. رفضت المحكمة هذا الدفاع من قبل الناقل في تنفيذ الالتزام بالعناية بالشحنة المجمدة بطريقة مناسبة بإبقاء درجات الحرارة في العنابر منخفضة عن طريق آلات التبريد. وقالت المحكمة أن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة هو الذي يتعلق بأمر تؤثر مباشرة في السفينة كسفينة ويخرج عن نطاقه الأمور التي تتعلق تماما وقبل كل شيء بالشحنة حتى ولو كانت تقتضي استعمال أجزاء السفينة. وأضافت أن كلمة "الملاحة" من الوضوح بحيث تطبق على السفينة كمنشأة مخصصة لملاحة، أما كلمة "إدارة" فهي تغطي الأمور التي تؤثر مباشرة في السفينة ولا تغطيها كلمة "الملاحة" كما علقته المحكمة أن الإعفاء يتعلق "بالخطأ في إدارة السفينة" وليس بالخطأ في إدارة "أي جزء من السفينة لازم للعناية المناسبة والواجبة للشحنة". أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 230.



إذا تعرضت البضاعة إلى ضرر بسبب خطأ في الملاحة، فإن الناقل يعفى إلا إذا ارتكب خطأ يهيم الأمن البحري أو مثلاً شحنة من الشاي على مقربة من حصة من القهوة المعيبة أي باعتبارها في حالة تخمر متقدم مما قد يسبب زيادة تكاثف الهواء وتطور تلف مجموعة البضاعة<sup>1</sup>.

السؤال المطروح هو معرفة ما إذا كان الخطأ المرتكب من طرف الربان باتخاذ قرار الإبحار يمكن اعتباره خطأ ملاحى. في القرارين المؤرخين في: 19 مارس 1992 و 13 جويلية 1994، محاكم الاستئناف بـ Aix-en-Provence و Rouen أجابتا بالسلب<sup>2</sup>.

إن الخطأ الملاحى هو الحالة المستثناة الوحيدة التي تعفى الناقل البحري من كل مسؤولية، يعني دون أن تسبب في رجوع عبء إثبات خطأ الناقل على الشاحن. هذا يسمح بالقول بأن الشاحن لا يملك على الإطلاق أي وسيلة دفاع عندما يكون الخطأ الملاحى ثابتاً. الخطأ الملاحى يحرر إذن تلقائياً الناقل البحري الذي يقدم الدليل<sup>3</sup>.

وإذا كان الخطأ في الملاحة يبدو وكأنه لا يطرح مشاكل كبيرة في تفسيره، فإن مفهوم الخطأ في إدارة السفينة كان من الصعب تحديده<sup>4</sup>.

---

1- Mémire Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. CDMT. P 55

2- Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 5

3- Mémoire Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ? Juin 1999. P 38

4- المرجع نفسه. ص 11.

## 2/ الخطأ في إدارة السفينة In the management of the ship :

يمكن تعريفه على ضوء معرفة الغرض من العمل، فإذا كان الغرض الأساسي من القيام بالعمل هو المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها واستقرارها اعتبر الخطأ أو الإهمال في هذا العمل خطأ في إدارة السفينة يعفى الناقل من المسؤولية عنه قانوناً طبقاً لنص المادة 4 فقرة 2 (أ) من المعاهدة مهما ترتب على هذا العمل من ضرر للبضاعة<sup>1</sup>.

غير أن، وكما لاحظ البروفيسور ريمون غويو -Professeur Remond-Gouilloud أنه كان من الأصح ترجمة الكلمة الانجليزية « Management » بالعبرة الفرنسية « Gestion » للسفينة<sup>2</sup>.

تأتي صياغة الخطأ في صياغة السفينة من التطبيق القضائي الإنجليزي السابق للمعاهدة حيث من خلال Scrutton و Carver تم تحليلها وتلخيصها بالطريقة التالية: تكون إدارة السفينة في كل مادة تهم السفينة نفسها، على هذا النحو وليس في المقام الأول على البضائع أو معدات السفينة وإنشاء مرفق للحفاظ على البضائع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 231.

<sup>2</sup> - Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 7

<sup>3</sup> - René Rodière. Traité général de droit maritime. 1968. P 264

وقد استخلص بعض الفقهاء أنه توجد إدارة للسفينة عندما تكون المخالفة قد ارتكبت في غياب كل البضاعة. لأن مثل هذه العملية تهدف بالضرورة إلى سير السفينة. فقهاء آخرون اقترحوا إدخال بعض المعايير المتعلقة بصيانة أو حماية السفينة<sup>1</sup>.

إن مفهوم الخطأ في إدارة السفينة كما هو الحال في القانون الفرنسي لا يبين لنا أكثر من معنى محدود جدا. أولا لأن الطاقم لا يهتم إلا نادرا بصيانة السفينة ولأن مفهوم حماية السفينة يعود بنا إلى مفهوم آخر وهو وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة. ثم لأن أصل كلمة « Management » لم يدرج في نص معاهدة بروكسل إلا من أجل مواجهة التفسير التقليدي لمفهوم الملاحة في المحاكم الإنجليزية. وأخيرا لأنه في هذا السياق، الترجمة الدقيقة لكلمة « Management » والكلمة الفرنسية « Maniement ». كان الهدف هو توسيع نطاق الإعفاء للتلاعب أو المناورات الخاطئة المرتكبة بالميناء أو على الرصيف<sup>2</sup>.

على سبيل المثال، حتى ولو كان المنفذ جزء من السفينة يسمح بدخول وخروج البضاعة، فإذا كان فتحه السابق لأوانه تسبب في خسائر للسفينة، فإن هذه المناورة التي عرضت السفينة للخطر، كما أنها تتعلق بكل البضاعة فإنها تهم مدير أمن السفينة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 48

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 48.

<sup>3</sup> - Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 8

لكن النزاع القائم بين الخطأ في إدارة السفينة والخطأ في عدم صلاحية السفينة للملاحة، هو أن القضاء الفرنسي لم يفصل أبداً، وقد أثر على مفهوم الإدارة بإفراغه من الكثير من معناه، على الأقل كما يفهم من القضاء الفرنسي. في الواقع يجب البحث حول ما إذا كان الخطأ المرتكب على الرصيف قبل انطلاق الرحلة هو خطأ في إدارة السفينة أو خطأ في عدم صلاحية السفينة للملاحة<sup>1</sup>.

وأعمال إدارة السفينة يجب على الربان القيام بها حتى ولو لم تكن هناك بضائع على ظهر السفينة لأن الغرض الأساسي من القيام بها هو المحافظة على السفينة وصيانتها، أما إذا كان الغرض الأساسي من العمل هو المحافظة على البضاعة والعناية بها فإن الخطأ والإهمال في هذا العمل يعتبر خطأ في إدارة البضاعة (Management of the Cargo) لا ينطبق عليه الإعفاء المذكور ويسأل عنه الناقل ولا يمكنه اشتراط الإعفاء من المسؤولية عنه (المادة 3 فقرة 8 من معاهدة بروكسل 1924)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 50

<sup>2</sup> - فالخطأ أو الإهمال في ملاء خزان المياه بالسفينة بقصد تحقيق توازنها يعتبر خطأ في إدارة السفينة حتى ولو ترتب عليه ضرر للبضاعة لأن الغرض الأساسي من العمل هو المحافظة على توازن السفينة واستقرارها وسلامتها. كما يعتبر خطأ في إدارة السفينة عدم التحقق من غلق الصابورة بعد شحن البضاعة حتى ولو ترتب على ذلك تلف البضاعة نتيجة دخول مياه البحر. ينظر أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 231.

## تطبيقات قضائية للخطأ في إدارة السفينة:<sup>1</sup>

ما لا يعتبر خطأ في إدارة السفينة	ما يعتبر خطأ في إدارة السفينة
<p>1- شحنت سفينة بـ [43 ألف طن من فحم بلمتور في طريقها إلى اليابان حتى الغاطس المسموح به والمقرر من شركة قناة بناما وهو 39 قدم و 6 بوصة. وعند وصول السفينة إلى مدخل القناة رفض إدخالها بسبب خطأ من جانب الربان ناشئ عن مجاورة السفينة للغاطس المسموح به. والمعروف أنه عندما تمر سفينة من ماء مالح إلى ماء عذب فإن مقدمتها تتخفض وتميل بالنسبة لمؤخرتها. وقد وجدت المحكمة أن الربان قد أخفق في بذل المهارة المعقولة في شحن الشحنة في بلمتور ولذلك كانت السفينة مائلة بمقدمتها عند وصولها مدخل القناة ومن ثم تجاوزت الغاطس... أقام الناقل دعوى بداعي أن إخفاق الربان فيما يتعلق بشحن السفينة على ضوء متطلبات قواعد وأنظمة شركة قناة بناما بالنسبة للغاطس يعتبر إهمالا أو خطأ في إدارة السفينة. إلا أن المحكمة اتجهت إلى أن السفينة كانت غير صالحة بالنسبة للرحلة المقصودة والتي ستمر فيها عبر قناة بنما لأنها كانت فوق غاطسها المسموح به ببوصة أو بوصتين عندما وصلت إلى مدخل القناة وأن الهمة الكافية لجعلها صالحة لم تبذل.</p>	<p>1- يعتبر خطأ في إدارة السفينة انسياب ماء الصابورة إلى العنبر وإتلاف الشحنة. وقد وجدت أنه قبل أن يتم تفريغ شحنة السفينة في ميناء التفريغ صدرت الأوامر لضخ مياه الصابورة بالصهاريج الجانبية وفي الصباح اكتشف أن كمية كبيرة من الماء قد دخلت العنبر رقم 3 الأسفل وكانت به بعض الشحنة لم تفرغ وتبين أن الماء قد انسحب من فتحة غطاء الصهريج التي لم تكن قد أغلقت وتسربت عبر فتحات العنبرين القريبين من مؤخرة السفينة والتي كانت غير مغطاة أثناء عملية التفريغ واعتبرت المحكمة ذلك خطأ في إدارة السفينة.</p>
<p>2- لا يعتبر خطأ في إدارة السفينة فتح العنبر خلسة من أحد أفراد الطاقم مما أدى إلى دخول ماء البحر وإتلاف الشحنة.</p>	<p>2- ترك تابعي الناقل صمامات القاع غير محكمة الإغلاق مما أدى إلى دخول الماء وإتلاف الشحنة يعتبر خطأ في إدارة السفينة.</p>
<p>3- تلفت شحنة نتيجة تكثيف بخار الماء على سقف العنبر بسبب عدم سلامة التهوية أثناء الرحلة. قالت المحكمة أن الإهمال الذي وقع في طريقة تهوية الشحنة لا يعتبر خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة في مفهوم عبارات المادة 4 فقرة 2 (أ) من المعاهدة.</p>	
<p>4- عدم تغطية العنابر بطريقة مناسبة ليس إهمالا في إدارة السفينة وإنما هو إهمال في العناية بالشحنة.</p>	
<p>5- سرقة الشحنة بواسطة عمال الشحن والتفريغ لا يعتبر خطأ في إدارة السفينة. وكذا سرقة غطاء صمام العواصف من قبل عمال الشحن والتفريغ مما أدى إلى دخول ماء البحر إلى السفينة وإتلاف الشحنة.</p>	

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 234.

# المطلب الثاني

التمييز بين

الخطأ الملاحي والخطأ

التجاري

[www.byyat.com](http://www.byyat.com)

بالمقابل، فإن الأخطاء المرتبطة بالتحميل، التفريغ، الرص، معالجة أو تخزين البضائع، لا يمكن اعتبارها أخطاء ملاحية. وبالتالي منها الأخطاء المرتكبة من طرف طالب ميكانيكي مكلف بالقيام بتموين السفينة بالمياه العذبة التي غمرت عمق السفينة أين كانت توجد البضاعة، أو الخطأ في المعالجة المرتكب أثناء التفريغ الذي سبب جنوح السفينة، متبوعا بانفصال جزء من البضاعة، ثم رمي هذه الأخيرة في البحر تفاديا لخسارة السفينة<sup>1</sup>.

وعليه فقط الأخطاء المتعلقة بالملاحة وحماية السفينة هي من الأخطاء الملاحية. فالمبدأ أن الرص السيئ هو خطأ تجاري، لكن يمكن أن يأخذ طابع خطأ ملاحى عندما يهدد استقرار وأمن السفينة إلا أن محكمة النقض قضت مؤخرًا حول هذا المعنى بأن الخطأ في الرص يعتبر وجوباً خطأ تجاري<sup>2</sup>.

فالمحاكم تميل للحد من نطاق الخطأ الملاحى. بالإضافة إلى الرقابة القضائية على معرفة ما إذا كان الخطأ الملاحى لا يخفى الإهمال في صيانة السفينة. فالسوابق القضائية مستمرة في توسيع نطاق الأخطاء التجارية وبالتالي تقليص نطاق الأخطاء الملاحية<sup>3</sup>.

ومن أجل تحديد ما يميز الخطأ الملاحى عن الخطأ التجارى لا بد من تحديد المعايير المعتمدة في هذا التمييز.

<sup>1</sup> - Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à préserver. 2003. P 10

<sup>2</sup> - Mémoire Didier Picon. l'absence de faute du transporteur maritime de  
marchandise. 2005. P 59

<sup>3</sup> - Mémoire Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de  
marchandise en droit tunisien. P 23

## الفرع الأول: معايير تمييز الخطأ الملاحي عن الخطأ التجاري:

### 1/- المعايير المستندة إلى عناصر مقصودة:

ويتعلق الأمر بمعيارين: المعيار القائم على أساس نية التابع البحري، والمعيار القائم على أساس الهدف من الفعل الخاطئ.

### أ/- المعيار المستند على نية التابع البحري:

هذا المعيار يتطلب التساؤل حول نية التابع البحري للناقل عندما ارتكب الفعل... أي إذا كان للتابع البحري من خلال فعله الخاطئ نية الشروع في صفقة تمس الملاحة أو إدارة السفينة، يكون الخطأ ملاحي. مثلا قيام التابع البحري بعملية تزويد السفينة بالأثقال بهدف استقرار وموازنة السفينة، فإن الخطأ المرتكب في هذه الحالة يكون ملاحيا. وفي الحالة العكسية يكون الخطأ تجاريا<sup>1</sup>.

إلا أن هذا المعيار تعرض للنقد لأنه من الصعب جدا التأكد من النية الحقيقية لتابعي الناقل البحري أثناء قيامهم بتصرف معين. لذلك فإن هذا المعيار غير دقيق ولا يمكنه تمييز الخطأ الملاحي عن الخطأ التجاري بشكل مطلق.

### ب/- المعيار المستند على الهدف من الفعل الخاطئ:

الفرق بين هذا المعيار والمعيار السابق، أن هذا الأخير كان يتعلق باكتشاف نية المخطئ، أما في هذا المعيار فيتعلق الأمر بتحديد الهدف من الفعل الخاطئ، بغض النظر عن نية مرتكبه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 58

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 58.



وفي الواقع رأت محكمة النقض أنه عندما يكون سبب جنوح السفينة أو الانفصال المتتابع لجزء من البضاعة هو خطأ في ترتيب البضاعة المرتكب أثناء تفريغ البضاعة، فإنه كان صحيحاً قرار محكمة الاستئناف بأن هذا الخطأ ذو طابع تجاري بالمعنى المقصود بموجب المادة 4 فقرة 2 من الاتفاقية الدولية لبروكسل لـ 25 أوت 1924<sup>1</sup>.

وتتمثل وقائع القضية كالتالي: وصلت العبارة Aude إلى وهران محملة بمعدات تم تخزينها بمقطورات. بعد هبوط عدة مقطورات ثقيلة على نفس الجانب، اتخذت السفينة مجنح كبير جداً، مما تسبب في انفصال مقطورات أخرى، وبالتالي كان لا بد من التخلص من جزء من البضاعة بإلقائها في البحر من أجل تفادي فقدان السفينة... وإذا تأكد الاجتهاد القضائي الحديث، فإن نطاق الخطأ الملاحي يكون محدوداً أساساً بالنسبة للأخطاء المرتبكة بالبحر. أخطاء في الشحن، أخطاء في الرص، أخطاء في التفريغ كلها تستثنى من هذا المجال. وتصبح بذلك أخطاء تجارية<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> – Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998. P 31  
<sup>2</sup> – M. le professeur Bonassies fait observer que « pour la Cour de cassation, le fait qu'une erreur commise dans le déchargement du navire affecte gravement la sécurité du navire n'a pas d'incidence sur la qualification de la faute commise par le transporteur... . Peu importe que la faute commise par le capitaine ait ou non affectée la sécurité du navire le seul critère auquel l'on doit se tenir est celui du but de l'opération fautive. Si cette opération avait seulement pour objet un acte d'administration de la marchandise (arrimage, manipulation de la marchandise à bord, ventilation, déchargement), la faute commise ne devient pas une faute dans la navigation ou dans l'administration alors même qu'elle a des conséquences sur la sécurité du navire. المرجع نفسه. ص 31.

وبالتالي فالأخطاء التجارية هي التي تتعلق بحفظ البضاعة أثناء عمليات الشحن والرص والتستيف والتفريغ. فمثل هذه الأخطاء يسأل الناقل عنها قانونا ولا يجوز أن يعفي نفسه من المسؤولية الناجمة عن الضرر الناجم عن أحد هذه العمليات<sup>1</sup>. ومع ذلك نلاحظ أن سوء التستيف، من حيث المبدأ هو خطأ تجاري، يمكن أن يكتسي طابع الخطأ الملاحي عندما يهدد استقرار أو أمن السفينة لكن مؤخرا قضت محكمة النقض بأن الخطأ في التستيف (الرص) يجب أن يعتبر خطأ تجاري<sup>2</sup>.

غير أنه في حالة مخاطر البحر التي لا يمكن دفعها، فإن السؤال يطرح حول عدم كفاية التستيف. إن خاصية عدم الدفع هذه تضع البضاعة كلها أما استحالة المقاومة، سواء تم تستيفها بشكل جيد أو لا. في مثل هذه الحالات، فإن الضرر يجد أسبابه حصريا في حالات القوة القاهرة. فلا يمكننا متابعة الناقل على عدم كفاية التستيف ما دام أن البضاعة حتى في حالة التستيف الجيد كانت ستلقى نفس النتيجة لهذه الحالة المستثناة المستحيلة الدفع، مما يقتضي التصريح بغياب خطأ الناقل<sup>3</sup>.

ويكون من المستحسن البحث عن مسؤولية المصالح الموجودة بالبر بسبب التستيف السيئ ومن هنا عن مسؤولية الناقل البحري عن أفعال تابعيه. من جهة أخرى، التستيف داخل الحاويات غالبا ما يتم مباشرة بالمصنع من طرف أشخاص لا يعرفون شيئا حول مخاطر النقل البحري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 407.

<sup>2</sup> - Mémoire Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. 2005. P 24.

<sup>3</sup> - المرجع السابق. ص 24.

<sup>4</sup> - Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998. P 32

يقول العميد Rodière: " ما يهم بالدرجة الأولى هو تحديد الوجهة، وتعيين الجزء من السفينة الذي ارتكب عليه الخطأ، حيث يمكننا تحديد مكان الخطأ. هل يتعلق الأمر بجزء من السفينة مخصص للبضاعة؟ يكون الخطأ تجاري. هل يتعلق الأمر بجزء من السفينة الذي يهتم بانتظام البضاعة أو أمن السفينة؟ يكون الخطأ ملاحى" <sup>1</sup>.

هذا المعيار يتطابق مع المعيار المتعلق بوجهة الفعل الخاطيء، فهل يتوقف الفعل الخاطيء على السفينة أو على البضاعة؟ يجب إذن القول بأنه " يتعلق الفعل بالسفينة عندما يرتبط بمصلحتها وليس عندما يتعلق بأجهزة السفينة "... هذا التحليل يجد أصله في التمييز بين إدارة السفينة وإدارة البضاعة وينطلق من مبدأ وجود شبه نزاع بين المفهومين <sup>2</sup>.

يوجد تطبيق واضح تم من قبل القضاء الفرنسي حول النزاع المسمى بالأضرار المفاجئة من تلف البضاعة نتيجة وصل سيء أو تسرب داخل القنوات. إذا كان الخطأ (مثلا بسبب تسرب لم يتم كشفه في الوقت المناسب عن طريق اختبار كافي) هل هو خطأ ملاحى؟ هذا يتوقف على وجهة الشيء المعيب. هل هو موجه للسفينة، مثل ما يوجه الجهاز لتأكيد مسار ماء المكثف؟ هو خطأ ملاحى. هل هو موجه للبضاعة، مثل قنوات الماء الخاصة بثلاجة؟ ليس خطأ ملاحى <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998. P 28  
<sup>2</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer.  
Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 359- المرجع السابق. ص 60.

## 2/- المعيار المستند إلى عناصر مادية:

هذا المعيار مستمد من ملاحظة أن السفينة يمكنها الإبحار مشحونة، كما يمكنها الإبحار فارغة من أي بضاعة. يتعلق الأمر هنا بالمعيار الخاص بموضوع الفعل الخاطئ<sup>1</sup>.

من أجل تقرير ما إذا كان الخطأ ملاحي، أو على العكس، تجاري، يكفي اختبار ما إذا كان بالإمكان أن يرتكب الخطأ بسفينة فارغة من البضاعة: الخطأ الملاحي هو الخطأ الذي يهدد سلامة السفينة والإرسال كما هي والذي يمكن ارتكابه نفسه رغم عدم وجود أي بضاعة على متن السفينة، بالعكس، الخطأ التجاري هو الذي يفترض بالضرورة وجود هذه البضاعة والذي يتعلق بالصيانة اللازم توفيرها لها. والخطأ الملاحي هو الذي يهدد سلامة السفينة، و بالمقابل، يؤثر على حالة البضاعة، أما الخطأ التجاري هو الذي يؤثر على حالة البضاعة دون أن يؤثر على سلامة الإرسال إجمالاً<sup>2</sup>.

الفرق بين هذا المعيار والمعيار السابق، أن المهم فقط هو طبيعة الشيء المستعمل أو المعيب، إذا كانت تخدم السفينة أو قيادتها يكون الخطأ ملاحي، وعلى العكس، إذا كانت تخدم التخزين والمحافظة على البضاعة، يكون الخطأ تجاري. في السياق كان الأهم هو البحث عن وجهة الفعل الخاطئ، لكن في هذه الحالة فإن المعدات المستعملة أو المعيبة هي التي يجب أن تأخذ بعين الاعتبار<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 60

<sup>2</sup> - La faute commise dans l'administration de la marchandise, a priori commerciale, est susceptible de dégénérer en faute dès lors qu'elle serait de nature à effectuer la sécurité du navire et de l'expédition : ainsi du mauvais arrimage d'un colis lourd, susceptible, au roulis, de venir défoncer la muraille d navire. Voir Antoine Vialard. Droit maritime. Presses Universitaire de France. Paris. 1<sup>er</sup> édition. 1997. P 413 .

<sup>3</sup> - Mémoire Bertrand Sabadie. La faute nautique: un cas excepté en perte de sens ? -  
P 60. المرجع السابق.

## الفرع الثاني: الخطأ الملاحي وعدم صلاحية السفينة للملاحة:

وردت حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة كحالة مستثناة منصوص عليها بموجب المادة 4 فقرة 1 من معاهدة بروكسل لـ 25 أوت 1924 وكذا بموجب نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري والمادة 27 من القانون الفرنسي لعام 1966.

وإن عدم صلاحية السفينة للملاحة يعني الناقل من المسؤولية إذا هو أثبت أنه اختار قبل السفر وعنده سفينة توفرت لها الأوصاف المذكورة، ومع ذلك فقد طرأ عليها ما جعلها غير صالحة للملاحة فتضررت البضاعة بذلك، وبعبارة أخرى فإن عبء إثبات القيام بالواجبات المذكورة على الناقل لأن الوفاء بها شرط في التمسك بالإعفاء المذكور<sup>1</sup>.

فيجب على الناقل وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، تسليحها، تجهيزها، توفيرها بالإمدادات الكافية والمناسبة، ووضع العنابر في حالة مناسبة، والغرف الباردة، وكل باقي أقسام السفينة أين توضع البضاعة من أجل استقبالها، نقلها، وحفظها. وبالتالي لا يمكن للناقل البحري الاعتماد على شرط الإعفاء إذا لم يتم من البداية بجعل السفينة صالحة للملاحة. مثلا: بضاعة تعرضت لأضرار بسبب تسرب الوقود نتيجة انفكك برغي خاص بإغلاق خزان النفط، وقد وجدت البضاعة معيبة قبل المغادرة، في هذه الحالة يعتبر الناقل مسؤولا ولا يتعلق الأمر بخطأ في الملاحة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - والفقهاء الانجليز يؤكدون أن مالك السفينة في جميع عقود إجازة السفن ملزم بأن يقدم سفينة صالحة لإتمام السفرة التي تضطلع بها والمحافظة على سلامة البضائع خلال السفرة، ويفرق في إنجلترا في هذا الصدد بين مركز مالك السفينة في كل من قانون العموم (الكومنلو) ومن القانون الانجليزي لنقل البضاعة بحرا لسنة 1924. ينظر مصطفى كمال طه. الوجيز في مبادئ القانون البحري. ص 226.

<sup>2</sup> - Mémoire Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. CDMT. P 55.

هذه الحالة يمكنها أن تؤدي إلى تراجع مجال اختصاص الخطأ الملاحي. وكانت محكمة النقض قد قررت حول مفهوم عدم صلاحية السفينة للملاحة، بموجب قرار 24 أكتوبر 1989 عندما أيدت قرار محكمة الاستئناف الذي قرر أنه في حالة فشل نظام توجيه السفينة بسبب ماس كهربائي الناتج عن الحماية غير الكافية للدارة الكهربائية. هذا الفشل يعود إلى إهمال ثقيل من طرف الناقل في القيام بصيانة السفينة الذي هو عمل واجب عليه، وليس خطأ ملاحي<sup>1</sup>.

إن عدم صلاحية السفينة للملاحة تلعب دورا مهما من حيث أنها ستمحو كل المشاكل المتصلة باختيار المعايير لتحديد ما إذا كان الخطأ ملاحي أو لا، لا سيما مع مشكلة الرص<sup>2</sup>.

وبهذا ويمكن دراسة التمييز بين الخطأ الملاحي وعدم صلاحية السفينة للملاحة من خلال مقارنة هذه الأخيرة بموازنة السفينة من جهة، ورص البضاعة من جهة أخرى.

<sup>1</sup> - Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998. P 34

<sup>2</sup> - Ce que M. Sériaux précise : « tout ce qui sera organisable au départ, compte-tenu des prévisions normales des risques de dommages (parmi lesquels on trouve le comportement des préposés) sera considéré comme portant sur la navigabilité du navire. Ainsi l'arrimage des marchandises lorsqu'il peut compromettre la sécurité du navire ou d'autres marchandises. Par suite ne seront considérés comme nautiques que les actes imprévisibles et incontrôlables des préposés, pendant le voyage, dans la conduite du navire ». المرجع نفسه. ص 34.

## 1- عدم صلاحية السفينة للملاحة وموازنة السفينة:

الصلاحية للملاحة تعني نوعية السفينة المؤهلة للقيام بنقل البضاعة بسلام وفق شروط أمنية مرضية بالنسبة للسفينة وبالنسبة للبضاعة. في ظل هذه الظروف، يجب اعتبار مناورة من أجل موازنة السفينة نفذت بالميناء والتي تهدد سلامة السفينة، تعتبر خطأ ملاحي وخطأ بعدم صلاحية السفينة للملاحة في نفس الوقت<sup>1</sup>.

ولا تعتبر من الأخطاء الملاحية فقط تلك التي تقع أثناء الرحلة البحرية، فيمكن أن تتعرض البضاعة للضرر نتيجة خطأ ملاحي وقع قبل بداية الرحلة البحرية.

وقد تم تأكيد هذا المبدأ من قبل محكمة روتردام Rotterdam، كما أفاد R-E.Japikse : " أن عدم استقرار السفينة في بداية الرحلة يتعلق بحالة الصلاحية للملاحة مع الحرص على مراعاة ذلك من قبل الناقل". هذا التحليل يعود إلى ملاحظة أن عمليات موازنة السفينة تهدف إلى تحقيق استقرار السفينة قبل بداية الرحلة. غير أن الناقل البحري ملزم بالقيام بالعناية اللازمة لضمان استقرار وأمن سفينته قبل بداية الرحلة. شرط مطلوب لتكون السفينة صالحة للملاحة. وبالتالي فالأخطاء المرتكبة من طرف الناقل بواسطة تابعيه، لا ينبغي أن ترتكز على الإعفاء منها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 103.

## 2/- عدم صلاحية السفينة للملاحة ومشكل رص البضاعة:

وفي قضية تتعلق بالسفينة « M.S FARIDA » فإن المحكمة الفيدرالية لنيويورك رأت في الخطأ في رص البضاعة خطأ في صلاحية السفينة للملاحة، خطأ منسوب للناقل<sup>1</sup>. ففي فبراير 1969، غادرت السفينة « M.S FARIDA » ميناء نيويورك ...، كانت تحمل في عنابرها قاطرة من 15 طن. يومين بعد انطلاق السفينة، يكتشف الربان دخول المياه في العنبر أين توجد القاطرة المعنية، بعد سحب السفينة وتجفيف العنبر، اكتشف أن الغلاف الخارجي للعنبر تم اختراقه تحت خط الماء من قبل القاطرة المعنية<sup>2</sup>.

يقول Victor Emmanuel BOKALLI: " عندما تكون سفينة محل رص سيء، فمما لا شك فيه أنها تكون غير صالحة للملاحة"<sup>3</sup>. في الواقع إن الالتزام ببذل العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للملاحة هو واجب، مثلما أن الالتزام برص البضاعة بدقة يقع شخصيا على عاتق الناقل<sup>4</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن أخطاء الربان والملاحين إذا كانت أخطاؤهم الملاحية ترقى إلى مرتبة الغش. إذ أنه لا يعفى من المسؤولية إلا عن أخطائهم اليسيرة في الملاحة أو في إدارة السفينة... وحيث تكون الأخطاء مشتركة ما بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية فإن العادة إعفاء الناقل من المسؤولية. ففي حكم محكمة النقض الفرنسية في 10 أبريل 1959 كان سوء رص أسطوانات قد أثر على توازن السفينة كما سبب ضررا لبضائع أخرى، فاعتبر ذلك خطأ ملاحيا. وكذا قرار محكمة النقض في 06 جويلية 1954 حيث لم يكن هناك خطأ من فصلان لكن خطأ واحد هو خطأ ملاحيا وتجاريا، وفيه أعفي الناقل من كل المسؤولية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998. P 33

<sup>2</sup> - Mémoire Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. المرجع السابق. P 104.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه. ص 105.

<sup>4</sup> - Mémoire Michael Guez. المرجع السابق. ص 34.

<sup>5</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 407.



## في ما يخص معاهدة هامبورغ:

أصر ممثلو القوى البحرية في أعمال معاهدة هامبورغ على أهمية هذه الحجج في محاولة لفرض الخطأ الملاحي كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري، أيضا، فإن مراقب جمعية مالكي السفن اللاتينو-أمريكية قد أشار إلى أن هناك عوامل مثل طول فترة السفر، الظروف الطبيعية والقرارات التي يجب على الربان اتخاذها والتي لا يملك أي سيطرة عليها، مما يبرر التمسك بالخطأ الملاحي كسبب للإعفاء<sup>1</sup>.

إن قواعد هامبورغ تخلت بكل بساطة عن مفهوم الخطأ الملاحي، مع العلم أنه قابل للتطبيق بدلا من اتفاقية بروكسل، سيتم حل مشكلة هذا المفهوم. لكن يفقد الربان إمكانية إعفائه في هذه الحالة أين ستكون مسؤوليته محل متابعة من قبل الشاحن أو صاحب المصلحة<sup>2</sup>.

... إن تبرير حذف الخطأ الملاحي لا يركز على أي أساس متين حقا، رغم كل التطورات التي عرفها القانون البحري، والاستنتاج تقريبا هو نفسه في ما يتعلق بالحفاظ على الخطأ الملاحي ضمن نظام المسؤولية في القانون البحري... وعليه، فإذا كان حذف الخطأ الملاحي لا يبدو كأولوية، بالنسبة للجميع، فيبقى السؤال مطروح: " مع أو ضد الخطأ الملاحي؟ " <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. CDMT. P 56.

<sup>2</sup> - Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998. P 34

<sup>3</sup> - Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999. P 138

# المبحث الثاني

## الحالات الناتجة عن

### القيام بعملية

### الإنقاذ البحري

الإنقاذ البحري *Sauvetage maritime* هو العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن الإنسان الذي فقد سفينته، أو أصبحت هذه السفينة في حكم المفقودة، والحيلولة دون تلف الأشياء التي سقطت في البحر على أثر حادث بحري وبذل المساعدة للسفن المهتدة بالغرق للحيلولة دون ذلك. ومنذ عرف الإنسان البحر هابه وما يزال يهابه، وعندما أنزلت سفينة الركاب البريطانية المشهورة «تيتانيك» Titanic إلى البحر سميت بالسفينة التي لا تغرق لكنها غرقت في أول رحلة لها عام 1912<sup>1</sup>.

ويرجع سبب ذلك المبدأ المستقر لدى ربابنة السفن باعتباره التزاما أخلاقيا مترسقا في أعماق رجال البحر منذ زمن بعيد، وهو يقوم على تضامن البحارة وتعاونهم على مواجهة أخطار البحر<sup>2</sup>.

وقد نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في الفقرة "ي" على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، وهو نفس ما ذهبت إليه معاهدة بروكسل 1924 ومعاهدة هامبورغ 1978 والقانون الفرنسي لعام 1966 في المادة 27.

وبالإضافة إلى حالة إنقاذ الأرواح والأموال، فقد يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة التغيير المعقول للطريق إذا أثبت أن ذلك كان بسبب القيام بعملية الإنقاذ. وسنقوم بدراسة هاتين الحالتين تباعا.

<sup>1</sup> - <http://webcache.googleusercontent.com/search>

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 415.

# المطلب الأول

## إنفاذ الأرواح والأموال

لم تعد ترتيبات الإنقاذ وسلامة الأرواح في البحار تتوقف على شهامة ربابنة السفن والملاحين فحسب بل جعل القانون الدولي والتشريعات الوطنية هذه المهمة واجباً قانونياً، إذ نصت المادة 11 من الاتفاقية الدولية لـ 23 سبتمبر 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ في البحار على ما يلي: «على كل ربان أن يقدم المساعدة إلى أي شخص مهدد بالغرق في البحر ولو كان عدواً، على ألا تتعرض فيها سفينته وبجارته وركابه إلى خطر جدي...» وأضافت المادة 9 من الاتفاقية نفسها: «لا يجب أيُّ جُعل على الأشخاص المنقذين شريطة عدم الإخلال بأحكام القوانين المحلية». وتؤكد هذا الحكم في القاعدة 10 من ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1978 وفيها: «على ربان السفينة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما في حالة خطر أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين لكارثة...» ثم أكدت المادة 98 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982 المضمون نفسه<sup>1</sup>.

لكن بالرجوع إلى أحكام المادة 803 من القانون البحري الجزائري وأحكام المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 والمادة 5 فقرة 6 من معاهدة هامبورغ 1978، نجد أن القانون البحري الجزائري على غرار معاهدة بروكسل لم يفرق بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال، بخلاف معاهدة هامبورغ التي ميزت بين الحالتين باعتبار أنه يكفي الناقل البحري القيام بالتدابير المعقولة لإنقاذ الأموال، في حين أنه ملزم باتخاذ كل التدابير من أجل إنقاذ الأرواح.

<sup>1</sup> - <http://webcache.googleusercontent.com/search>

## الفرع الأول: شروط وصور الإنقاذ البحري:

لا يتحمل الناقل المسؤولية عن الأفعال التي يقوم بها من أجل إنقاذ الأرواح والأموال في البحر ( معاهدة بروكسل المادة 4 فقرة 2-1 + القانون الفرنسي 18 جوان 1966 المادة 27 + القانون البحري الجزائري المادة 803 "ي" ). ومن الضروري أيضا أن تتوافر شروط أعمال الإنقاذ: يجب أن تكون السفينة المسعفة مهددة من خطر بالبحر بحيث لا يمكنها تفاديه إلا مع مساعدة تطوعية منجزة من طرف المنقذ<sup>1</sup>.

### أولا : شروط الإنقاذ البحري للأشخاص والأموال :

قد تتعرض السفن في عرض البحر لحوادث خطيرة تضطر ربانيتها إلى طلب المساعدة من مصادر خارجية. وهناك حالتان للإنقاذ: الحالة الأولى عندما تكون السفينة ما تزال عائمة ولا خوف عليها من الغرق، أو جانحة جنوباً خفيفاً كأن يحدث عطب في المحارة أو في الدفة أو في أجهزة الدفع الميكانيكي، فتصبح السفينة عاجزة كلياً أو جزئياً عن استئناف الإبحار، فهنا يمكن أن تطلب السفينة المعطوبة مساعدة سفينة أخرى في الجوار، فإذا كانت السفينة في خطر داهم فلا شك في أن الربان والبحارة سيرحبون بالمساعدة من دون أي شرط<sup>2</sup>.

وبالتالي يعتبر أهم شرط من شروط القيام بعملية الإنقاذ البحري هو وجود خطر محقق بسفينة في البحر.

<sup>1</sup> - Mémoire Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandise. 2005. P 50.

<sup>2</sup> - <http://webcache.googleusercontent.com/search>

## ➤ الخطر:

يعتبر مفهوم الخطر مفهوم واسع حيث يعبر عنه كل حسب تصوره وموقعه، وهذا ما يستشف من صفحات القوانين البحرية الدولية وكذا مؤلفات المختصين العامة منها والخاصة، وخير مثال حالة تعرض السفينة وشحناتها أثناء الرحلة البحرية لخطر، حيث هناك من يعبر عن هذه الحالة بـ " ظروف عصبية " وأخرى بـ " ظروف استثنائية " وأحيانا أخرى لا يعبر عنها صراحة وإنما تفهم ضمنيا. لكن رغم أن عبارة "الظروف العصبية" و " الظروف الاستثنائية " أقل دلالة في معناها من مصطلح الخطر، فإن فهمها الفهم العميق يفيد أن تلك الظروف العصبية أو الاستثنائية يجب أن تفضي في نتائجها إلى حدوث خطر<sup>1</sup>.

يطلق الخطر البحري بالمعنى العام على الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية أي في البحر أو هو الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية. أما الخطر باعتباره شرطا للإنقاذ البحري، فيقصد به كل ما من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو البضائع المشحونة عليها بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة، وبصورة حقيقية أي جدية ومعقولة كافية لتبرير ما يقوم به الربان من تضحية لتجاوز حالة الخطر هذه<sup>2</sup>.

ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة أن يكون حالا بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع<sup>3</sup>، لأن ذلك من شأنه أن يحجم الربان عن التصرف حتى اللحظة الأخيرة وبالتالي قد يؤدي ذلك إلى حدوث الضرر الذي يراد دفعه.

<sup>1</sup>- شروط الخسائر البحرية المشتركة. <http://www.blog.saeed.com/2009>.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه.

<sup>3</sup>- أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. عدد شهر مارس 2008. ص 5.

ومن خلال هذا التعريف يتبين لنا أن الخطر باعتباره شرطاً للإيقاظ البحري فإنه يشترط لكي يتحقق أن يكون جدياً ومحتمل الوقوع.

### ❖ شروط تحقق الخطر:

#### 1- أن يكون الخطر جدياً:

والراجع عند الفقهاء أن يكون الخطر جدياً ومعقولاً، وإن كان هناك من اشترط أن يكون حقيقياً، ويخضع تقدير جدية الخطر ومدى احتمال وقوعه لسلطة الربان، والمعيار في الحكم على حسن أو سوء ممارسة الربان لسلطته التقديرية يخضع لمعيار الربان العادي منظور إليه في ظل الظروف التي تحيط بالربان وقت اتخاذ القرار المراد تقدير سلامته من عدمها<sup>1</sup>.

ويلاحظ أنه إذا ثبت وجود خطر " جدي " ولكن الربان أخطأ في تقدير وقت التدخل ومدى الحاجة إليه، فإن الخطأ في التقدير لا يؤدي إلى القول بانتفاء شرط الخطر إلا إذا كان الخطأ في التقدير جسيماً. والخطر الحقيقي الداهم لا بد وأن يكون له طابع " الإحاطة " فهو لا ينصب على بضاعة معينة أو غير محددة من عنابر السفينة دون أن يهدد السفينة أو بقية الحمولة، وعمومية الخطر مستمدة من أن الهدف من التضحية هو السلامة العامة وهذه الأخيرة لا تكون كذلك إلا إذا كان الخطر عاماً<sup>2</sup>.

لكن اشتراط الخطأ الحقيقي على نحو مطلق قد يغفل يد الربان من التصرف خوفاً من أن يخطئ التقدير. لذلك فإنه يكفي أن يكون استخلاص حقيقة الخطر سائغاً في الظروف التي يوجد فيها الربان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - شروط الخسائر البحرية المشتركة. <http://www.blog.saeed.com/2009>

<sup>2</sup> - المرجع نفسه.

<sup>3</sup> - حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. ديوان المطبوعات الجزائرية. الجزائر. 1983. ص 96.



هذا وتجدر الإشارة أن عنصر الخطر هو الذي يميز المساعدة عن القطر، فإذا لم يكن ثمة خطر يحيق بالسفينة المقطورة كانت العملية قطرا وليست مساعدة، وتظهر أهمية ذلك في أن عقد القطر هو عقد مقاوله يعطي السفينة القاطرة الحق في أجر ثابت يحسب على أساس الساعة أو اليوم – بينما اتفاق المساعدة لو أخذ تنفيذ شكل القطر فإنه اتفاق ذو طبيعة خاصة يخول السفينة التي تقوم بالمساعدة مكافأة أكبر تحدد على أسس مختلفة<sup>1</sup>.

## 2- أن يكون الخطر محتمل الوقوع:

وهو الخطر الذي تتحقق بعض شروطه وظروفه دون أن تكتمل بصفة كلية، فبعث ذلك على إمكانية تحققه وقيامه إن لم يتدارك الأمر، على أن التحقق يبقى مجرد إمكانية واحتمال، فقد يتحقق الخطر وقد لا يتحقق، وعليه فالخطر المحتمل لم يرقم على أرض الواقع<sup>2</sup>.

## ثانيا: صور المساعدة والإنقاذ البحري:

قد يأخذ العمل المادي اللازم لقيام المساعدة صورة القطر عادة، وذلك بأن تقطر السفينة التي تقوم بمساعدة السفينة التي تكون في حالة خطر حتى تصل بها إلى بر الأمان. وقد تأخذ المساعدة صورة أخرى كالإرشاد، بأن تسيّر السفينة المساعدة أمام السفينة التي تطلب المساعدة، أو تأخذ بعضها من بضائعها لتخفيف حمولتها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية

الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. عدد شهر مارس 2008. ص 5.

<sup>2</sup> - شروط الخسائر البحرية المشتركة. <http://www.blog.saeed.com/2009>

<sup>3</sup> - أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). المرجع السابق. ص 5.

ويجب أن تتضمن المساعدة عملا ماديا، وعلى هذا لا يعد من قبيل المساعدة مجرد تقديم المعلومات لسفينة ضالة عن مكانها، أو إلقاء الحبال إليها من البحر. ويلزم أن تقدم المعونة للسفينة أو حمولتها والأشخاص الموجودين على ظهرها، وعلى هذا لا يعد من المساعدة انتشارال حطام السفن والبضائع. وإذا حصلت المساعدة بين سفينتين مملوكتين لمالك واحد فإن هذا لا ينفي قيام رابطة المساعدة بينهما لأن لكل منهما ذمة بحرية مستقلة<sup>1</sup>.

هذا ومن أجل إتمام عملية الإنقاذ فقد يضطر الناقل البحري من القيام ببعض الأعمال التي قد تتسبب في حدوث خسائر للبضاعة التي تقع تحت مسؤوليته دون أن يتعرض لأي مسؤولية عن هذا الضرر ومثال ذلك:

رمي البضائع في البحر، وهو المثال التقليدي، وإن كان نادر الوقوع حاليا بصفة عامة فإنه يمكن أن يحدث بالنسبة للسفن الصغيرة التي تقوم بالملاحة الساحلية. وهو التضحية بالبضائع عن طريق إلقائها في البحر لتخفيف حمولتها<sup>2</sup> من أجل التمكن من إسعاف أشخاص أو إنقاذ ممتلكات موجودة على متن سفينة أخرى معرضة للخطر.

وقد تتعرض إحدى السفن في البحر لمواجهة عدو أو قرصان، فهنا على الناقل البحري التدخل لحماية من على السفينة ولا يعتبر مسؤولا إذا تعرضت سفينته إلى إصابات خلال المعركة تسببت في بعض الأضرار.

<sup>1</sup> - أعضاء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. عدد شهر مارس 2008. ص 5.

<sup>2</sup> - حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. ص 99.

فالناقل البحري أصدر هذا القرار وهو يعلم جيدا أنه سوف يدخل معركة قد تصاب فيها السفينة التي تواجه العدو أو بضائعها، ولكنه يفضل بإرادته هذه الأضرار تجنباً لخطر استيلاء العدو كلياً على السفينة وحمولتها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: إنقاذ الأرواح والأموال في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية:

لقد نصت المادة 8 من الاتفاقية المبرمة في 23 سبتمبر 1910 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية أنه بعد التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر الإمكان ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها للخطر أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها. بينما نصت المادة 11 من الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين والمبرمة بنفس التاريخ بأنه يجب على الربان بقدر استطاعته ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء<sup>2</sup>.

وبالرجوع إلى المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 نجدها لم تفرق بين إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال، وهو نفس المبدأ الذي اعتمده المادة 803 من القانون البحري الجزائري على غرار المادة 27 من القانون الفرنسي لعام 1966 (وقد تعرضت المادة 332 من القانون البحري الجزائري إلى تحديد مفهوم الإسعاف البحري).

ويمكن تفسير ذلك بسبب الظروف الطارئة كونها لا تسمح قانوناً بالتمييز بين مساعدة الأشخاص وإنقاذ الأشياء. ويبقى في الواقع أننا لا نستطيع الحسم بالقول بأن الإعفاء هو وإرضاء واجب المساعدة. ما دام أن مجال الإعفاء يتجاوز هذا الواجب<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. ص 102.

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 416.

<sup>3</sup> - René Rodière. Traité général de droit maritime. Tome 2. P 288

في حين أن معاهدة هامبورغ 1978 ميزت بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال فاعتبرت الحالة الأولى إلزامية وتعفي الناقل البحري من كل مسؤولية متى أثبت أنه بذل العناية اللازمة لإنقاذ الأرواح، بينما اعتبرت الثانية اختيارية ولم تفرض على الناقل أي التزام سوى أن يقوم ببذل العناية المعقولة لإنقاذ الأموال. وقد أخذت بهذا المبدأ العديد من الدول العربية والتي صادقت على معاهدة هامبورغ منها مصر التي أقرت هذا المبدأ بموجب المادة 242 من قانون التجارة البحرية، وسوريا بموجب المادة 256 من قانون التجارة البحرية.

### أولاً: الإنقاذ في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل 1924:

نصت كل من المادة 803 من القانون البحري الجزائري على غرار المادة 27 من القانون الفرنسي 1966 والمادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 على أنه يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا في حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

وهنا يعفى الناقل البحري من المسؤولية دون قيد أو شرط، وذلك لأن إنقاذ الأرواح إلزام قانوني يقع على عاتق الربان تنفيذه تفرضه المعاهدات البحرية... فعلى كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام<sup>1</sup>.

ويقع على الناقل عبء إثبات أن مرد الضرر هو ما اتخذته من تدابير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك. عقود البيوع البحرية الدولية. دار الجامعة الجديدة للنشر. الطبعة الأولى. 2007. ص 282.

<sup>2</sup> - كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 89.

وإذا تخلف الربان عن أداء الالتزام بالمساعدة أو الإنقاذ تعرض للعقاب – حيث فرضت الاتفاقية الدولية على الدول الموقعة عليها أن تضمن تشريعاتها النصوص لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة<sup>1</sup>.

يبدو أن الإستثناء في هذا المجال وكما ورد في اتفاقية بروكسل لم يثر انتقادات ولم يثر مشاكل في التطبيق الأمر الذي كان من شأنه أن راح فقهاء القانون البحري في ظل اتفاقية بروكسل 1924 يلتقون على أن الاستثناء الذي ورد في تلك الاتفاقية في هذا المجال يستقيم مع طبيعة الأشياء كما أنه لا يستحق تحليلاً فقهيًا ما، ونشير في هذا الصدد إلى تأكيد العميد Rodière لهذا الأمر<sup>2</sup>.

ومن هنا فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 قد كانت في هذا السياق بالذات أكثر واقعية، ذلك بأنها لم تميز في حكمها بين الأموال والأرواح، فلم تعلق حكمها في حالة الأموال على معقولية التدابير المتخذة دون الحالة الثانية فضلًا عن أن حكمها قد جاء في هذا المجال أكثر شمولًا فقد أعفت الناقل من المسؤولية في حالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، وذلك بداهة استجابة لطبيعة السياق الذي يعمل فيه هذا الحكم<sup>3</sup>.

ومع ذلك ورغم صراحة النص سالف الذكر، فقد ذهب رأي إلى أن الناقل لا يعفى من المسؤولية إلا إذا كان الضرر ناشئًا عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح باعتبار أن المساعدة في هذه الحالة إجبارية، أما المساعدة التي يقصد بها إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأموال في البحر، وهي مسألة اختيارية، فلا تعتبر سببًا قانونيًا من أسباب إعفاء الناقل إذ تملئها في الواقع اعتبارات مالية بقصد الحصول على المكافأة لا اعتبارات إنسانية كما هو الحال في إنقاذ الأرواح<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> – ولا يقتصر الأمر على مسؤولية الربان الجنائية، بل يتعداه إلى مسؤوليته مدنيًا قبل الأشخاص الذين تخلف عن إنقاذهم أو قبل أقاربهم. ينظر أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. ص 6.

<sup>2</sup> – سعيد يحيى. مسؤولية الناقل البحري. وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978. المكتب العربي الحديث. الإسكندرية. مصر. د. ت. ص 46.

<sup>3</sup> – المرجع نفسه. ص 48.

<sup>4</sup> – كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 91.

على أن هذا الرأي يتعارض مع التفسير الحرفي لنص المعاهدة التي لا تفرق بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية، وليس للشاحن الذي هلكت بضائعه أو تلفت ما يخوله – في ظل أحكام معاهدة بروكسل – الحق في الحصول، نظير الضرر الذي لحقه، على جزء من مكافأة الإنقاذ التي يحصل عليها الناقل<sup>1</sup>.

### ثانياً: الإنقاذ في معاهدة هامبورغ 1978:

فيما عدا العوارية العامة فقد أعتفت اتفاقية هامبورغ الناقل من المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير إذا كان ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر<sup>★</sup>.

ومن مقارنة نصي اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ يتضح أن اتفاقية هامبورغ تعفي الناقل في حالة إنقاذ الأرواح والأموال عن التأخير أيضا إضافة إلى هلاك البضاعة أو تلفها<sup>2</sup>. كما أنها فرقت بين إنقاذ الأرواح حيث اعتبرته واجب تحت الاتفاقيات الدولية على القيام به لدوافع إنسانية لا يمكن أن يتردد في قبولها أحد وبين إنقاذ البضائع الذي لم تلزم القيام به بما يعفي الناقل من الأضرار التي قد تتعرض لها البضائع المشحونة في سفينة وإنما بذل جهد معقول بهذا الاتجاه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> – وقد حاول البعض تقرير مثل هذا الحق للشاحن لرفع الإجحاف اللاحق به وذلك على سند من الإثراء بلا سبب، إلا أنه مردود على هذا النظر بعدم توافر علاقة السببية بين افتقار الشاحن وإثراء الناقل إذ يشترط لتطبيق نظرية الإثراء بلا سبب أن يتجرد الإثراء من كل سبب. ولكن المكافأة التي حصل عليها الناقل لا يتوافر فيها هذا الشرط إذ سببها الذي يبررها هو تلك المساعدة التي قام بها الناقل لصالح السفينة والتي كانت في حاجة إلى هذه المساعدة. كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 91.

★ – أنظر المادة 5 فقرة 6 من إتفاقية هامبورغ 1978.

<sup>2</sup> – عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 416.

<sup>3</sup> – لطيف جبر كومانتي. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة 2. 1998. ص 127.

... يضاف إلى ذلك أن اتفاقية هامبورغ وإن أعفت الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها بسبب التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح والأموال، إلا أنها لم تعفه من المسؤولية عن المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة عند وقوعها والتي تقع بالرغم من اتخاذ هذه التدابير<sup>1</sup>.

### ➤ التمييز بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال:

وفقا لاتفاقية هامبورغ فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا كانت ترجع إلى تدابير إتخذها لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، وفي حين أن أي تدابير يتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح تعفيه من المسؤولية فإنه يشترط لإعفائه من المسؤولية بسبب ما يتخذه من تدابير لإنقاذ الأموال أن تكون تلك التدابير معقولة، وتقاس المعقولة بما يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف<sup>2</sup>.

والمقصود بالتدابير المعقولة هو أن لا يؤدي الأمر إلى إلحاق الضرر بالبضائع التي في السفينة، إذ من غير المعقول أن يقوم الناقل بإنقاذ بضائع ويضحى بالبضائع التي على ظهر سفينته<sup>3</sup>.

ولسنا بحاجة إلى القول بأن شرط المعقولة هذا قد ورد في سياقه من قبيل اللغو الصرف لأن الأوضاع التي يواجهها الناقل في ذلك السياق لا يتصور البتة أن تهيأ له أن يحتكم إلى ميزان يميز به بين التدابير المعقولة والتي لا تعتبر كذلك. ثم إن تعليق الأمر على المعقولة في الحالة الثانية دون الأولى لا مكان له في ذلك السياق فقد يؤدي الأمر بالنسبة للبضائع ما فيه مساس بالنسبة للأرواح<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 417.

<sup>2</sup> - كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 98.

<sup>3</sup> - لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 127.

<sup>4</sup> - سعيد يحيى. مسؤولية الناقل البحري. وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978. ص

ومرد التفرقة بين حالتي إنقاذ الأموال وإنقاذ الأرواح تفادي الاندفاع إلى إنقاذ الأموال برعونة وخفة طمعا في مكافأة مع عظيم الخطر الذي تتعرض له شحنة السفينة أو ضعف الأمل في نجاح الإنقاذ<sup>1</sup>. إذ لا تستحق أي مكافأة على الأشخاص الذين يتم إنقاذهم باعتبار أن إنقاذ الأرواح واجب إنساني محض، فضلا عن استحالة تقدير الخدمة التي تؤدي في هذه الحالة. غير أنه في الحالة التي تقدم فيها المساعدة للأشخاص والأموال معا، وهو الوضع الغالب، فإن منقذي الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذي أدى إلى المساعدة أو الإنقاذ يستحقون حصة عادلة في المكافأة التي تعطى لمنقذي السفينة وشحناتها وملحقاتها إذ أنهم تعرضوا لنفس المخاطر<sup>2</sup>.

فهناك اتجاه في الإتفاقيات الدولية وبعض التشريعات الوطنية إلى عدم تقرير مكافأة عن إنقاذ الأشخاص بحجة أن إنقاذ الروح البشرية واجب إنساني ينبغي أن يؤديه كل فرد دون أن ينتظر ثوبا إلا من عند الله<sup>3</sup>.

والإنقاذ بذاته سبب للإعفاء بغض النظر عن نتيجته، فقد لا يثمر فتهلك الأرواح والأموال، ومع ذلك يظل وجه الإعفاء قائما<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، ص 98.  
<sup>2</sup> - أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. عدد شهر مارس 2008، ص 8.  
<sup>3</sup> - ومع التسليم بوجود هذا الواجب الإنساني الأخلاقي قدر المشرع أن من غير المنطقي أن تستحق المكافأة عند إنقاذ الأموال ولا تستحق عند إنقاذ الأشخاص. إذ يخشى أن يفضل بحارة السفينة المنقذة ... إنقاذ البضائع على إنقاذ الأشخاص. ينظر في هذا المجال نقد كمال حمدي. المرجع السابق، ص 90.  
<sup>4</sup> - المرجع السابق، ص 98.



### ➤ في ما يخص العوارية العامة:

من سياق نص المادة 5 فقرة 6 من اتفاقية هامبورغ يفهم أن اتفاقية هامبورغ تستثني من إعفاء الناقل من المسؤولية حالة تطبيق أحكام الخسارات البحرية المشتركة<sup>1</sup>. وهو الذي لم يرد أي نص بشأنه في معاهدة بروكسل 1924 وبالتالي في القانون الجزائري والقانون الفرنسي الذي يخلو من هذا الشرط.

هذا ووفقا لنص المادة 24 من الاتفاقية فإنه ليس في أحكامها ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك. عقود الببوع البحرية الدولية. ص 283.

<sup>2</sup> - كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 98

# المطلب الثاني

## التغيير المعقول

### للطريق

نكون أمام انحراف السفينة عندما تقوم هذه الأخيرة بتغيير طريقها، بدلا من إتباع الطريق المعتادة، أو تلك المسموح بها بموجب العقد، فتأخذ السفينة طريقا مختلفة، دون أن تفقد وجهتها<sup>1</sup>.

ولقد نصت المادة 4 فقرة 4 من اتفاقية بروكسل 1924 بأنه: " لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك " .

ومن هذا المنطلق يكون لزاما علينا تحديد مفهوم الانحراف غير المعقول في كل من معاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورغ مرورا بالقانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الانجليزي.

### ➤ الانحراف غير المعقول في معاهدة بروكسل:

العميد Rodière أبدى ملاحظة فيما يخص المادة 4 فقرة 4 إضافة إلى مرجع "الانحراف المعقول" مباشرة نتيجة الاجتهاد القضائي الأنجلو-أمريكي لـ "الانحراف"<sup>2</sup>. ففي ما يخص عبارة "معقول" نذكر *Lord Atkin* في القرار الصادر عن غرفة اللوردات لا حظ بأن "الخاصية الحقيقية تتطلب التساؤل عن أي انحراف يمكن أن يتخذه شخص حريص، والسيطرة على الرحلة في الوقت الذي يقرر فيه الانحراف، مع الوضع في الاعتبار جميع الظروف ذات الصلة، بما في ذلك شروط العقد ومصالح أصحاب الشأن، لكن دون أن نضطر لاعتبار مصلحة أي منهم وكأنها محددة<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - Mémoire Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. CDMT. P 58.

<sup>2</sup> - Mémoire Cedric Gros. Le déroutement du navire. Master 2 « droit maritime et de transport ». 2005. P 17 .

<sup>3</sup> - Mémoire Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. 2005. P 47.

يمكن أن يتم انحراف سفينة من أجل تفادي إعصار، حجز صحي، حجز قضائي... كما أن انحراف السفينة من طرف الربان، فعلا قد يؤدي إلى إطالة الرحلة الابتدائية كثيرا لكن قيامه بذلك هو بهدف تفادي عبور قناة السويس المعتبرة خطيرة آنذاك بسبب حرب الخليج، واعتبر بذلك انحرافا معقولا<sup>1</sup>.

نفس الشيء فيما يخص العناية اللازمة لسفينة غير صالحة للملاحة، فإن خطأ الناقل ومعقولية الانحراف يجب أن تكون مقدرة مسبقا على أساس الالتزامات العادية لمحترف جيد<sup>2</sup>.

النقطة الثانية التي يجب توضيحها في هذا المفهوم هي عبارة "محاولة الإنقاذ". في الواقع في هذه الصيغة البسيطة، نذكر أحد قواعد قانون الإنقاذ أين يكون المنقذ ملزم بأداء واجبه في مواجهة طالب الإنقاذ وبالتالي يكون له الحق في التعويض حتى ولو فشلت عملية الإنقاذ. تطبيقا لهذا المنطق، فإن معاهدة بروكسل تؤكد أيضا أن الناقل/السفينة معفيان من كل مسؤولية في ما يخص الأضرار الناتجة عن الانحراف لتقديم المساعدة حتى ولو لم تتجح هذه الأخيرة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. CDMT. P 58.

<sup>2</sup> - Mémoire Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. 2005. P 47.

<sup>3</sup> - Mémoire Cedric Gros. Le déroutement du navire. Master 2 « droit maritime et de transport ». 2005. P 17

وخلافا لـ Katsigeras، يعتبر الأستاذ Seriaux بأن كل انحراف، بمجرد ما يكون معقول، يجب أن يعفي الناقل البحري من الأضرار التي تصيب البضاعة، حتى ولو كانت ناتجة عن خطأ الناقل. ما يهم هنا، هو الخطر الذي يجب تجنبه حتى ولو كان هذا الأخير أصلا من فعل الناقل. ومع ذلك يعتبر الانحراف معقولا<sup>1</sup>.

### ➤ الأحكام المشتركة بين أحكام القانونين الإنجليزي والأمريكي ومعاهدة

#### بروكسل:

وكما يشير إليه الأستاذ William TETLEY في "مطالبات الشحن البحري"، والمتعلق بالمادة 4 من نقل البضائع عن طريق البحر قانون بريطاني لعام 1924 (والذي تم تعديله في 1971): " لا يمكن اعتبار أي انحراف من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر أو أي انحراف معقول خرق أو انتهاك لهذا الاتفاق، والناقل لا يكون مسؤولا عن أي خسائر أو أضرار ناتجة عن ذلك " <sup>2</sup>.

### ➤ في القانون الجزائري:

جاء في المادة 775 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري:  
" ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير الطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك "

<sup>1</sup> - Mémoire Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. 2005. P 48.

<sup>2</sup> - Mémoire Cedric Gros. Le déroutement du navire. Master 2 « droit maritime et de transport ». 2005. P 18.

خلفا لما اعتمده معاهدة بروكسل 1924 فإن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى عبارة " التغيير المعقول للطريق " بينما اكتفى بعبارة " تغيير الطريق "، وذلك اكتفاء منه على تحديد سبب تغيير الطريق بحالة إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال، فاعتبر بذلك أن هذا الشرط بحد ذاته يعتبر سببا معقولا لتغيير الطريق وما عداه فلا يكون سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية. وهكذا إذا أثبت المدعي أن الناقل لم يقدم الرعاية اللازمة للبضاعة أثناء قيادة بالانحراف في الطريق، فإن الناقل البحري لا يستفيد من الإعفاء من المسؤولية<sup>1</sup>.

وإذا ارتكب الناقل خطأ بأن أخذ قرار بالانحراف غير المعقول. وهي أيضا حالة من حالات الانحراف التي ترمي في مصلحة الناقل. هذا الانحراف له كسبب وحيد زيادة إيرادات الناقل. وبالنتيجة لا يعفى الناقل من المسؤولية<sup>2</sup>.

### ➤ في اتفاقية هامبورغ 1978:

جاءت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 خالية من أي حكم في شأن حالة انحراف السفينة إنقاذ أرواح أو أموال في البحر. فلم تتضمن المادة الخامسة من هذه الاتفاقية ما يقابل حكم اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في هذا المجال. ومع ذلك فإننا لا نستطيع عملا وبحكم المنطق القانوني أن نرفض شمول الحكم الوارد في تلك المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ بشأن ما يتخذ من تدابير إنقاذ الأرواح لحالة انحراف السفينة التي تقتضيه تلك التدابير<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Mémoire Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. 2005. P 48.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه. ص 48.

<sup>3</sup> - سعيد يحيى. مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978. ص 49.

الجدير بالذكر أنه يكون هناك انحرافا عندما تخرج السفينة عن المسار المحدد لها، أما إذا لم يكن هناك مسارا محددا فسيكون هناك انحرافا إذا ما خرجت السفينة عن الطريق المعتاد لإتمام الرحلة<sup>1</sup>. كما لو اضطر الناقل إلى الانحراف بالسفينة عن خط سيره المعتاد لنجدة سفينة أخرى فتأخر وصول البضاعة، أو أدى هذا الانحراف إلى غرق أو تلف جزء منها أثناء عمليات الإنقاذ، والإعفاء يسري في حق الناقل، سواء أن تم إنقاذ الأرواح والأموال أم لا، فيكفي لتقرير هذا الإعفاء أن الناقل كان قد حاول تقديم المساعدة. والحكم يسري حتى في حالة ما إذا تاهت السفينة عند قيامها بهذا الواجب<sup>2</sup>.

ومن الضروري أن يكون الانحراف في حدود الغرض المحدد له وأن تعود السفينة وبأسرع ما يمكن إلى خط سيرها الأصلي التي انحرفت من أجله، أيضا إذا ما كان الانحراف سيعرض طاقم السفينة لهلاك محقق فلا داع للقيام بهذا الانحراف، حيث من غير المعقول أن يتم تعريض طاقم السفينة التي تقوم بالإنقاذ لهلاك محقق في سبيل إنقاذ أرواح أخرى كذلك إذا كان الانحراف سيؤدي إلى فقد السفينة المنقذة من أجل أموال أخرى فلا يعتبر الانحراف في هذه الحالة انحرافا مبررا أو انحرافا له دوافعه المعقولة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- محمد عبد الفتاح ترك. عقود البيوع البحرية الدولية. ص 162.

<sup>2</sup>- عادل علي المقدادي. القانون البحري. ص 138.

<sup>3</sup>- محمد عبد الفتاح ترك. المرجع السابق. ص 162.

## الباب الثاني

الحالات المستثناة لمسؤولية  
الناقل البحري والخارجة  
عن فترة الرحلة البحرية



بعد أن تطرقنا لدراسة الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري أثناء فترة الرحلة البحرية، نعرض الآن لدراسة الحالات الخارجة عن فترة الرحلة البحرية والتي تتلخص في عدم مسؤولية الناقل البحري إذا كان الضرر الذي تعرضت له البضاعة ناتج عن: خطأ الشاحن، عدم صلاحية السفينة للملاحة و عيب ذاتي في البضاعة.

وفي البداية سوف نتعرض لإعفاء الناقل البحري بسبب خطأ الشاحن الذي قد يكون نتيجة خطأ في التغليف أو في التعليم، كما قد يكون نتيجة ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة عن طبيعة أو قيمة البضاعة.

# الفصل الأول

## الحالات الناتجة

## عن خطأ الشاحن

للساقل البحرى أن ىنفى عن نفسه المسؤولة متى أثبت أن الضرر الذى أصاب البضاعة كان نتيجة خطأ من الشاحن سواء فى تغليف البضاعة أو حزمها، أو نتيجة خطأ من جانب الشاحن عن عدم التصريح بالبيانات الصحيحة والمتعلقة بقيمة أو طبيعة البضاعة.

هذا ونجد أنه قد اشتركت أحكام الإعفاء فى القانون البحرى الجزائرى بالمادة 803 منه، على غرار المادة 27 من القانون الفرنسى 1966 والمادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 على إدراج حالة خطأ الشاحن كحالة من حالات الإعفاء التى يستفد منها الناقل البحرى، فى حين اكتفت معاهدة هامبورغ 1978 فى المادة 12 منها على إعفاء الناقل البحرى من المسؤولة بسبب المعلومات غير الصحيحة التى يقدمها الشاحن.

وعليه سوف نتطرق فى المبحث الأول لأخطاء الشاحن فى تغليف أو تعليم البضاعة، وفى المبحث الثانى لأخطاء الشاحن فى تقديم معلومات غير صحيحة للناقل البحرى.

# المبحث الأول

## أخطاء الشاحن

### في تغليفه

### أو تعليمه المضاعة

الإعفاء في هذه الحالة ما هو إلا ترديد للقاعدة العامة (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك)★ فلا يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر إذا كان قد نشأ عن خطأ من المضرور وهو الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله<sup>1</sup>.

ومرد هذا الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذا المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ<sup>2</sup>. وفي هذه الحالة لا بد من التمييز بين فرضيتين: استغراق أحد الخطأين للخطأ الآخر، والخطأ المشترك.

ففي حالة استغراق أحد الخطأين الآخر، فإن المسؤولية لا تقوم إذا كان الخطأ الذي وقع من الشخص المضرور هو الذي استغرق الخطأ الذي وقع من المدعى عليه لكن المسؤولية تقوم إذا وقع العكس، إن كان الخطأ الذي وقع من المدعى عليه هو الذي استغرق الخطأ الذي وقع من الشخص المضرور. ويستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر، إذا كان أحد الخطأين يفوق بجسامته الخطأ الآخر، ولا يكون كذلك، إلا في حالة صدور أحد الخطأين، سواء من المدعى عليه أم من المضرور، بنية الإضرار، والخطأ الآخر صدر بدون نية الإضرار... لكن

★ أنظر المادة 127 من القانون المدني الجزائري.

1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 240.

2- محمد كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 71.

إذا تبين أن المضرور هو الذي تعمد إلحاق الضرر بنفسه مستغلاً بذلك خطأ المدعى عليه، فإن المدعى عليه لا مسؤولية عليه، وذلك لانعدام رابطة السببية بين الخطأ الذي ارتكبه المدعى عليه والضرر الذي وقع بالشخص المضرور<sup>1</sup>.

لكن إذا كان الخطأ المستغرق الذي يعفي من المسؤولية يقوم على أن أحد الخطأين غير مستقل عن الخطأ الآخر فإن المشترك على عكس ذلك يقوم على أن الأخطاء مستقلة أو متميزة وبذا يمكن للقاضي توزيع مقدار التعويض عن الخطأ المشترك على المسؤولين بالتساوي إلا إذا أمكن تحديد جسامته كل خطأ<sup>2</sup>.

ويعد إهمال الشاحن في تغليف أو ربط وحزم البضاعة من أهم صور خطأ الشاحن شريطة ألا يشارك الناقل أو تابعوه بإهمالهم، فإذا اجتمع خطأ الشاحن وخطأ الناقل أو تابعيه يتم تطبيق القواعد العامة في استغراق الأخطاء<sup>3</sup>.

وبالتالي يظهر خطأ الشاحن من الناحية المادية في حالتين: عدم كفاية تغليف البضاعة، وعدم كفاية أو إتقان العلامات.

1- خليل أحمد حسن قدامة. الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري. مصادر الالتزام. الجزء الأول. ديوان المطبوعات الجامعية. بن عكنون. الجزائر. طبعة 1994. ص 255.

2- <http://ar.jurispedia.org/index.php>

3- محمود مختار أحمد بريري. قانون التجارة البحرية. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 1999. ص 377.

# المطلب الأول

انعدام أو عدم

كفاية التغليف

www.lyyat.com

لقد أشارت المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 (ط) على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة حدوث عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله، وفي الفقرة (ن) تعرضت لعدم كفاية التغليف كسبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وما هذه الأخيرة إلا تطبيق من تطبيقات أخطاء الشاحن التي يرتكبها هذا الأخير قبل تكفل الناقل البحري بالبضاعة.

هذا ولم يعط القانون الفرنسي 1936 القاعدة العامة. فقد كان يعفي الناقل عندما يثبت أن الضرر نتج عن خطأ في التغليف أو التعليم، والتي كان يدرجها مع عيب في البضاعة وتغيير الطريق. وفي الواقع، يمكن القول من خلال هذا القانون أنه لم يكن سوى مجموعة من الأمثلة... لكن الأمر اختلف منذ قانون 1966، والذي بشكل عام، أعفى الناقل الذي يثبت خطأ الشاحن<sup>1</sup>.

أما القانون البحري الجزائري وعلى غرار القانون الفرنسي 1966 فقد تطرق من خلال نفس الفقرة إلى أخطاء الشاحن بما فيها المتعلقة بالتغليف والتحريم والتعليم في ذات الوقت .

ونلاحظ هنا بأن نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري باللغة الفرنسية جاء مطابقا تماما للنص الوارد بالمادة 27 من القانون الفرنسي 1966، والترجمة بدورها جاءت حرفية لمضمون النص<sup>\*</sup>.

1- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 2823.

<sup>\*</sup> - أنظر المادة 803 فقرة(ح) من القانون البحري الجزائري، والمادة 27 فقرة (g) من القانون الفرنسي 1966.

- النص باللغة الفرنسية والمطابق للمادة 27 من القانون الفرنسي هو كالتالي: « *des fautes du chargeurs, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises* ; »



كما يلاحظ من النص أن إعفاء الناقل يتعلق بخطأ الشاحن في حزم البضاعة ولم يتطرق إلى عملية التغليف، فالتغليف هو عملية وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل، أما التحزيم فهو عملية إحاطة البضاعة المغلفة بأحزمة أو ربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف حتى يصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل كما ينصرف التحزيم إلى تريبط البضاعة على ظهر السفينة إذا كانت البضاعة منقولة على السطح<sup>1</sup>.

#### أولاً: مفهوم عدم كفاية التغليف:

يقصد به عدم كفاية التغليف لتحمل ما سوف تتعرض له البضاعة حسب طبيعتها أثناء عملية النقل البحري، وهذا يعني أن تكون البضاعة غير مغلفة بما فيه الكفاية لتحمل عمليات الشحن والرص التي تتم طبقاً للأصول المرعية، فلا يتطلب أن يكون التغليف كافياً لتحمل عمليات الشحن أو الرص المعيب سواء للبضائع ذاتها أو لبضائع أخرى ولو كانت جزءاً من الشحنة ذاتها<sup>2</sup>.

ويختلف التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وحسب طبيعة الرحلة ومدتها. ولا يكون التغليف كافياً إذا اقتصر على مجرد حفظ البضاعة التي بداخله، بل يجب أيضاً أن يكون من الصلابة والمتانة بحيث يتحمل ما قد يتعرض له من ضغط البضائع المجاورة عند رصها في العنبر أو ما قد يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق<sup>3</sup>.

1- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 409.

2- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 245.

3- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 269.

وعليه يجب على الشاحن القيام بمجموعة من الالتزامات قبل وأثناء وضع البضاعة في الحاويات وقبل تسليمها للناقل لتفادي حصول ضرر للبضاعة أثناء عملية النقل، وتتمثل هذه الالتزامات فيما يلي:

❖ التعبئة والتغليف: يجب على الشاحن الذي يتوجب عليه تغليف البضاعة، تفادي أي خطأ يحمله المسؤولية، مع الأخذ في الاعتبار أن بضاعته ستواجه مخاطر تتعلق بالنقل البحري، ومع ذلك، فإن الشاحنين، الذين غالبا ما يكون دافعهم المصالح الاقتصادية والمالية، ليسوا يقظين بما فيه الكفاية وغالبا ما يجازفون مما يكلفهم غالبا <sup>1</sup>.

مثال: في قرار مؤرخ في 29 جوان 2000، محكمة الاستئناف بباريس في Aix-en-Provence في قضية شركة Cosco China Ocean Shipping Company ضد شركة Société Allianz Via Assurance et autre قضت بمسؤولية الناقل بسبب خطأ في التغليف. لكن في قرار 06 ماي 1998، اعتبرت محكمة الاستئناف بباريس أن التحضير غير الصحيح للحاوية من قبل الشاحن والمعابة من قبله يرجع إلى أن جهاز المراقبة أظهر درجة حرارة مرتفعة بشكل غير طبيعي في الحاويات قبل التكفل بها، فلا يعفى الناقل إلا جزئيا <sup>2</sup>.

1- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 15.

2- المرجع نفسه، ص 40.

❖ التبريد المسبق: بعض الشاحنين، طوعا أو لا، يتجاهلون هذه الإحتياجات الأساسية والتي يشكل عدم الإمتثال لها خطأ من جانبهم معترف به من طرف القضاء. ومع ذلك، فإن غياب التبريد المسبق قبل الرص شأنه شأن التبريد السيئ للبضاعة هو من طبيعة تعفي الناقل البحري من مسؤوليته في حالة وقوع ضرر<sup>1</sup>.

❖ اختيار حاوية غير ملائمة: لسنوات عديدة، اعتمد القضاء على خطأ الشاحن نتيجة استعماله لحاويات غير ملائمة، وتشمل على سبيل المثال:

- حاوية معزولة من أجل توجيه مواد خاصة بطب الأسنان، بما في ذلك مواد التخدير، بدلا من حاوية تتضمن جهاز لمراقبة درجة الحرارة.
- حاوية غير مانعة للتسرب وسيئة التهوية لنقل الفستق.
- حاوية جافة لنقل الثوم.

— وضع بضاعة حساسة للحرارة في حاوية لا يوجد بها تبريد، في حين أنه وفقا لخبير: في هذا النوع من المعدات تحدث ظاهرة الاحتباس الحراري والتي قد تؤدي إلى زيادة درجة الحرارة<sup>2</sup>.

❖ فيما يخص البضاعة المنقولة بحاويات:

فيما يخص البضاعة المنقولة بحاويات يجب على الشاحن الحرص على أن يكون الرص صحيحا<sup>3</sup>. يتعلق الأمر بنقل صناديق من زجاج النوافذ مع تجاوز ارتفاع الحاوية (تركها مفتوحة من الأعلى). يتمثل خطأ الناقل هنا في أن الرص كان غير كافي، كما أنه لم يتم وضع البضاعة على زوايا الحاوية... إن الرص المنجز من قبل الشاحن كان هدفه الوحيد هو منع تأرجح الصناديق داخل الحاوية<sup>4</sup>.

1- Master Jean-Charles Vincent. Responsabilité et obligation du chargeur en conteneur. 2006-2007. P 40

2- المرجع نفسه. ص 35.

3- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 39.

4- Master Jean-Charles Vincent . المرجع السابق. ص 33.

ومرد إعفاء الناقل من المسؤولية في هذه الحالة... أنه لم يشترك في التغليف وإنما الشاحن وحده هو المرجع في الحكم على طبيعة ووسيلة تغليف البضاعة التي يعهد بها إلى الشاحن... على أن الناقل لا يعفى من المسؤولية إلا إذا تعلق الأمر بضعف تغليف غير عادي مثل استعمال أجولة بالية أو صناديق مفككة، وذلك دون التغليف الذي حتى لو كان ناقصا فإنه يتفق مع عادات التجارة (تعبئة الإسمنت في أجولة ورق)، ويقع على الناقل في مثل هذه الأحوال اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلفيات بقدر الإمكان<sup>1</sup>.

وقد عبرت محكمة التمييز الأردنية بأن الناقل لا يضمن ما يلحق البضاعة من ضرر إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن سوء التغليف لاستعمال براميل للحفظ من نوع متدني بحيث أصبحت تشكل خطرا على السفينة وحمولتها. سيما وأن الكشف الذي أجري على البضاعة بواسطة مختصين أدى إلى نتيجة أن الناقل لم يرتكب خطأ أو إهمالا ساهم بإحاقه الضرر بالبضاعة موضوع الدعوى<sup>2</sup>.

في واقع الخطأ، يطرح سؤال أكثر حساسية: والذي يتعلق بمعرفة ما إذا كان الناقل يحتفظ جزئيا بمسؤوليته في حالة ارتكابه خطأ، بقبوله بضاعة مغلفة بشكل سيئ أو غير مغلفة على الإطلاق. قرار إيطالي أيده. بعكس الوضع. الناقل لديه الحق في السيطرة على مصالحه. لا نستطيع القول بأنه ارتكب خطأ لمجرد قبوله بضاعة مغلفة بشكل سيء. بدون شك سيضع تحفظات حول حالة البضاعة وسيكون هذا للشاحن، الذي يريد تفادي، تعديل، تطوير أو إصلاح التغليف. لا يجب طرح كقاعدة بأن الناقل ارتكب الخطأ تلقائيا في مثل هذه الحالة<sup>3</sup>.

1- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 73

2- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 283 .

3- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 410.

### ثانياً: التمييز بين عدم كفاية التغليف وعدم التغليف:

الواقع أن الحالتين مختلفتين، ذلك أن من البضائع ما ينقل دون تغليف بحسب طبيعتها كالسيارات مثلاً والحديد فإذا أثبت الناقل أنها شحنت بدون تغليف، فإن ذلك ليس من باب التحفظ الذي يمكن للناقل التمسك به لإعفاءه من المسؤولية، إذ أن العرف قد جرى على نقل السيارات بدون تغليف ومن ثم تبقى مسؤولية الناقل قائمة عما يلحق مثل هذه البضاعة من ضرر اللهم إلا إذا أثبت وجود أحد الأسباب التي تعفيه من المسؤولية بشكل قانوني<sup>1</sup>.

هذا وإذا كان الناقل يعفى من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة الراجع إلى عدم كفاية تغليفها فإنه يعفى كذلك من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب بضاعة ما نتيجة عدم كفاية تغليف بضائع أخرى تخص شاحن آخر<sup>2</sup>. وتبقى مسألة كفاية التغليف من عدمه مسألة نسبية تختلف باختلاف البضائع فما يعد تغليفا لبضائع لا يعد كذلك لبضائع أخرى. وتحديد كفاية التغليف من عدمه هي مسألة واقع يقدرها قاضي الموضوع<sup>3</sup>.

### ثالثاً: عبء إثبات خطأ الشاحن:

يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن تلف البضاعة، أو تعييبها يرجع لخطأ الشاحن، وعلى الناقل أن يقدم الدليل على ذلك، وهو أن ينفي المسؤولية التي ترتبت عليه بمجرد عدم تنفيذه لالتزامه<sup>4</sup>.

1- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 411.

2- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 246.

3- عبد القادر حسين العطير. المرجع السابق. ص 410.

4- هشام فرعون. القانون البحري. ص 222.

ولا يكفي إثبات عدم كفاية أو غياب التغليف وإظهار أن هذا الفعل هو خطأ الشاحن. يجب أيضا أن يكون هذا الخطأ هو السبب في الضرر وعلى الناقل إثبات ذلك<sup>1</sup>. ذلك أن الناقل البحري يبقى مسؤولا عن تلف البضاعة الناشئ عن تمزق الأكياس ما لم يثبت أن هذا التلف ناشئ عن سوء التغليف أو تمزق الأكياس<sup>2</sup>.

ولا شك أن الناقل يستفيد في هذا الصدد من التحفظات الكتابية المثبتة بسند الشحن... لتفادي قرينة المسؤولية، ومثالها أن الصناديق مفككة أو غير محكمة الغلق أو أن محتوياتها ظاهرة أو أن الأجوالة غير محكمة الربط أو الحياكة<sup>3</sup>. غير أن غياب التحفظات أثناء التحميل لا يمنع من إثبات خطأ الشاحن فيما بعد<sup>4</sup>.

---

1- René Rodière. Traité Générale de droit maritime. Tome 2. P 284.

2- عبد القادر حسين العطير. المرجع السابق. ص 410.

3- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبيضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 73.

4- Master Didier Picon. L'absence de la faute du transporteur maritime de marchandises. 2005. P 31.

# المطلب الثاني

عدم كفاية

أو عدم إتقان

العلامات

وقد نصت عليها المادة 4 فقرة 2 (س) من معاهدة بروكسل 1924 كحالة مستقلة، تدرج ضمن الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية نتيجة خطأ الشاحن.

فخطأ الشاحن لا يتعلق بالضرورة بالتغليف فقط. فقد يتصل التغليف بالتعليم... فيمكن أن تتعلق بأي جانب من جوانب نشاط الشاحن السابقة لمرحلة التغليف بالبضاعة<sup>1</sup>.

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه البضائع البيانات المتعلقة بها وتفيد هذه البيانات في سند الشحن، وعلى الشاحن أن يقدم إلى الناقل العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة، وأن تكون مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق والأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر<sup>2</sup>.

لا يقتصر شرط عرض البضاعة على النقل أن تكون مغلفة بشكل صحيح فقط إذا كانت طبيعتها تتطلب ذلك، ولكن أيضا أن تكون مجهزة لوضع علامات كافية. إن وضع العلامات والوسم ضروري للتعرف على البضائع. في حالة عدم وجود نص يحدد طبيعة العلامة التي يجب أن تحملها الطرود، فإن الشركات تصدر معلومات حول كيفية ومضمون هذه العمليات<sup>3</sup>.

1- René Rodière. Traité Générale de droit maritime. Tome 2. P 283.

2- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 74

3- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 16.



وعلى غرار المادة 4 فقرة 2 (س) من معاهدة بروكسل 1924، أشارت أيضا المادة 803 فقرة (ح) من القانون البحري الجزائري على نفس الاستثناء، والشأن نفسه بالنسبة للمادة 27 فقرة (g) من القانون الفرنسي 1966.

وهذا الاستثناء جاء لتعليم البضاعة غير الواضحة أو لما يكون التعليم غير كاف بحيث يمكن للبضاعة أن تفقد أو تختلط أو تسلم بالخطأ<sup>1</sup>.

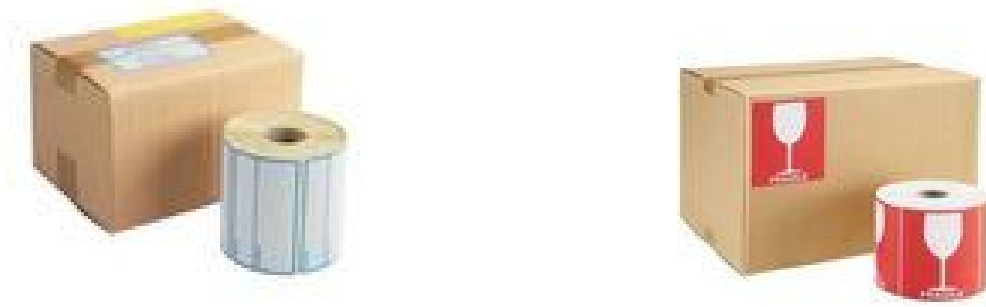
وفي الواقع، عموما، فإن الشركات تفرض أن تحمل الطرود، على الأقل في وجهيها، وإن أمكن في وجوهها الثلاثة، وضمن إطار بلون قاتم، المعلومات التالية:

- ميناء الوصول، الشحن، أو العبور.
- علامة المرسل أو المرسل إليه.
- الرقم التسلسلي ورقم الطرد في السلسلة<sup>2</sup>.



1- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 412.  
2- Mémoire Ghada Rizk . المرجع السابق. ص 16.

توضع التسميات والعلامات مباشرة على الطرود، والتعليم هو إضفاء الطابع الرسمي اعتمادا على نوع من التغليف ويجب أن يكون مقروءا وغير قابل للمحو (لتفادي خطر الرطوبة أو الأشعة الشمسية على سبيل المثال) ويجب أن يكون متوافقا مع اللوائح المرتبطة بالبلد الموجهة إليه البضاعة، أو مع المنتج نفسه<sup>1</sup>



يجب أن يتم تعليم كل طرد بالطلاء أو بالحبر الدهني، بطريقة تكون مقروءة جيدا، بحروف ذات ارتفاع 10 سم على الأقل. بحروف صغيرة وخارج الإطار، يجب أن يظهر ميناء المغادرة، وربما بشكل واضح للعيان عبارة "أعلى" و "أسفل"<sup>2</sup>.



أسفل

أعلى

كما أن الشاحن ملزم بتحديد طبيعة البضاعة ونوعها ومدى صلابتها، حتى يتسنى للناقل البحري اعتماد الإجراءات المناسبة لنقلها وفقا لأحسن الظروف لتفادي حدوث أي ضرر أو تلف للبضاعة، كأن تكون البضاعة من النوع القابل للكسر، أو من البضائع الخطيرة التي تتطلب ظروف ومعدات معينة تجنباً لحدوث أي كارثة، فيلتزم الشاحن بوضع علامات توضح هذه الطبيعة، وإغفالها يعتبر خطأ جسيماً من الشاحن يعفي الناقل من كل مسؤولية.

<sup>1</sup> <http://import-export.netpme.fr/transport-et-douane-11/emballage-marquage-et-contrôle>  
<sup>2</sup> Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 17

علامات تخص البضائع الهشة (القابلة للكسر)



أما فيما يخص البضائع الخطرة، فما لم يتم النص على خلاف ذلك، فمن أجل النقل السليم للبضائع الخطرة، يجب أن يظهر الرقم ONU والحروف « UN » على كل طرد<sup>1</sup>. ويتكون الرقم ONU أو الرقم « UN » من 4 أرقام للتعريف بالبضاعة الخطرة، ويتطلب النقل البحري أن تبقى العلامات مقروءة بعد رحلة بحرية تدوم 3 أشهر، وبالتالي يجب أن تكون العلامة المتعلقة بالنقل البحري جاهزة، إضافة إلى ذلك يجب أن يكون حجمها الأدنى هو: 100مم x 100مم، غير أنه في بعض الأحيان يمكن أن ينقص حجم العلامة إذا كان حجم الطرد يتطلب ذلك (كأن يكون الطرد صغير جدا)<sup>2</sup>.

يجب كتابة الرقم ONU والحروف « UN » على ارتفاع لا يقل عن 12مم إذا كان حجم الطرد يتطلب ذلك، ويمكن لهذا الحجم أن يتغير شريطة أن تبقى العلامة واضحة ومقروءة<sup>3</sup>.

مثال: Liquide organique corrosif, acide, n.s.a. (chlorure de caprylyle) UN 3265



علامات تميز البضائع الخطرة عن غيرها

COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES -1  
DANGEREUSES ET DU SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ DE  
CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES. Sous-  
Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses. 35<sup>ème</sup> session Genève,  
22-26 juin 2009. Point 5 de l'ordre du jour provisoire

<http://www.amieditions.com> -2

COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES -3  
DANGEREUSES ET DU SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ DE  
CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES  
السابق.

## 1 علامات خاصة ببعض البضائع الخطرة

علامات خاصة بالطرود التي تحمل

بضائع خطرة معبأة بكميات مستثناة

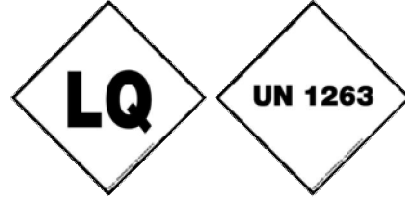


علامات العبوات الخارجية



علامات خاصة بالطرود التي تحمل

بضائع خطرة معبأة بكمية محدودة



علامات خاصة بالطرود التي تحمل

بضائع خطرة على البيئة



ويجب أن تتضمن العلامة على الأقل على البيانات التالية:

- إسم وعنوان المرسل.
- مرجع الإرسال: الأحرف الأولى أو الإسم أو عنوان المرسل إليه، ورقم الطلب.
- تحديد الطرود: أرقام الطرود/عدد الطرود (مثال: 7/3).
- الوجهة: مكان الوجهة النهائية اتجاه ميناء التفريغ المحتمل.
- مقدمات الأمن: التعامل مع الصور التوضيحية (مرتفع، منخفض، سريع الكسر...) وإن لزم الأمر مع المنتجات الخطرة<sup>1</sup>.

ومن أجل تسهيل التعرف على الطرود، عند المغادرة أو عند الوصول، وتقادي الأخطاء التي تحملها الوثائق، ولا سيما سند الشحن، على الشاحنين عدم تضمين الرسائل المتشابهة، رسوم الحيوانات، وما إلى ذلك مما يصعب استخراجها. كما أن وضع العلامات يجب أن يكون واضحاً، بسيطاً ولا يذكر المحتوى<sup>2</sup>.

وأهمية كفاية وإتقان العلامات تكمن في أن تعرف الناقل على كنه البضائع على وجه التحديد هو الذي يمكنه من اتخاذ ما يلزم من احتياطات وعناية تجاه البضائع<sup>3</sup>.

---

1- <http://import-export.netpme.fr/transport-et-douane-11/emballage-marquage-et-controle>

2- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 17

3- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 74.

غير أن نهاية الفقرة 3 من المادة 3 من معاهدة بروكسل 1924 تنص على أن الناقل غير ملزم بتدوين هذه العلامات في سند الشحن إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها. وعليه فإذا أدرج الناقل تحفظاً في سند الشحن بأن عدم كفاية العلامات أو عدم مطابقتها للبضائع فإنه لا يكون مسؤولاً عما يلحق البضائع من ضرر ناشئ عن ذلك<sup>1</sup>.

على أن الناقل يبقى مع ذلك مسؤولاً إذا كانت العلامات التي على الطرد غير صحيحة إلا أن الطرد يحمل بطريقة ظاهرة اسم الشاحن وعنوانه ومع ذلك انتظر الناقل عدة سنوات لإخطار الشاحن بوجود الطرد في مخازنه، ذلك أن الخطأ في العلامات لا يصح أن يكون من أثره ألا يأبه الناقل بمصير البضاعة التي تسلمها<sup>2</sup>. وهو ما قرره صراحة بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل 1924 إذ نصت المادة الأولى فقرة 1 منه على إضافة عبارة إلى المادة 3 فقرة 4 من المعاهدة تقرأ: "إلا أن البرهان على العكس لا يقبل به بعدما يتم نقل فاتورة الشحن إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية"<sup>3</sup>.

ويقع إثبات خطأ الشاحن في عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات على الناقل البحري.

1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 246.

2- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 74.

3- أحمد محمود حسني. المرجع السابق. ص 74.

# المبحث الثاني

أخطاء الشاحن الناتجة

عن التصريح

غير الصحيح حول

قيمة البضاعة وطبيعتها



القانون الفرنسي واتفاقية بروكسل والقانون الجزائري على حد سواء، تفرض على الشاحن القيام بتقديم بيانات صحيحة وتعاقب بشدة من لا يمتثل لهذا المطلب. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها تولي أهمية كبيرة للرعاية اللازمة للبضائع عندما تكون هذه الأخيرة بين يدي الشاحن، ولهذا السبب فإنها تعاقب عن كل الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وأيضا السفينة<sup>1</sup>.

البيانات المتعلقة بطبيعة وقيمة البضائع هي عملية ضرورية لحسن سير الرحلة البحرية، قد يحدث في بعض الأحيان أن يقوم الشاحن عمدا بتقديم بيانات غير صحيحة لأسباب مختلفة مما يسمح بإعفاء الناقل<sup>2</sup>.

ومن هنا يتبين بأنه يقع على الشاحن التزامين: التصريح بالبيانات الصحيحة المتعلقة بقيمة البضاعة، والبيانات الصحيحة المتعلقة بطبيعة البضاعة، وأي إخلال بأحد هذين الالتزامين كأن يقوم الشاحن بتقديم معلومات وبيانات غير صحيحة بخصوص قيمة أو طبيعة البضاعة، فإنه يكون من شأنه إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

وبالتالي سوف نتعرض إعفاء الناقل البحري نتيجة: 1- تقديم الشاحن بيانات غير صحيحة عن البضاعة. 2- مسؤولية الشاحن عن شحن بضائع خطيرة في السفينة.

1- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 30

2- Master Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. P 50.

# المطلب الأول

تعهد الشاحن  
تقديم بيانات  
غير صحيحة عن البضاعة

وهو ما نصت عليه المادة 5 فقرة 8 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 القانون البحري الجزائري وكذا المادة 31 من القانون الفرنسي 1966 بأن أقرت عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة ارتكاب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً 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 في سند الشحن، ومن ثم يجب على الشاحن أن يقدم بياناً دقيقاً عن البضاعة التي يعهد بها إلى الناقل<sup>1</sup>. ولما كان سند الشحن يحرر وفقاً لبيانات الشاحن، فقد فرضت المعاهدة على الشاحن تقديم بيانات صحيحة عن علامات البضاعة وعددها وكميتها ووزنها، وفي ذلك تنص المادة 3 فقرة 5 من معاهدة بروكسل على أن:

" يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها. وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات " <sup>2</sup>.

1- مصطفى كمال طه. مبادئ القانون البحري. منشأة المعارف. الإسكندرية. مصر. 1996. ص 281.

2- مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. ص 107.

### 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 إبلاغ الناقل أيضا:
  - إذا كانت البضاعة بحاجة إلى تغليف خاص نظرا لمميزاتها.
  - إذا كان من الضروري إجراء توزيع تقني للبضائع<sup>1</sup>.

كما يلتزم الشاحن بتقديم معلومات صحيحة ومحددة للناقل حول الرعاية الخاصة المطلوبة للبضائع التي أوكلت إليه. إذ تم تعليق مسؤولية الشاحن الذي أعطى تعليمات لنقل فواكه الأفوكا عند درجة حرارة 4,5 درجة مئوية في حين أن هذا النوع من البضاعة يجب نقله على 7 درجات مئوية<sup>2</sup>.

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

1- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 84.

2- Mémoire M.Jean Charle Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P31

- 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: عند تحميل حاوية مخصصة للتبريد وهي مملوءة، فإن ذلك يكون من أجل نقلها وفق درجة حرارة تبريد معينة " <sup>1</sup>.

هذا ويكون الشاحن ملزماً بإخطار الناقل البحري عن كل تجاوز للارتفاع في حالة شحن الحاويات ذات سقف مفتوح. ويرتكب أيضاً خطأ بإعطائه تعليمات بالتحميل في حين أنه يعلم أن ميناء الوصول في حالة إضراب لحظة إعطائه التعليمات <sup>2</sup>.

وهذا يدل على أن الضمان الذي يستفيد منه الناقل من طرف الشاحن في حالة تقديم بيانات غير صحيحة واسع بما فيه الكفاية، وأنه غالباً ما يمكن الشاحن تحمل المسؤولية لتعويض الأضرار التي لحقت الناقل نتيجة الأضرار التي لحقت البضاعة <sup>3</sup>.

عندما يتعلق التصريح غير الصحيح بقيمة وطبيعة البضاعة، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر تتعرض له هذه البضاعة. هذا الجراء يطبق أيضاً حتى ولو لم يكن هناك أي علاقة سببية بين التصريح غير الصحيح والضرر الذي تعرضت له البضاعة <sup>4</sup>.

1- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 33

2- Mémoire M.Jean Charle Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P32

3- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 33

4- Master Didier Picon. المرجع السابق. ص 34.

لقد أقرت الغرفة التجارية في محكمة النقض فيما يتعلق بالتصريح الكاذب، بأن العلامات والمعايير لم تكن مطابقة لتلك المنصوص عليها في سند الشحن، تسمية خاطئة، ولاعات ذات معدن متلاعب، وأيضا وزن غير صحيح، مجرفة ميكانيكية مزودة بملحقاتها لم يتم التصريح بوزنها<sup>1</sup>.

وفي الواقع فإن التصريح الكاذب فيما يخص الوزن يمكن أن يكون له عواقب سلبية أثناء عمليات الشحن أو التفريغ إذا كان الوزن الصافي للحاوية المعبأة والمصرح به هو أقل من الحد الأقصى المسموح به عن طريق رافعة العتاد، لكن الوزن الحقيقي يتجاوزه<sup>2</sup>.

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية: تم التصريح على أن شحنة من الخشب ذات وزن يقدر بـ 32,342 طن في حين أنه بعد الانتقال إلى ميناء 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 أضرارا بالسفينة. محكمة النقض رفضت الطعن ضد قرار محكمة الاستئناف الذي أدان وكيل الشحن لتعويض الضرر اللاحق بالناقل، بعد أن ميز العلاقة السببية بين الخطأ والضرر<sup>3</sup>.

فهي مسؤولية ثقيلة فرضها المشرع على الشاحن الذي لا يعطي معلومات حقيقية، ما دام أن الفعل المسؤول عن أي ضرر هو نتيجة عدم صحة المعلومات<sup>4</sup>.

1- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 33.

2- Mémoire M.Jean Charle Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P30

3- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 35

4- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. P 85

### آثار مسؤولية الشاحن وعبء إثبات خطئه:

ذلك من حيث المبدأ على كل شاحن أن يقدم بيانات صحيحة لضمان معاملة السلع بأنسب طريقة، وبالتالي تجنب الأضرار المحتملة. لكن بما أن الوضع ليس كذلك عموماً وأحياناً المعلومات لا تكون هي نفسها التي في الواقع<sup>1</sup> عادة الشاحن يرتكب خطأ عندما لا ينبه الناقل لخصوصية بضائعه<sup>2</sup>.

وبالرجوع إلى المادة 810 من القانون البحري الجزائري والتي يوافقها المادة 31 من القانون الفرنسي 1966 والمادة 5 فقرة 8 من معاهدة بروكسل 1924 فإننا نجد أن إثبات عدم مسؤولية الناقل البحري يتطلب توافر شرطين:

" 1/- أن الشاحن قد زود الناقل ببيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة، كما إذا أخفى قابلية البضاعة للكسر أو قدرها بأقل من قيمتها للحصول على تخفيض أقل للهروب من دفع جمارك مرتفعة كما لو تم شحن لوحات فنية أثرية غالية الثمن وادعى الشاحن بغير ذلك وهنا يكفي على الناقل إثبات عدم صحة بيان طبيعة البضاعة أو عدم صحة بيان قيمة البضاعة وليس إثبات الاثنين معاً.

2/- أن الشاحن قد ذكر البيانات الزائفة وغير الحقيقة عن البضاعة، وهو يعلم بعدم صحتها أي توافر شرط العمد في إثبات هذه البيانات الزائفة. ومن ثم فلا يكفي أن يقوم الناقل بإثبات إهمال أو خطأ الشاحن غير العمدي. كما أنه لا يقع على الناقل عبء إثبات أن الشاحن قد قصد الإضرار به أو بغيره " <sup>3</sup>.

1- Mémoire M.Jean Charle Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur P30

2- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. P 85

3- محمد عبد الفتاح ترك. عقود البيع البحرية الدولية. ص 162.

إنما كان وقوع عبء إثبات سوء نية الشاحن على عاتق الناقل لما هو مقرر من حسن النية يفترض دائماً ما لم يتم دليل على العكس. فمن الناحية العملية يكون الناقل أمام بيان كاذب صادر من الشاحن بما يمكن معه القول بأن دليل الصفة العمدية للبيان الكاذب ينتج في الأعم الأغلب من البيان نفسه<sup>1</sup>.

ومن ثم فإنه متى أثبت الناقل عدم صحة البيانات وأن الشاحن فعل ذلك عن عمد، فإنه لا يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها والسبب أن المشرع قصد معاقبة الشاحن عن غشه بحرمانه من التعويض وحتى ولو كان الضرر الذي أصاب البضائع ناشئاً عن خطأ من الناقل أو من تابعيه طالما أن خطأ الناقل أو تابعيه لم يرق إلى مستوى الغش<sup>2</sup>.

ونتيجة لما سبق يرى العميد روديير Rodière أن إعفاء الناقل من المسؤولية رغم عدم وجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر يتعلق بقاعدة موضوعية وليس بمجرد قاعدة إثبات<sup>3</sup>.

---

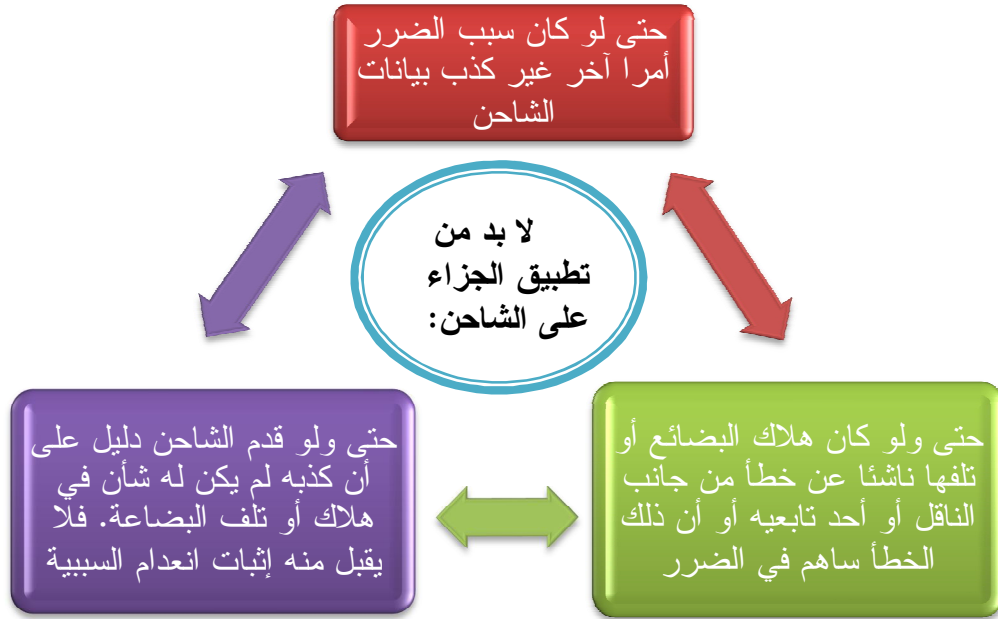
1- " إذ كيف يتصور أن شاحنا متخصصا في التجارة التي يمارسها يعلن أن بضاعته تساوي مائتي فرنك حال أن ثمنها بالكاد عشرين، فإذا ما ادعى الشاحن أن هذا البيان نتيجة خطأ، ومثال ذلك أن يكون ثمة خطأ في نقل أو أمره، فإنه يكون مدعيا في هذا الدفع بالخطأ وعليه إثباته، وأن هذا الإثبات هين يسير بالنسبة له يتم تقديمه لعناصره التي تحت يده والتي تفيده في ذلك". كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 76.

2- محمد عبد الفتاح ترك. عقود الببوع البحرية الدولية. ص 278.

3- كمال حمدي. المرجع السابق. ص 77.



ويترتب على ذلك ما يلي<sup>1</sup>:



### حق الناقل في إبداء تحفظات:

بالرجوع إلى نص المادة 3 فقرة 3 من معاهدة بروكسل 1924 وعلى غرارها المادة 755 من القانون البحري الجزائري، نجد أنها تعفي الناقل بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدد أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها .

نستخلص مما سبق أنه، لمنع التصريحات غير الصحيحة للشاحن، فإنه على الناقل التحقق من أن البضاعة المشحونة تتطابق وبياناتها الموجودة في سند الشحن، ومع ذلك من الناحية العملية فإن هذا التحقق المنهجي مستحيل، حتى ولو كان بسبب التوقف لمدة قصيرة<sup>2</sup>.

1- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 77.

2- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 29

فإلى جانب واجبات الشاحن، يوجد حق الناقل في إيداء تحفظات<sup>1</sup>. ففي مثل هذه الظروف، يسمح للناقل في بعض الحالات بالتعبير عن شكوكه حول صحة البيانات الواردة في سند الشحن بأن يبدي تحفظات: وهكذا، في حالة وجود نزاع، فإن افتراض مطابقة السلع مع سند الشحن، لا يمكن أن تطبق ضده<sup>2</sup>. لكن إذا لم يقم الشاحن بإيداء أي تحفظات حول عدم صحة البيانات الصادرة عن الشاحن. فإن القضاء اعتبر أن الناقل يكون قد ارتكب خطأ في حق حامل سند الشحن<sup>3</sup>.

وبالتالي وتطبيقا لنص المادة 3 فقرة 3 من معاهدة بروكسل 1924 والمادة 755 من القانون البحري الجزائري، والمادة 36 من القانون الفرنسي 1966، فإن "التحفظات يمكن أن تتحقق في حالتين: الأولى عندما يكون للناقل أسباب جدية للاشتباه حول مدى صحة بيانات الشاحن. أنه يعلم أو لديه سبب للشك أنها لا تمثل تماما البضاعة، من جهة أخرى إذا كان الناقل لا يملك الوسائل الكافية لمراقبة بيانات الشاحن<sup>4</sup>.

وعلاوة على ذلك، غالبا ما يدرج الناقلون في سند الشحن شروط والتي بموجبها يقوم الشاحن بالدفع. على سبيل المثال:

- مرتين أو ثلاث مرات قيمة الشحن، في حالة بيان غير صحيح للوزن.
- أو في حالة ارتفاع بسيط لقيمة النقل، زيادة كاملة إضافية، من 25% إلى 50%، كعقوبة، إضافة إلى تعديل السعر<sup>5</sup>.

1- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 85.

2- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 29

3- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 34

4- Mémoire Ghada Rizk. المرجع السابق. ص 29.

5- المرجع نفسه. ص 34.

ويجب على الناقل أن يذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن. ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل، فإن عجز عن هذا الإثبات تعين عدم الاعتداد بالتحفظ المدون في السند<sup>1</sup>.

### نموذج سند شحن يوضح مكان إدراج الناقل البحري للتحفظات

Chargeur :		Connaissance n° :	
Destinataire : A		Date :	
l'ordre de :		Transitaire du port de :	
Arrivée à notifier à :		chaque :	
Pré-transport par :		Lieu de réception :	
Navire principal :		Port de :	
Port de déchargement :		Destination finale :	
Marques et n°	Nombre et genre des colis, description des marchandises	Poids brut	Volume
Déclarations et-dessus faites par le chargeur			
FRET et FRAIS			
Fret payable à :			
Lieu d'émission Pour le transporteur		Nbre d'originaux du connaissance : Le chargeur	

**En cas de transports combinés**

**Description des marchandises**

**En général 4 ex : "connaissance chef" (capitaine), armateur, chargeur, réceptionnaire**

**Emplacement pour le transporteur pour certifier ou non l'embarquement et porter éventuellement ses réserves.**

**Le destinataire peut être une banque ou un transitaire qui le transmettra ensuite à l'ordre du destinataire final contre sécurités de paiement.**

**Connaissance maritime**

**مكان إدراج الناقل البحري للتحفظات**

Chevalier, Duphil - 1994

1- مصطفى كمال طه. القانون البحري. ص 292.

## نطاق إعفاء الناقل من المسؤولية:

لقد نصت المادة 4 فقرة 5 بند (ح) من معاهدة بروكسل 1924 على أنه:  
" 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 " <sup>1</sup>.

هذا يعني أنه يجب إثبات عدم صحة البيانات. لكن الدليل على مثل هذا العنصر صعب جدا تحقيقه من الناحية العملية <sup>2</sup>.

ولقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية (دائرة العرائض) إلى أن نص المادة الواردة في المعاهدة الدولية يحرم كل رجوع على الناقل عن الهلاك أو التلف الحاصل للبضائع المنقولة، وأن الشاحن مسؤول عن البيان العمدي غير الصحيح عن قيمة البضائع دون تمييز بين حالة ما إذا كانت القيمة المعلنة أكثر من القيمة الحقيقية للبضائع أو أقل، وسند هذا الرأي عمومية نص المادة وصرachtته: "لا يسأل الناقل أو السفينة في أي حالة" <sup>3</sup>. وهو الموقف الذي أثار جدلا واسعا.

1- يلاحظ أن المعاهدة تتكلم عن مسؤولية السفينة عقب مسؤولية الناقل. ومن الممتنع أن تكون السفينة مسؤولة عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بل المسؤول هو مالك السفينة أو تجهزها، والواقع أن المعاهدة حينما تتكلم عن مسؤولية السفينة عقب مسؤولية الناقل إنما تقصد الدعوى العينية في القانون الإنجليزي والتي توجه إلى السفينة بوصفها شخصا معنويا متميزا. مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 257.

2- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 35

3- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 79.

## الحجج المؤيدة والمعارضة لهذا المبدأ<sup>1</sup>:

الحجج المعارضة	الحجج المؤيدة
<p><b>نقد الحجة الأولى:</b></p> <p>إن الجزء القاسي الذي نصت عليه المعاهدة الدولية لم يراعى فيه أن يكون مناسباً والضرر الذي لحق المضرور (الناقل)، وإنما هو يتناسب وجسامة الخطأ الذي يرتكبه الشاحن وهو تعمد ذكر بيان غير صحيح في سند الشحن عن قيمة البضاعة أو طبيعتها.</p>	<p><b>الحجة الأولى:</b></p> <p>إذا أمكن الشاحن عدم ذكر قيمة البضائع في سند الشحن ومع ذلك يكون له الحق في الحصول على تعويض لا يجاوز الحد الأقصى الذي نصت عليه المعاهدة فإنه لا يتفق مع المنطق ألا يستحق الشاحن شيئاً إذا ذكر في سند الشحن بياناً أقل من قيمة البضائع الحقيقية.</p>
<p><b>نقد الحجة الثانية:</b></p> <p>إن البيان الذي يذكره الشاحن بأقل من قيمة البضاعة الحقيقية قد يترتب عليه ضرر للناقل إذا كانت أجرة النقل تقدر على أساس قيمة البضاعة.</p>	<p><b>الحجة الثانية:</b></p> <p>أن المقصود من نص المادة هو حماية الناقل في مواجهة الشاحن الذي يتعمد المغالاة في قيمة البضائع للحصول على تعويض أكبر من قيمتها الحقيقية ومن ثم فإذا كان البيان الذي يذكره الشاحن بأقل من قيمة البضاعة فلا ضرر على الناقل.</p>
<p><b>نقد الحجة الثالثة:</b></p> <p>إن حذف الفقرة التي تضمنها بروتوكول توقيع المعاهدة يدل على أن المادة 4 فقرة 5 بند أخير تنطبق على حالة ما إذا قدم الشاحن بياناً بأقل من القيمة الحقيقية وإلا لما كان هناك داع لهذا الحذف.</p>	<p><b>الحجة الثالثة:</b></p> <p>أن بروتوكول توقيع المعاهدة كان يتضمن فقرة بأن الجهات العليا تحفظ لنفسها الحق من أن تقرر أن المادة 4 فقرة 5 بند أخير لا تنطبق في حالة ما إذا قدم الشاحن بياناً بأقل من القيمة الحقيقية، وأن هذه الفقرة وإن كانت قد حذفت إلا أن الروح التي أملت نص المادة المذكورة من المعاهدة تكفي لتقريرها.</p>
<p><b>نقد الحجة الرابعة:</b></p> <p>يستشف من المناقشات التي دارت حول هذا الموضوع أن أقول <i>Sir Leslie SCOTT</i> يقصد بها الحالة التي يكون فيها الناقل على علم بعدم صحة البيان الذي ذكره الشاحن.</p>	<p><b>الحجة الرابعة:</b></p> <p>من الأعمال التحضيرية للمعاهدة الدولية قد جاء على لسان مندوب إنجلترا <i>Sir Leslie SCOTT</i> في مؤتمر بروكسل الدبلوماسي أنه ليس ثمة ما يحول دون أن يذكر الشاحن أن قيمة الطرد المرسل 500 جنيه إنجليزي مع أن قيمته الحقيقية 1000 جنيه إنجليزي.</p>

1- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 80.

كما أن **طبيعة البضاعة** هي الأكثر تعرضاً لعدم صحة بياناتها. بشكل خاص. وباستثناء البضاعة الخطيرة، لا يوجد أي التزام يفرض على الشاحن التصريح بطبيعة البضاعة المشحونة... لكن تطور هذا النوع من الخطأ تسبب في الاستحالة المادية للمراقبة المؤكدة لجميع البضائع، علاوة على ذلك، ونظراً لتطور النقل بالحاويات أصبح هذا العجز واضحاً... فمثلاً التحقق من سلامة الحاويات وتسليمها معبأة ومختومة من قبل الشاحن، لا يمكن التعبير عنها إلا من خلال ضوابط متفرقة ومعزولة لأن المبدأ في هذا النوع من النقل هو تفادي انقطاع الشحن، والإسراع في الميناء لعبور البضاعة<sup>1</sup>.

وخلاصة القول أنه إذا قدم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها، جوزي على ذلك بإعفاء الناقل من المسؤولية أياً كان سبب الهلاك أو التلف (وهو جزاء بمثابة عقوبة مدنية)<sup>2</sup>، لحثه على الصدق في ملاءمات بيانته سند الشحن، ولا يلزم سوى إثبات تعمد الشاحن، فلا يلزم إثبات أنه قصد الإضرار<sup>3</sup>. أما في **معاهدة هامبورغ** نلاحظ أن المادة 12 منها حملت الشاحن نتيجة الخسارة التي تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة إذا نشأت هذه الخسارة نتيجة خطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه، كما أنه لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه<sup>4</sup>.

وبالرجوع إلى المادة 15 فقرة 1 من قواعد هامبورغ التي تنص على أنه: **"يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن،... الطبيعة العامة للبضائع..."** فإنها لا تمثل سوى مجرد خطوة قليلة الأهمية. فمن الناحية العملية، طبيعة البضاعة تقريباً هي دائماً مشار إليها من أجل تحديد قيمة الشحن<sup>5</sup>.

1- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 28

2- مصطفى كمال طه. القانون البحري. ص 331.

3- محمود مختار أحمد بري. قانون التجارة البحرية. ص 378.

4- محمد عبد الفتاح ترك. عقود البئوع البحرية الدولية. ص 278.

5- Mémoire Ghada Rizk. المرجع السابق. ص 28.

# المطلب الثاني

مسؤولية الشاحن عن  
شحن بضائع خطيرة في  
السفينة

ازدادت عمليات النقل البحري للبضائع الخطرة والضارة، وارتفع معدل تداولها بالمواني بالتالي خلال السنوات الأخيرة، ويرجع ذلك إلى التوسع في الصناعات الكيماوية مثال: البتروكيماويات، الأسمدة، المواد المصنعة من البلاستيك، البويات، المبيدات، الألياف الصناعية، المواد الملتهبة...، وترتب على ذلك زيادة أعداد السفن ناقلات المواد الكيماوية والغازات التي تجوب البحار في العالم<sup>1</sup>.

إن النقل البحري للبضائع الخطرة هو عملية مؤذية، وأي خطأ بسيط قد تكون له نتائج إنسانية واقتصادية معتبرة<sup>2</sup>. لذلك وعملا على توحيد الأحكام التي تنظم المسؤولية المترتبة على عمليات نقل هذه النوعية من البضائع بحرا صدر عن المنظمة البحرية الدولية عام 1996 الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا بهدف ضمان حصول الأشخاص المتضررين من الحوادث الناجمة عن نقل هذه المواد على تعويض كاف وفوري وفعال<sup>3</sup>.

---

1- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية. دورية تصدر كل 3 أشهر. مارس 2006. الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا لعام 1996. ص 2.

2- Master M.Jean Charles Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P 45.

3- وتضع الاتفاقية في الاعتبار مساهمة صناعة النقل البحري والجهات المنتفعة بتلك البضائع في تحمل العواقب الاقتصادية للأضرار الناتجة عن نقلها بحرا، وحتى شهر أغسطس سنة 2005 وافقت عليها 8 دول، ومطلوب لدخولها حيز التنفيذ موافقة 12 دولة منها 4 دول الحمولة الكلية لأساطيل كل منها لا تقل عن 2 مليون طن. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا لعام 1996. ص 2.



### الفرع الأول: مبادئ تصنيف البضائع الخطرة:

قبل القيام بعملية نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر يجب على المرسل تحديدها وتصنيفها. إن تصنيف البضائع الخطرة ضمن أحد الفئات التسعة للمخاطر تحدد جميع شروط النقل: بيان الشحن، التغليف، وضع العلامات، الرص، الفصل بين المواد... الخ<sup>1</sup>.

يتم تعريف البضائع الخطرة وفقا لخصائصها. وهي مدرجة ضمن قائمة البضائع الخطرة التي تم سردها في النظام العددي لأرقام ONU. هذه القائمة تحتوي على معلومات ذات صلة بهذه البضاعة، باسمهم، تصنيفاتهم، العلامات التي يجب لصقها عليهم، وغيرها<sup>2</sup>.

وتصنف البضائع الخطرة إلى 9 أصناف هي كالتالي:

**الصنف 1:** مواد وأجسام خطيرة.

**الصنف 2:** غاز.

**الصنف 3:** السوائل القابلة للاشتعال.

**الصنف 1.4:** مواد صلبة قابلة للاشتعال، مواد ذاتية التفاعل، و المواد المتفجرة.

**الصنف 2.4:** مواد عرضة للاحتراق التلقائي.

**الصنف 3.4:** المواد التي بمجرد اتصالها بالماء تنبعث منها غازات قابلة للاشتعال.

**الصنف 1.5:** مواد مؤكسدة.

**الصنف 2.5:** البروكسيدات العضوية.

**الصنف 1.6:** المواد السامة.

Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de -1  
l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 20

Master M.Jean Charles Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P 45. -2

**الصنف 2.6:** المواد المعدية.

**الصنف 7:** المواد المشعة.

**الصنف 8:** مواد أكالة.

**الصنف 9:** مواد وأجسام خطيرة مختلفة<sup>1</sup>.

إن المواد الخطرة باستثناء تلك التي تنتمي للأصناف: 1-2-2.5-2.6-7 والمواد ذاتية التفاعل، تم تعيينها إلى مجموعات التعبئة وفقا لدرجة الخطر التي تتطوي عليها:

0 مجموعة التعبئة I : والمخصصة للمواد الخطرة للغاية.

0 مجموعة التعبئة II : وتستخدم للمواد ذات خطر متوسط.

0 مجموعة التعبئة III : وتستخدم للمواد ذات خطر منخفض<sup>2</sup>.

ويعتبر كثير من المواد المدرجة في الأصناف من 1 إلى 9 مواد خطيرة على البيئة، ولا يتعين دائما وضع بطاقات تعريف إضافية إلا في حالة النقل البحري... كما ينبغي اتخاذ تدابير معينة في كل مرة تقدم فيها بضائع خطيرة للنقل، وذلك لضمان إحاطة جميع الذين يحتمل أن يتعاملوا مع هذه البضائع أثناء النقل علما تاما بالمخاطر الكامنة في البضائع المقدمة ويتم تبليغهم عادة عن طريق وضع علامات خاصة وبطاقات تعريف على الطرود لبيان مخاطر الشحنة، وعن طريق إدراج المعلومات ذات الصلة في مستندات النقل ووضع لوحات إعلان خارجية على وحدات النقل<sup>3</sup>.

1- [http:// www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-routier/Classes-matieres-dangereuses](http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-routier/Classes-matieres-dangereuses)

2- Mémoire Laetitia Ravier. Le transport de marchandises dangereuses. Septembre 2004. P 13

3- بحث: توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة. ص 2.

## 1 أصناف البضائع الخطرة وعلاماتها

<p><b>Classe 1 : Matières et objets explosifs</b></p> <p>N°1 N°1-4 N°1-5 N°1-6</p>	<p><b>Classe 2 : Gaz</b></p> <p>N°2-1 N°2-2 N°2-3</p> <p>Gaz inflammables Gaz ininflammables non-toxiques Gaz toxiques</p>	
<p><b>Classe 3 : Liquides inflammables</b></p> <p>N°3</p> <p>Marquage : Code ONU. Sur demande, nous consulter, tarif suivant quantité.</p>	<p><b>Classe 4</b></p> <p>N°4-1 N°4-2 N°4-3</p> <p>Solide inflammable Spontanément inflammable Dégage du gaz inflammable au contact de l'eau</p>	<p><b>Classe 5 : Favorise l'incendie</b></p> <p>N°5-1 N°5-2</p> <p>Matières comburants Peroxydes organiques</p>
<p><b>Classe 6 : Toxiques infectieux</b></p> <p>N°6-1 N°6-2</p> <p>Matières toxiques Matières infectieuses</p>	<p><b>Classe 7 : Matières radioactives</b></p> <p>N°7-A N°7-B N°7-C N°7-D* N°7-E*</p> <p>* Format 250 x 250 mm uniquement.</p>	
<p><b>Classe 8 : Matières corrosives</b></p> <p>N°8</p>	<p><b>Classe 9</b></p> <p>N°9 MD27</p> <p>Matières et objets dangereux Produits chauds</p> <div data-bbox="817 1496 1136 1715" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Formats des étiquettes en vinyle :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 x 100 mm : pour les colis</li> <li>- 150 x 150 mm : pour wagons</li> <li>- 250 x 250 mm : pour le maritime</li> <li>- 300 x 300 mm : pour camions, véhicules, conteneurs et citernes.</li> </ul> </div>	

إن النقل البحري للبضائع الخطرة منظم عن طريق:

- قانون IMDG (القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة والذي تم تحريره سنة 1960).
- اتفاقية سولاس SOLAS 1974 والمسماة "سولاس 74".
- اتفاقية ماربول MARPOL 1973 والمعدلة في 1978 والمسماة "ماربول 78/73".
- اتفاقية سلامة الحاويات لعام 1972 والمسماة « CSC »<sup>1</sup>.

فعندما تكون البضاعة المشحونة ذات طبيعة خطيرة، يكون الشاحن مضطرا لإعلام الناقل عن هذه الصفة، وأيضاً اتخاذ الاحتياطات اللازمة<sup>2</sup>. فيجب على الناقل تعيين البضاعة حسب تعيينها الرسمي في النقل وليس حسب اسمها التجاري. ومع ذلك، يوظف القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة IMDG بعض الأسماء التجارية المقبولة عالمياً. وفي الأخير، فقط الأسماء المحددة في الدليل العام لقانون IMDG هي التي يمكن استعمالها<sup>3</sup>.

من أهم اشتراطات مستند نقل البضائع الخطرة نقل المعلومات الأساسية المتعلقة بمخاطر البضائع المقدمة للنقل. ولتحقيق هذا الغرض، يعتبر من الضروري إدراج بعض المعلومات الأساسية في مستند نقل شحنة البضائع الخطرة، ما لم ينص على الإعفاء من ذلك في اللائحة النموذجية. ومن المسلم به أن للسلطات الوطنية أو المنظمات الدولية أن ترى ضرورة لطلب معلومات إضافية. غير أن اللائحة النموذجية تتضمن البنود الأساسية للمعلومات التي تعتبر ضرورية لكل مادة أو سلعة خطرة تقدم للنقل بأي واسطة نقل مبينة<sup>4</sup>.

---

1- Master M.Jean Charles Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P 45  
2- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 86.  
3- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 20  
4- بحث: توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة. ص 3.

فحسب طبيعة المواد المعنية والمخاطر التي قد تتعرض لها، فالمرسل هو الذي يكون ملزما بتقديم التعيين الرسمي للنقل، الصنف، والرقم ONU<sup>1</sup>. والرقم ONU هو عدد مكون من 4 أرقام (مثلا: 1789 = حمض الهيدروكلوريك) وهو مشترك لجميع الأنظمة القائمة، والمتعلقة بنقل البضائع الخطرة. ويعرف أيضا الرقم ONU باسم: رمز المادة، ويجب أن يكون معروض بشكل واضح على غلاف المنتج<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة:

لقد نصت المادة 6 من معاهدة بروكسل 1924 على أن: "البضائع القابلة للاحتراق أو الانفجار أو الخطر التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها يجوز في أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها و إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض، ويكون شاحن هذه البضائع مسئولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة".

ولقد اعتمد المشرع الجزائري على نفس المبدأ بموجب نص المادة 778 من القانون البحري، إذ أقر بمسئولية الشاحن في حالة شحن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو البضائع الخطرة دون إعلام الناقل أو من يمثله.

1- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 86.

2- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 20

فالشاحن ملزم بإعلام الناقل بالطبيعة الخطرة أو المحظورة للبضاعة، التي لديها هذه الطبيعة والتي تتطلب نقلها بطريقة خاصة وبحاجة إلى اتخاذ إجراءات وقائية. إلى هنا الالتزام مفروض على الشاحن. لكن هذا المعيار لا يتوقف عند هذا الحد بل يفرض أيضا قيودا على الناقل لنقل البضاعة الخطرة<sup>1</sup>. فهو ملزم باتخاذ الإجراءات الضرورية التي يتطلبها نقل هذا النوع من البضائع ذات طبيعة خاصة حسب خطورتها وتهديدها لسلامة البضاعة والسفينة.

" ففي السفينة المتعلقة بالقضية CMA جاكرتا. بعد التحميل في مختلف الموانئ الصينية، هذه السفينة التي بدأت في 1998... بدأت في جويلية 1999 رحلة عودتها إلى أوروبا. بعد أن عبرت بسلام مضيق ملقا، ثم عبرت المحيط الهندي ثم عبرت قناة السويس، توقفت في ميناء دمياط بمصر أين غادرته في 10 جويلية 1999. في مساء نفس اليوم شب حريق على متنها، أخذ بسرعة أبعادا كبيرة، الوسائل الموجودة على متن السفينة لم تكن كافية للتغلب على الحريق، بعض أفراد الطاقم تعرضوا لجروح أثناء المقاومة. تمت دعوة لتقديم المساعدة مع تصريح بالخسائر المشتركة. تم إخلاء السفينة كلية من طرف الطاقم والربان في 11 جويلية والسفن المساعدة وصلت لعين المكان واستغرقت أسبوع على الأقل للتغلب على الحريق.

تم قطر السفينة إلى مالطا أين تم تفريغ حمولتها وقدرت الخسائر بها بحوالي 200 حاوية وأخضعت السفينة لإصلاحها مما كلفها مبلغ يقارب تكلفة إنشائها... المحكمة التجارية بمرسيليا في 26 أوت 1999 قامت بتعيين خبير قضائي... وفي النهاية رأت المحكمة عدم ثبوت مسؤولية الناقل البحري، لا في وقوع الحادث ولا في نتائجه.

Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous -1 connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 86.

ذلك أن الخسائر كانت نتيجة وجود إحدى الحاويات تتضمن مواد خطيرة من صنف 1.5 (مواد مؤكسدة) تتمثل في هيبوكلوريت الكالسيوم، ولم يتم حفظها بمكان بارد حسب ما تتطلبه طبيعتها " <sup>1</sup>.

فيجب على الشاحن إخطار الناقل البحري عن الطبيعة الخاصة للبضاعة الخطرة، القابلة للاشتعال أو المتفجرة <sup>2</sup>. والبضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار لا تثير صعوبة ما في تحديد معناها. أما البضائع الخطرة فقد تكون خطيرة بطبيعتها كحمض الكبريت، وقد تكون خطيرة بسبب الظروف التي توجد فيها كمهربات أو مخدرات قد تؤدي إلى حجز السفينة <sup>3</sup>.

وقد أشارت المادة 6 من معاهدة بروكسل 1924 إلى ضرورة إجراء معين من قبل الناقل في حالة خشيته من حدوث أي التهاب أو انفجار على متن السفينة.

فيجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل وفي حالة العلم بأن هناك بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار قد تم شحنها دون علم أي منهم أو موافقته وفي أي وقت وقبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان والتخلص منها وإعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل دون أدنى مسؤولية أو تعويض على الأخير <sup>4</sup>. فضلا عن ذلك يكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة <sup>5</sup>.

---

1- Master M.Jean Charles Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. P 46  
2- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 44  
3- مصطفى كمال طه. القانون البحري. ص 319.  
4- محمد عبد الفتاح ترك. عقود البيوع البحرية الدولية. ص 163.  
5- مصطفى كمال. المرجع السابق. ص 319.

وهذه الحقوق التي قررها القانون للناقل أملتها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة والحمولة. إنما يتوقف استعمالها على إثبات أن الناقل لم يكن يسمح بشحن هذه البضائع في السفينة لو علم بطبيعتها، وهذا الإثبات من الصعب القيام به. بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة<sup>1</sup>.

وسواء طواعية أم لا، فإن كل بيان كاذب يعاقب عليه، بطريقة أو بأخرى. كما أن الصدق في بيانات الشاحن يجب أن تكون القاعدة الذهبية<sup>2</sup>.

ولا يشترط فقط أن يقوم الشاحن بإبلاغ الناقل عن الشروط الأساسية لنقل البضائع الخطيرة أو المحظورة، ولكن يجب أيضا على الناقل أن يرفض نقلها عندما تكون المستلزمات المتوفرة لنقل هذا النوع من البضاعة غير مستوفاة<sup>3</sup>. ويشترط لقيام مسؤولية الشاحن وإعفاء الناقل البحري أن لا يكون هذا الأخير على علم بأن البضاعة المراد نقلها هي من البضاعة الخطيرة أو المحظورة، وأنه لم يكن ليرضى بنقلها لو علم بطبيعتها.

أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع ووافق على شحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة. وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية قبل الشاحن. ومع ذلك إذا توافرت شروط الخسارة المشتركة، جاز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة ضد السفينة وضد الحمولة<sup>4</sup>.

1- مصطفى كمال طه. القانون البحري. ص 319.

2- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 30

3- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 86.

4- مصطفى كمال طه. المرجع السابق. ص 320.



وبالرجوع إلى المادة 778 من القانون البحري الجزائري فلم تخرج من الإطار الذي سارت فيه المادة 6 من معاهدة بروكسل 1924 بأن حملت الشاحن المسؤولية في حال عدم إبلاغه الناقل أو ممثله بأنه سيقوم بنقل بضائع خطيرة أو محظورة. كما أعطت الحق للناقل بأن يقوم بإنزال هذه البضائع من السفينة أو إتلافها متى دعت الضرورة لذلك (إذا أصبحت هذه البضاعة تشكل خطرا على السفينة ومن عليها).

وعليه فيمكن القول بأنه يخص البضاعة الخطرة، فإن اتفاقية بروكسل والقانون الفرنسي لم يتضمنا على عبارة الإلزام في ما يخص التصريح بهذه البضائع، لكن ضمنا من المستحسن التصريح بها من قبل الشاحن. أما بالنسبة لقواعد هامبورغ فإنها بدت أكثر قدرة على الابتكار في هذا الصدد. وفي الواقع، إلى جانب إلزام الشاحن بإبلاغ الناقل حول طبيعة البضاعة التي في متناوله، فإنه يضطر لأن يلصق بهذه البضاعة علامات وملصقات تشير بطريقة كافية بأنها خطيرة<sup>1</sup>.

كما أن قواعد هامبورغ قدمت إضافة مفيدة مفادها أنه يجب إخطار الناقل بالصفة الخطرة للبضائع "وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها"<sup>2</sup>.

1- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 29

2- Mémoire Ghada Rizk . المرجع نفسه. ص 30.

## الفصل الثاني

الحالات المرتبطة

بالسفيننة والبضاعة

إلى جانب الحالة المتعلقة بأخطاء الشاحن كحالة من الحالات الخارجة عن فترة الرحلة البحرية، توجد حالتين لا تقل أهمية، منها ما يتعلق بالسفينة كهيكل مخصص لنقل البضائع عن طريق البحر، ومنها ما يتعلق بالبضائع بحد ذاتها، وما يتعلق بطبيعتها، والتي قد تكون في كثير من الحالات سببا لحدوث ضرر أو تلف للبضاعة.

فقد تتعرض البضاعة للتلف نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة أو نتيجة عيب خفي بالسفينة، أو نتيجة وجود عيب خفي بالبضاعة، كما يمكن أن تحدث خسائر للبضاعة فيما يخص كميتها بسبب الطبيعة التي تميزها وهو ما يسمى بعجز الطريق.

ومتى تحققت إحدى هذه الحالات، فإنها تكون كافية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، شريطة أن يثبت أن الضرر الحاصل لم يكن بسبب خطأ منه أو من تابعيه، وأن يثبت أنه بذل العناية اللازمة للقيام بعملية النقل البحري لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالشكل الذي كانت عليه منذ تكليفه بها.

وسنستعرض فيما يلي دراسة لكل هذه الحالات ومدى إعفائها لمسؤولية الناقل البحري، بداية من الحالات المتعلقة بالسفينة، وانتهاء بالحالات المتعلقة بالبضاعة، في كل من القانون الجزائري والقانون المقارن.

# المبحث الأول

## الحالات المتعلقة

## بالسفينة

www.lyyat.com

يعفى الناقل البحري من المسؤولية بموجب المادة 803 من القانون البحري الجزائري في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، أو في حالة وجود عيب خفي للسفينة لم يظهر رغم الاهتمام الكافي من قبل النقل البحري.

لكن قبل التطرق إلى إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب عدم الصلاحية للملاحة أو العيب الخفي للسفينة، لا بد من التعرض لمفهوم وطبيعة الالتزام المفروض على الناقل بتقديم وتوفير سفينة صالحة للملاحة وقيامه بكل الإجراءات التي من شأنها تفادي حصول أي ضرر للبضاعة أو للسفينة قبل وأثناء الرحلة البحرية.

وبالتالي نستعرض أولاً دراسة لمفهوم التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة، ثم إلى إعفائه من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة أو بسبب عيب خفي للسفينة.

# المطلب الأول

إلتزام الناقل بتقديم  
سفينة صالحة للملاحة

لقد نصت المادة الأولى فقرة "أ" من معاهدة بروكسل 1924 على إلزام الناقل ببذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه من أجل جعل السفينة في حالة صالحة للسفر مع تجهيزها وإعداد العنابر والغرف الموجودة بها لتكون صالحة لوضع البضائع فيها.

وعلى غرار معاهدة بروكسل ذهب المشرع الجزائري إلى نفس الاتجاه بموجب المادة 770 من القانون البحري: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة ، السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها

البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها "

يلتزم الناقل بأن يهيئ سفينة أو جزء منها، القادر على تسليم البضائع المتعاقد عليها، وإذا كان جزء من السفينة فيقتضي أن يكون في سفينة تتمتع بالصلاحية على الإبحار وعلى استقبال البضائع<sup>1</sup>.

ويقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون صالحة لهذه الملاحة، بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من أخطار. وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا ونهايتها. فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما<sup>2</sup>.

1- لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 112.

2- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 33.

وبناء على ذلك فإنه لا يصدق وصف السفينة على المنشآت الأخرى التي لا تقوى على الملاحة البحرية بوسائلها الخاصة مثال ذلك المنشآت العائمة التي تستخدم داخل الميناء كالأحواض العائمة والأرصفة العائمة والكرافات والعوامات والبراطيم والقوارب والرافعات والصنادل والزوارق وقوارب الغطاسة كما لا تعد سفينة قوارب النجاة الملحقة بالسفينة<sup>1</sup> لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة<sup>2</sup>.

فإذا توافرت الشروط السابقة في المنشأة صارت سفينة بغض النظر عن أنواع الملاحة التي تقوم بها فقد تقوم بملاحة تجارية أو بملاحة الصيد أو إنها تقوم بالملاحة الساحلية الداخلية أو بالملاحة في أعالي البحار إذ أنها تقوم بملاحة رئيسية أو ثانوية وذلك بصرف النظر عما إذا كانت تحقق ربح أم لا<sup>3</sup>.

" يلخص البروفيسور هاوارد بينيت Professeur Howard Bennett أربع جوانب التي ينبغي اعتمادها لتقييم مستوى صلاحية الملاحة:

- حالياً، إن صلاحية الملاحة تتطور مع المعرفة، تغيير معايير بناء ومعدات السفينة، مثلاً: ضرورة الهيكل المزدوج فرض على الناقلات من قبل المنظمة البحرية الدولية، وبالنتيجة فإن الناقلات أحادية الهيكل لا يمكن اعتبارها صالحة للملاحة.
- صلاحية الملاحة تختلف من رحلة إلى أخرى، مثلاً: طوافة مؤمنة ممكن أن تكون كافية من أجل رحلة سياحية، لكنها ليست كافية من أجل رحلة في المحيط.

1- [http://konouz.com\\_ar.html](http://konouz.com_ar.html)

2- مصطفى كمال طه. المرجع السابق. ص 33.

3- [http://konouz.com\\_ar.html](http://konouz.com_ar.html)



- وجود البضاعة على متن السفينة يعكس أن الرحلة مؤمنة. في قرار Daniels v. Harris ، رأت المحكمة أن السفينة كانت غير صالحة للملاحة نتيجة أن البضاعة كانت على سطح السفينة، قد يعرض سلامة السفينة للخطر حتى في الأوقات العادية.
- يجب أن تعكس صلاحية الملاحة مشكلة السفينة. درجة صلاحية الملاحة بالنسبة لسفينة نهريّة تعبر المحيط أقل منها بالنسبة لسفينة مخصصة للبحار" <sup>1</sup>.

من خلال ما سبق نستنتج بأن صلاحية السفينة تنقسم إلى نوعين: صلاحية ملاحية وصلاحية تجارية.

### 1-/ الصلاحية الملاحية:

بالنسبة للصلاحية الملاحية فيتم تقييمها حسب حالة هيكل السفينة (بما في ذلك الإحكام والصلابة...)، وسائل الدفع وإمدادات الوقود <sup>2</sup>. لكي تعتبر المنشأة سفينة فإنه يجب أن تكون لديها القدرة على السير في البحر وصالحة للملاحة فيه ولا تكون السفينة كذلك إلا إذا كانت تتوافر فيها شروط المتانة والصلابة التي تضمن لها سلامتها أثناء الرحلة البحرية بما تتضمنه من مخاطر وشدائد غير عادية قد تتعرض لها السفينة لذلك يجب أن يكون بنائها متين وتكون مزودة بالوسائل اللازمة التي تبعث في النفس الاطمئنان على قدرتها في مواجهة الأخطار البحرية والسير فيه دون خوف أو تردد بوسائلها الخاصة التي تتفق مع نوع الملاحة التي خصصت لها <sup>3</sup>.

1- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 9

2- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 11.

3- [http://konouz.com\\_ar.html](http://konouz.com_ar.html)

فوصف السفينة لا يقتصر على جسمها أو هيكلها، بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء أكانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالألات والصواري والقوارب والسلاسل والمرساة والرافعات والبوصلة والتلغراف اللاسلكي<sup>1</sup> التي تحتاج إليها السفينة لصد الاعتداء الواقع عليها من القراصنة البحريين والشباك إلى غير ذلك من الأشياء اللازمة لاستغلال السفينة<sup>2</sup>.

كما يجب تجهيز السفينة وتزويدها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة<sup>3</sup> وأن يكون على متنها عدد كافي من البحارة<sup>4</sup>. وينبغي أن يتمتع أفراد السفينة ككل بالقدرات التقنية، حتى تتمكن السفينة من القيام برحلتها بشكل منتظم مع الأخذ في الاعتبار المخاطر الكامنة في مجال النقل البحري<sup>5</sup>.

**كما تتعلق الصلاحية بالحالة الإدارية للسفينة، ف فيما يتعلق بالصلاحية الإدارية، يجب أن تتضمن السفينة على كل الوثائق الضرورية من أجل ملاحه عادية. كما يجب الملاحظة أن " البطاقة الزرقاء " فقدت خاصيتها الإلزامية لأن متطلبات مختلف الموانئ ليست موحدة بما فيه الكفاية<sup>6</sup>.**

1- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 33.

2- [http://konouz.com\\_ar.html](http://konouz.com_ar.html)

3- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 224.

4- لطيف جبر كومانتي. القانون البحري. ص 112.

5- *L'arrêt « Navipesa Dos » est dans le droit fil d'une jurisprudence et d'une doctrine traditionnelles qui n'ont jamais cessé de proclamer que le défaut de navigabilité constitue une faute personnelle de l'armateur. Il se contentait de rappeler : « que constitue un fait direct et fautif du propriétaire l'existence d'un vice propre du navire qu'un examen attentif eût permis de déceler ; qu'en effet la mise en bon état de navigabilité du navire et son entretien pendant la durée de la charte est , par définition, la fonction propre de l'armateur ; qu'ainsi le fréteur, ayant pris des engagements qu'il doit personnellement tenir, est personnellement obligé par les insuffisances de son navire ».* Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 11

6- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 10

ويقع على الناقل واجب الحصول على جميع التراخيص والتصاريح الإدارية الوطنية والدولية للملاحة في البحر وفي موانئ منطقة العمليات<sup>1</sup>.

## 2/- الصلاحية التجارية:

وتتعلق بقدرة السفينة على استقبال البضائع وعلى نقلها، ويتعلق الأمر بتهيئة العنابر... فينتطلب عقد الشحن على وجه التحديد أن توضع تحت تصرفه عنابر نظيفة ومن دون رائحة. ويجب على الناقل التحقق من حالة السفينة<sup>2</sup>، وإعداد الغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها<sup>3</sup>.

هذا ولا يمكن للناقل أن يتصل من مسؤوليته بحجة أن الشاحن قد قام بمراقبة العنابر من طرف شركات مراقبة. إن التزامات الشاحن الطارئة في الواقع لا تستبعد تلك المتعلقة بالناقل... وبمجرد أن يفى الناقل بالتزامه المتمثل في الصلاحية التجارية يجب عليه من خلال "إشعار الجاهزية"، أن يخطر المتعاقد معه بأنه على استعداد للشروع في شحن البضاعة، وأن سفينته "صالحة للملاحة"<sup>4</sup>.

كما ترتبط الصلاحية التجارية بالتزام الناقل بالرص السليم للبضاعة على متن السفينة.

1- Mémoire Ma Li . المرجع السابق. ص 12.

2- المرجع نفسه. ص 13.

3- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري. ص 105.

4- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 10

إن الرص السيئ ناتج عن عدم صلاحية السفينة ونقص العناية الواجبة. فإذا كان الضرر الذي تعرضت له البضاعة ناتج عن عدم صلاحية السفينة فإن الناقل لا يعتبر بريئاً من الأضرار التي تعرضت لها البضاعة. الناقل مسؤول بموجب المادة 3 فقرة 2 من معاهدة بروكسل. والالتزام بالرص يسمح بالالتزامات الأساسية الملقاة على عاتق الناقل<sup>1</sup>.

غير أنه لا يكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة، ليوفي الناقل التزامه في إحضار السفينة إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن... أي يجب أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لاستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه في تهيئة السفينة الصالحة للملاحة<sup>2</sup>.

وإذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر، جاز للناقل تقديم سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها إلى ميناء الوصول، ويشترط في هذه الحالة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، ويجب على الناقل أن يتخذ كل الاحتياطات الكافية بالمحافظة على السفينة الجديدة<sup>3</sup>.

وقد أوضح القضاء الإنجليزي بأن صلاحية السفينة للملاحة هو تجهيزها وإعدادها لأداء الغرض منها وأن الناقل يتعهد بصلاحية السفينة عند إقلاعها وليس مجرد محاولته صادقاً وبحسن نية لجعلها صالحة للملاحة، فالتزامه بذلك التزام

1- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 16

2- لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 113.

3- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 228.

مطلق. بل وإذا كانت الرحلة مكونة من مراحل فإن التزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة ينصرف إلى بداية كل مرحلة، فالسفينة يجب أن تكون صالحة للملاحة للرحلة المعينة وجاهزة لاستلام حمولتها<sup>1</sup>.

وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة، بل هي مسألة نسبية تقدر وفقا لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة<sup>2</sup>.

### التزام الناقل بالرقابة والصيانة:

المدونة الدولية لإدارة السفينة (ISM) نفذ رسميا منذ 01 جويلية 1998، من أهدافها أن تقيم بين الشركات البحرية نظام تسيير من أجل سلامة السفن ومنع التلوث... كما أنها تفرض صيانة متقدمة للسفينة تضمن صيانة كحد أدنى بما يتفق مع المعايير الحالية، وكذلك مراقبة مستمرة لحالة السفينة وحالتها<sup>3</sup>.

وتتطلب المدونة الدولية لإدارة السلامة... تحديد أهداف بشأن السلامة حسبما هو موصوف بالقسم 12 من المدونة الدولية لإدارة السلامة، كما تطلب علاوة على ذلك أن تسن وتنفذ وتحفظ نظاما لإدارة السفينة يتضمن المتطلبات العملية المنصوص عليها في القسم 14 من المدونة<sup>4</sup>.

1- <http://ar.jurispedia.org/index.php>

2- مصطفى كمال طه. المرجع نفسه. ص 224.

3- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 45

4- القرار (913(22) A. المعتمد في 29 نوفمبر 2001 (البند 9 من جدول الأعمال). خطوط توجيهية منقحة بشأن إنفاذ المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM من قبل الإدارات.

ويرتكز نظام إدارة السلامة على أربعة جوانب<sup>1</sup>:

- الالتزام ومسؤولية إدارة الشركة، والتي يجب أن تحدد كتابة سياستها المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة.
- مهارة وتكوين ومشاركة الطاقم.
- الحالة الجيدة للسفينة، وطاقمها ومعدات ما في ذلك صيانتها.
- طرق المراقبة والوقاية من المخاطر.

وهو ما أكدته القرار (A.913(22) المعتمد في 29 نوفمبر 2001 في البند 2.2 بإقراره أن: " مدونة إدارة السلامة تحدد أهدافا عامة بشأن إدارة السلامة. وهذه الأهداف هي:

- إتاحة ممارسات مأمونة في تشغيل السفن وبيئة عمل مأمونة
- توفير تدابير الوقاية من جميع المخاطر المحددة
- التحسين المستمر لمهارات العاملين على اليابسة وعلى متن السفن في مجال إدارة السلامة، بما في ذلك إعدادهم لمواجهة حالات الطوارئ المتعلقة بالسلامة والحماية البيئية"<sup>2</sup>.

وحسب نائب رئيس المعهد البحري، Phil Anderson قاد أبحاثه في "الصراع بين الشروط المنصوص عليها في المدونة الدولية لإدارة السلامة لإنتاج مجموعة من النتائج والقرارات كجزء من نظام تسيير السلامة (SMS) لجعل السفينة آمنة ونظيفة"<sup>3</sup>.

1- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 46

2- القرار (A.913(22) المعتمد في 29 نوفمبر 2001 (البند 9 من جدول الأعمال). خطوط توجيهية منقحة بشأن إنفاذ المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM من قبل الإدارات.

3- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 45

فالصلاحيّة للملاحة تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة ومن ثم تكون معدة لذلك ومجهزة بكل ما يلزم لإتمام الرحلة بسلام عن طريق تجهيزها وتطعيمها وتموينها وغير ذلك مما هو لازم لجعلها في حالة صالحة للقيام بالرحلة المطلوبة<sup>1</sup>.

# المطلب الثاني

إعفاء الناقل من المسؤولية عن  
عدم صلاحية السفينة للملاحة أو  
عن عيب خفي في السفينة



## الفرع الأول: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة

إن عدم الصلاحية هو مفهوم واسع، فهو يشمل كل عيوب السفينة وعدم كفاية الوثائق الموجودة على متنها، وحتى أيضا عدم كفاءة طاقمها<sup>1</sup>.

إن المادة 1 من اتفاقية بروكسل 1924 ملزم قبل وعند بداية الرحلة بتقديم العناية الواجبة لوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة (من حيث تسليح، تجهيز وتموين السفينة، إعداد العنابر بشكل جيد، والغرف الباردة والمبردة وكل ما يتعلق بباقي أقسام السفينة...) <sup>2</sup>.

يوضح الأستاذ Bonassies أنه يجب أن تكون السفينة في حالة صالحة للملاحة البحرية، صلبة وهيكل في حالة جيدة، عنابر نظيفة، معدات وتجهيزات تعمل بشكل عادي، طاقم مؤهل، مخابئ كافية لإتمام الرحلة. ويضيف أن مفهوم الصلاحية هو موضوع يستند إلى عمر السفينة<sup>3</sup>.

ومفاده أن التزام الناقل ببذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للسفر، هو أن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة التزام ببذل عناية يتم الوفاء به بمجرد القيام ببذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للسفر. ولا يسأل الناقل بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة ما دام قد قام بتنفيذ الالتزام الذي نصت عليه المعاهدة<sup>4</sup>.

1- Mémoire Ma Li. المرجع السابق. ص 32.

2- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 11

3- المرجع نفسه.

4- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 226.

إن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا تعفي الناقل البحري من مسؤوليته إلا إذا كانت عدم الصلاحية مفاجئة أو لسبب غير معروف أو ناتجة عن حالة تؤدي إلى استنتاج مفاده أن الفعل الذي يشكل عدم الصلاحية يمثل خصائص القوة القاهرة، فعل الغير أو خطأ الدائن<sup>1</sup>.

وفي قرار صادر في 24 نوفمبر 1997 يتعلق بسفينة دانماركية كانت تنقل بضاعة تتمثل في لفات من الأسلاك الحديدية من Caen إلى Etats-Unis. غرفة التحكيم بباريس طبقت مبدأ يفترض أن: " أصبحت السفينة فجأة غير صالحة للملاحة بسبب فيضانات بعنابر البضاعة ". المحكمون تبنا معيار الفجائية للحادث، إضافة إلى دليل على الالتزام ببذل العناية الواجبة المقدمة من قبل الناقل<sup>2</sup>.

ويؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة ليس التزاما بتحصيل نتيجة بل هو التزام بوسيلة يتحقق الوفاء به إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله ناقل عادي متوسط معني بأموره<sup>3</sup>.

أما في القانون الفرنسي لم يتبع قانون 1936 معاهدة بروكسل. لكن الرغبة في الاقتراب من أحكام المعاهدة حث الفقهاء على وضع قانون 1966 الذي احتفظ بهذه الحالة الأولى كحالة مستثناة للناقل. فهو معفى إذا أثبت أن الضرر ناتج عن عدم صلاحية السفينة<sup>4</sup>.

1- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 33

2- Introduction à l'étude de l'indemnité d'assurance maritime. Rédigé par HARO Clement. Centre de droit maritime et des transports. Promotion 2002.

3- مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. ص 106.

4- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 260

فيمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية من خلال الحالات المستثناة لأنها تعتبر سبب خارجي. هذه الحالة المستثناة تستند على المعيار الخارجي بالمقارنة مع مسؤولية الناقل. ومع ذلك، للاستفادة من الإعفاء من المسؤولية على هذا الأساس يجب على الناقل أن يثبت أنه قام بجميع الالتزامات الأساسية كما هو منصوص عليها في المادة 27 من القانون الفرنسي 1966. قرار حديث صدر في 20 ديسمبر 2001 والذي يوضح إلى أي مدى يمكن لهذه الحالة المستثناة والمتمثلة في عدم صلاحية السفينة للملاحة إثارتها من قبل الناقل<sup>1</sup>.

كما لا يمكن التمسك بعدم صلاحية السفينة للملاحة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا لم يقدم الدليل بقيامه بجميع الالتزامات الواردة بالمادة 21 من القانون الفرنسي 1966، بمعنى أن وضع السفينة في حالة تسمح بإنجاز الخدمة التي وعد بها، بالنظر إلى الرحلة التي هو ملزم بإتمامها وإلى البضاعة التي هو ملزم بنقلها<sup>2</sup>.

محكمة الاستئناف في Douai في 31 جانفي 2002. سفينة تعرضت للتسرب قبالة الرأس الأخضر، فتمسك الناقل لعدم صلاحية السفينة التي ظهرت فجأة في هذا الموقف لإعفائه من كل مسؤولية<sup>3</sup>.

وبالتالي فإن تقييم حالة عدم الصلاحية للملاحة يتم بالنظر إلى الرحلة المراد إتمامها وبالنظر إلى البضاعة المراد نقلها<sup>4</sup>.

---

1- Introduction à l'étude de l'indemnité d'assurance maritime. Rédigé par HARO  
Clement. Centre de droit maritime et des transports. Promotion 2002.  
2- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 32  
3- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 32  
4- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 12

والقانون الجزائري بدوره لم يختلف عما جاءت به المادة 3 فقرة 1 من معاهدة بروكسل والمادة 21 من القانون الفرنسي 1966. إذ جاءت المادة 770 من القانون البحري تؤكد هذا المبدأ: " يتعين على الناقل قبل أو عند بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

✧ وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

✧ تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

✧ تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها "

فالأصل في القواعد العامة أن الناقل يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة تقوم بتوصيل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، وهو التزام بتحقيق نتيجة معينة بحيث إذا لم تتحقق كان الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب الشاحن من جراء ذلك. كما أن المشرع الجزائري قد أخذ نفس اتجاه معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد سندات الشحن لعام 1924 والذي اكتفى بأن فرض على الناقل بذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، على اعتبار أن الناقل لا سلطان له على السفينة بعد ذلك، إذا أثبت أنه قام بالتزامه وبذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة<sup>1</sup>.

من خلال كل ما سبق نستخلص أن كل من معاهدة بروكسل والقانون الفرنسي والقانون الجزائري اشتركوا في نفس المبدأ بخصوص عدم صلاحية السفينة للملاحة كمبدأ لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ويعني ذلك ضرورة توافر شرطين:

1- <http://webcache.googleusercontent.com>

- عدم صلاحية السفينة قبل أو عند بدء الرحلة البحرية.
- الالتزام ببذل العناية اللازمة لوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة.

لذلك لا بد علينا من تحديد مفهوم العناية اللازمة التي يجب على الناقل بذلها ليستفيد من الإعفاء من المسؤولية.

### مفهوم الهمة الكافية وإثباتها:

الهمة الكافية هو مفهوم انجليزي وهو: " to make the vessel seaworthy may e defined as a genuine, competent and reasonable effort of the carrier to fulfil the obligation, set out in subparagraphs (a), (b) and (c) of the art. 3 (1) de Règles de La Haye-Visby " <sup>1</sup>.

ويلاحظ أن المعاهدة لا تفرض على الناقل إلا بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة ويؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة <sup>2</sup>. وفي هذا الصدد يعمل الناقلون على مراقبة ما إذا كان الناقل قد قام بجميع التدابير الأمنية التي تتوقع منه لجعل سفينته صالحة للملاحة <sup>3</sup>.

1- المادة 3(1) من قواعد فيسبي: " The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- a) Make the ship seaworthy
- b) Properly man, equip and supply the ship
- c) Make the holds refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception; carriage and preservation."

Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 32

2- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. دراسة مقارنة. ص 255.

3- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 13

إذ أن نص الاتفاقية الدولية لبروكسل مستوحى إلى حد كبير من قانون هارتر 1893 الأمريكي، وفي هذا السياق، ما دام يتحدث عن " بذل اليقظة المعقولة " بمعنى ما ينتظره الشاحن من الناقل " صاحب الضمير " <sup>1</sup>.

وبطبيعة الحال، فإن الناقل الذي لا يتخذ الإجراءات الإضافية لمعالجة مشكلة عدم صلاحية السفينة للملاحة والتي كان على علم بها أو التي لم يكن بإمكانه تجاهلها، لا يمكنه بعد ذلك أن يتمسك بعدم صلاحية السفينة للملاحة كحالة مستتناة ليعفي نفسه من المسؤولية <sup>2</sup>.

توجد 4 خصائص تتعلق ببذل الهمة الكافية تتمثل فيما يلي <sup>3</sup>:

- عبء الإثبات يقع على الناقل.
- التزام الناقل يكون قبل وعند بدء الرحلة.
- صلاحية السفينة للملاحة فيما يتعلق بالخسائر.
- هذا الالتزام لا يتطلب عناية مطلقة وإنما عناية معقولة.

في 03 جانفي 1993، واجهت السفينة عاصفة، تبعها دخول المياه بشكل كبير، أعلنت السفينة ضمن الخسائر المشتركة. أشار الحكام إلى النتائج الخاصة الواضحة والموضوعية للخبير القضائي والحالة السيئة للبنية الداخلية للسفينة وخاصة ما يتعلق بالإطارات والحواجز. استنتج الحكام أن الربان لم يبذل العناية المعقولة لوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة بالرغم من صحة شهادات التصنيف <sup>4</sup>.

1- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 29

2- Master Didier Picon. المرجع السابق. ص 13.

3- Mémoire Ma Li. المرجع السابق. ص 30.

4- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 51

فالهمة الكافية هي مفهوم عام للقانون الأنجلو-أمريكي، والذي هو نظام العناية التي ننتظرها من إنسان معقول عادي وحريص لأن الرجل المعقول والحريص عادة ما يظهر هذه العناية<sup>1</sup>. ويؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة ليس التزاما بتحصيل نتيجة بل هو التزام يتحقق الوفاء به إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله ناقل عادي متوسط معني بأمره<sup>2</sup>.

وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه (في المادة 4 فقرة 1 من معاهدة بروكسل، والمادة 803 من القانون البحري الجزائري والمادة 27 من القانون الفرنسي 1966)<sup>3</sup>.

### عدم الصلاحية للملاحة وتداخلها مع الخطأ الملاحي:

تبدو المسألة واضحة من خلال القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية في 24 أكتوبر 1989 والتي أيدت قرار محكمة الاستئناف. وتتجلى الوقائع في ما يلي:

" في حالة فشل نظام التوجيه لسفينة (يتعلق الأمر هنا بسفينة Ogur-Islamoglou )، الناتج عن ماس كهربائي الناجم عن عدم كفاية حماية الدارة الكهربائية، هذا الفشل – الحاصل بسبب الإهمال الكبير للناقل في صيانة السفينة

1- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 260

2- مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. ص 106.

3- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 227.

وهو الالتزام الملقى على عاتقه، وليس بسبب خطأ ملاحي – إن الخطأ المتمثل في عدم صلاحية السفينة للملاحة يلعب دور مهم باعتبار أنه سيمحو المشاكل المتعلقة بمعايير الاختيار لتحديد ما إذا كان خطأ ملاحي أو لا، لا سيما بالمقارنة مع مشكل الرص " <sup>1</sup> .

ويقول M. Sériaux في هذا الصدد: " كل ما يمكن تنظيمه منذ الانطلاق، بما في ذلك التوقعات العادية للمخاطر التي تسبب أضراراً (من بينها نجد تصرفات التابعين) يتم اعتبارها كحالات تتعلق بعدم صلاحية السفينة للملاحة. بما في ذلك رص البضائع عندما تهدد سلامة السفينة أو سلامة بضائع أخرى. وبالتالي لا يعتبر كخطأ ملاحي العقود التي لا يمكن توقعها والتي لا يمكن السيطرة عليها من طرف التابعين، أثناء الرحلة، فيما يتعلق بقيادة السفينة " <sup>2</sup> .

### الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عيب خفي في السفينة

يعد عيباً ذاتياً في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات <sup>3</sup> .

يعفى الناقل البحري من المسؤولية بموجب معاهدة بروكسل 1924 بموجب المادة 4 فقرة 2 بند (ع) الذي ينص على إعفاء الناقل البحري في حالة العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة.

1- Mémoire M. Michael Guez. La responsabilité du capitaine de navire. P 34.

2- المرجع نفسه. ص 34.

3- مصطفى كمال طه. التأمين البحري. الضمان البحري. الدار الجامعية للطباعة والنشر. بيروت. لبنان. ص



ولم يخرج القانون الجزائري عن تقليده لمعاهدة بروكسل فقد نص في المادة 803 فقرة (ط) من القانون البحري على أن العيب الخفي للسفينة يعفي الناقل البحري من المسؤولية رغم الاهتمام الكافي وهو ما يعني اليقظة المعقولة في مفهوم معاهدة بروكسل. في حين أن القانون الفرنسي 1966 في المادة 27 فقرة (h) نص على العيب الخفي كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية إذا لم يتم هذا الأخير بالفحص الدقيق.

ولتفادي إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بكل سهولة، فيجب أن يكون العيب الخفي ناتج عن<sup>1</sup>:

- ✧ عدم توفر اليقظة المعقولة (المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 والمادة 803 من القانون البحري الجزائري)
- ✧ عدم القيام بالفحص الدقيق (المادة 27 من القانون الفرنسي 1966)

قانون هارتر الذي كان يتطلب أن تكون السفينة صالحة للملاحة ويدين الناقل الذي يستخدم سفينة غير صالحة للملاحة، حتى ولو عدم صلاحيتها للملاحة كانت تتعلق بالعيب الخفي، يعترف بأن الناقل يشترط عدم مسؤوليته عندما تكون عدم صلاحية السفينة للملاحة متعلقة بعيب خفي عندما يكون قد قام بالعناية اللازمة. وقد تم التوصل إلى مرحلة جديدة مع قواعد لاهاي و معاهدة بروكسل، عندما تصبح القاعدة التقليدية قاعدة قانونية. فلا يمكن للناقل اشتراط عدم مسؤوليته. القانون بنفسه هو الذي يعفيه في مثل هذه الحالة<sup>2</sup>.

1- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 14  
2- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 285

ويستنتج من كل ذلك أنه إذا قام الناقل ببذل الهمة الكافية واليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة للملاحة نتيجة عيوب لم تظهرها هذه اليقظة المعقولة فإنه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب التي لا تعود إلى عدم بذل الهمة الكافية<sup>1</sup>. وبعبارة أخرى، يجب على الناقل إثبات استحالة اكتشاف العيب الخفي رغم الفحص الدقيق (المنجز ببذل العناية الواجبة والمستمرة) والعلاقة السببية بين الصعوبات الفنية المتعلقة بالعيب الخفي، والخسائر التي تعرضت لها البضائع إذا أراد أن يعفى من مسؤوليته. إن التزامه ببذل العناية اللازمة ضرورية بشكل أساسي<sup>2</sup>.

فالالتزام ببذل العناية اللازمة يتعلق بذلك الالتزام الخاص بالرجل العادي (bon père de famille)<sup>3</sup> فلقد ألقى العميد Rodière الضوء على أن الإعفاء بسبب العيب الخفي للسفينة يكمن في تعقيدات السفن الحديثة<sup>4</sup>.

فإذا كانت القاعدة عامة فذلك لأنها معقولة، نظرا لتعقيدات السفينة الحديثة ونظرا لأن كل سفينة تخضع لزيارات فنية من ممثلين عن الإدارة وتفتيشات من طرف شركة التصنيف التي تقيمها يمكن القول إذن أن العيب الذي غاب عن رقابتهم كان خفيا لدرجة أنه كان غير متوقع من طرف الربان<sup>5</sup>. إلا أنه لا بد لاستفادة الناقل من الإعفاء بسبب العيوب الخفية للسفينة من أن يكون العيب خفيا فعلا، ولم يكن من الممكن على الشركة الفاحصة اكتشافه<sup>6</sup>.

1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 227.

2- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 14

3- Master Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit Tunisien. CDMT. P 48.

4- Master Didier Picon. المرجع السابق. ص 14.

5- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 286

6- هشام فرعون. القانون البحري. ص 221.

فلا تعتبر شهادات شركات الإشراف دليلاً قاطعاً على الصلاحية للملاحة وإنما مجرد قرينة قابلة لإثبات العكس. وتقدير ذلك متروك لقاضي الموضوع. ومن أجل التوفيق بين الحماية التي تغطيها المادة 4 فقرة 1 من معاهدة بروكسل وبين الالتزام الذي تفرضه المادة 3 فقرة 1 والخاص ببذل الهمة الكافية فإنه يبدو لازماً أن يكون بذل الهمة الكافية المشار إليه في المادة 4 فقرة 1 مشروطاً أيضاً بأن يكون قبل السفر وعند البدء فيه<sup>1</sup>.

فلا يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة إذا استطاع أن يثبت نسبتها إلى عيب خفي في السفينة باعتبار السفينة فيها من الآلات والمعدات الكثيرة والدقيقة مما يتعذر على الناقل الإحاطة بكل ما يحصل فيها من عيوب تستعصي عن الكشف<sup>2</sup> فيتعذر على الناقل أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية<sup>3</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن الوثائق الانجليزية تغطي تلف الآلات الناشئ عن عيب خفي بمقتضى الشرط المعروف باسم: **شرط انشماري (Inchmaree clause)** نسبة إلى السفينة التي كانت محلاً لدعوى شهيرة أمام مجلس اللوردات<sup>4</sup>.

كما لا يعد من قبيل العيب الذاتي قدم السفينة نتيجة مرور الزمن واستعمالها، ولهذا يتطلب الأمر قسطاً أكبر كلما زاد عمر السفينة، لأن قدم السفينة يزيد من فرص وقوع الخطأ<sup>5</sup>.

1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 227.

2- لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 125.

3- مصطفى كمال طه. مبادئ القانون البحري. ص 267.

4- (مجلس اللوردات 14 يوليو 1887 المجلة الدولية للقانون البحري 3-328). مصطفى كمال طه. التأمين البحري. الضمان البحري. ص 122.

5- المرجع نفسه. ص 121.

ولما كان قد سبق القول بأن الهمة الكافية يجب أن تبذل ليس من قبل مالك السفينة وحده وإنما من قبل تابعيه أو وكلائه، فإن الحماية التي تقررها المادة 4 فقرة 1 من معاهدة بروكسل فيما يتعلق بالحالة المادية للسفينة لا تغطي في الواقع إلا العيب الخفي الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة، والعيب الخفي هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق، فإذا كان يمكن كشفه بفحص دقيق فلا يكون خفياً إذ معناه أن الناقل لم يبذل همة كافية في سبيل كشفه<sup>1</sup>.

وعلاوة على ذلك، لا يجب الخلط بين العيب الخفي للسفينة وعدم صلاحية السفينة للملاحة، ما دامت هذه الأخيرة تتعلق بعيب ظاهر، كما أن العيب الخفي للسفينة لا يكون سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا قام هذا الأخير بال العناية اللازمة<sup>2</sup>.

إضافة إلى ذلك فإن العناية اللازمة المطلوب إنجازها من قبل الناقل لتفادي عدم صلاحية السفينة للملاحة أو العيب الخفي للسفينة، لا تحمل نفس المعنى في الحالتين وليس لها نفس التطبيق<sup>3</sup> ففي الحالة الأولى يقتصر الالتزام على بذل العناية المطلوبة في جعل السفينة صالحة للملاحة، على أن يكون العيب الخفي الذي ينسب إليه الضرر، مما يصعب كشفه بالفحص المعقول<sup>4</sup>.

---

1- كما حدث أن تلقت رسالة قمح نتيجة وصول ماء البحر إليها عن طريق التسرب من مسمار صدأ. أقام الناقل الدليل على القيام بعمليات تفتيش من هيئة التصنيف وفحص للسفينة في الحوض الجاف قبل شحن الشحنة. وكان المسمار المعيب يقع في منطقة معرضة بشكل خاص لسرعة تآكل الطلاء. قضى بأن حالة المسمار عند التفتيش أظهرت أن السفينة كانت غير صالحة عند بداية الرحلة، إلا أن عدم الصلاحية لم ينشأ عن عجز أو تقصير في بذل الهمة من جانب الناقل ومن ثم لا يسأل عن التلف الذي أصاب الشحنة. أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 227.

2- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 35

3- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 287

4- لطيف جبر كوماني. القانون البحري. ص 125.

هذا ويقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على الناقل البحري أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء<sup>1</sup>.

غير أن الدكتور عادل علي المقدادي يرى أن هذه الحالة تتعارض مع التزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة، فمثل هذا الالتزام يفرض على الناقل تفادي أي عيوب فيها، وإذا ما وجدت هذه العيوب وكانت سببا في هلاك البضاعة أو تلفها فمن العدل أن يتحمل الناقل هذه الأضرار، لا أن يتخذ من العيب الخفي للسفينة حجة يبعد فيها المسؤولية عن نفسه<sup>2</sup>.

فيما يخص **معاهدة هامبورغ** فإنها لم تنص على هذه الحالة (اكتفت بحالتي الحريق ومحاولة إنقاذ الأرواح والأموال)، لكنها أشارت في المادة 5 فقرة 1 على أن: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"<sup>3</sup>.

1- <http://webcache.googleusercontent.com>

2- عادل علي المقدادي. القانون البحري. ص 134.

3- Master Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit Tunisien. CDMT. P 22

# المبحث الثاني

## الحالات المتعلقة بالبضاعة

لقد نصت المادة 4 فقرة 2 بند (م) من معاهدة بروكسل 1924 على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج من سبب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها.

معنى ذلك أنه لا محل لمسؤولية الناقل إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن عيب ذاتي في البضاعة. ويقصد بعيب البضاعة الذاتي أي سبب ناشئ من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على تسليمها للناقل، ويؤدي من غير تدخل الناقل إلى هلاك البضاعة أو تلفها<sup>1</sup>.

كما يعفى الناقل بسبب عجز الطريق أي النقص الواقع للبضاعة في الحجم أو الوزن وذلك بسبب طبيعتها الخاصة<sup>2</sup>.

وفي ما يلي سوف نتطرق لدراسة الحالتين المتعلقةتين بالبضاعة والتي من شأنهما إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، سواء العيب الذاتي للبضاعة، أو عجز الطريق.

1- مصطفى كمال طه. العقود التجارية. ص 186.

2- جلال وفاء محمدين. المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري. الدار الجامعية للطباعة والنشر. بيروت. لبنان. 1991. ص 369.

# المطلب الأول

إعفاء الناقل البحري من  
المسؤولية بسبب العيب  
الذاتي في البضاعة



بموجب معاهدة بروكسل 25 أوت 1624 والقانون الفرنسي 1966 والقانون الجزائري على حد سواء يعفى الناقل البحري عن الخسائر التي تلحق البضائع إذا كانت هذه الخسائر ناتجة عن عيب ذاتي في البضاعة.

لقد أعطت محكمة النقض تعريفا يتميز بوضوح كبير للعيب الذاتي: "العيب الذاتي هو ميل البضاعة للتدهور نتيجة إتمام النقل البحري في ظروف عادية". فمفهوم العيب الذاتي معروف جيدا نظرا لوفرة الاجتهادات القضائية، وعلى الناقل عبء إثباته<sup>1</sup>.

فالعيب الذاتي هو العيب الداخلي منذ الولادة، فمثلا يعتبر عيبا ذاتيا للدقيق في أنه يتقلص ويفقد وزنه مع مرور الزمن، وفي مقابل ذلك يعتبر إصابة الفستق بالديدان عيبا خفيا، أي شيئا مخفيا ومعيبا في البضاعة ولا يتوقع وجوده عادة مع أن البضاعة تكون قابلة لاجتذاب مثل هذا العيب. فإذا تحقق وجود العيب الذاتي في البضاعة فإن الناقل لا يسأل عن هلاك البضاعة المنقولة<sup>2</sup>.

يعرّف العميد Rodière العيب الذاتي للبضاعة من حيث الطبيعة الخاصة للبضاعة، هذا المفهوم رغم جماله إلا أنه لا يعطي تفسيراً حقيقياً: كل بضاعة لها طبيعة خاصة (الموز له طبيعة خاصة بالموز)، كل بضاعة ينبغي بالنتيجة اعتبارها وكأنها مصابة بعيب ذاتي (وجود طبيعة خاصة للموز، فكل موز له إذن عيب ذاتي)<sup>3</sup>.

1- Master M.Jean Charles Vincent. Responsabilité et obligation du chargeur en conteneur. P 41.

2- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 414.

3- Antoine Vialard. Droit maritime. Presses Universitaire de France. Paris. 1<sup>er</sup> édition. Octobre 1997. P 415.

عيب الشيء هو طبيعته نفسها فهو "مبدأ متأصل في الشيء" وليس بالضرورة عيب خفي<sup>1</sup>. والسؤال الذي يطرح هنا هو هل العيب الذاتي لبضاعة يجب أن يكون خفيا حتى يكون معفيا؟ القانون لا يميز الفرق من المعاهدة التي تتحدث عن العيب الخفي، طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضاعة (المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل - المادة 803 من القانون البحري الجزائري). لكن، لما يكون الناقل ملزما بإدراج تحفظات بسند الشحن بأن حالة البضاعة التي تكفل بها تتطلب، يبدو جيدا أنه لا يمكنه التبليغ عن العيوب الخفية لإعفاء نفسه<sup>2</sup>.

ويعني وجود العيب الذاتي وجود عيب في طبيعة البضاعة بحيث لا تصمد في مواجهة الحوادث العادية أثناء النقل رغم بذل الناقل العناية المطلوبة منه بموجب عقد النقل كأن تكون الحيوانات المنقولة مريضة تنفق أثناء النقل أو يلحق بها الأذى جراء سلوكها أو كانت البضاعة جلودا خاما رطبة تتعرض للتعفن أو التحلل أثناء النقل أو كانت حبوبا غير معاملة كيميائيا مما ساعد على انتشار الديدان والحشرات فيها<sup>3</sup>.

ليستفيد الناقل من غياب خطئه وبالتالي إعفائه، يجب عليه أن يثبت أن الأضرار ناتجة عن العيب الذاتي للبضاعة<sup>4</sup>. فلو ثبت أن هذه الأضرار ما كانت لتلحق البضاعة لو لا خطأ الناقل كتأخير شحنها أو تركها على الأرصفة مدة من الزمن معرضة للعوامل الجوية، فإن الناقل يتعرض للمسؤولية عن تلفها، كما لو

1- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 275

2- Antoine Vialard. Droit maritime. Presses Universitaire de France. P 415.

3- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 414.

4- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 57.

كانت البضاعة قضباناً من الحديد حيث تقرر أن الناقل غير مسؤول عن الصداً الزائد والثقوب<sup>1</sup>.

في حالة غياب التحفظات أثناء التحميل فإن الدليل على العيب الخفي يصبح صعباً، إن لم يكن مستحيلاً. أكثر من ذلك، في غياب أي تحفظ فإن عبارة "غير معروف الجودة" يجب اعتباره كتحفظ نمطي. للتوضيح أكثر، فإنه في حالة عدم وجود تحفظات فإن الظروف العادية للنقل وعدم احترام درجات الحرارة المتفق عليها أثناء التعاقد تجعل "المطالبة بالعيب الذاتي للبضاعة غير مقبولة". يجب على الناقل أن يأخذ في الاعتبار أن كل ادعاء بخصوص العيب الذاتي للبضاعة في غياب أي تحفظ يعتبر مرفوضاً حتى ولو تم تعبئة الحاوية وفق درجات الحرارة المتفق عليها وحتى وإن تم تحميل البضائع وفق الشروط المثلى للشحن<sup>2</sup>.

ولكن ماذا لو أن الناقل سلم وثيقة شحن نظيفة للشاحن إلا أنه أخذ منه من جهة ثانية وثيقة تعهد يتحفظ بها حول وضع البضاعة؟ إن العبرة في هذه الحالة لوثيقة الشحن في علاقة الناقل بالمرسل إليه، وعلى هذا فهو مسؤول عن كل هلاك أو تعيب قد يصيب البضاعة حتى يثبت أن ذلك يرجع إلى سبب خارج عنه<sup>3</sup>.

لكن في القرار المؤرخ في 04 مارس 1988 اعترف القضاة بإعفاء الناقل من المسؤولية نتيجة عيب خفي في البضاعة. السفينة Rochefort. الأضرار التي وقعت نتيجة المنصات التي تم تثبيت البضاعة عليها وتعبئتها في حاويات من قبل

1- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 415.

2- Master Didier Picon. المرجع السابق. ص 57.

3- هشام فرعون. القانون البحري. ص 218.

الشاحن. في حين أن البضاعة تعرضت للرطوبة بالمياه العذبة، ورغم غياب التحفظات إلا أن محكمة باريس أعتت الناقل من المسؤولية<sup>1</sup>.

وتقرير ما إذا كان هناك عيب ذاتي يعفي الناقل من المسؤولية يتوقف على النقل المتفق عليه في العقد، فإذا شحنت رسالة من السمك المملح دون أن يطلب الشاحن من السفينة توفير درجة تبريد معينة وكانت الشحنة قد ستفتت في أبرد مكان بالسفينة إلا أنها وجدت تالفة عند التفريغ فإن عدم تحمل الرسالة للنقل الذي اتفق عليه يعتبر عيبا ذاتيا لأن السمك لم يكن صالحا للرحلة التي تعاقد عليها الشاحن<sup>2</sup>.

والعيب الذاتي في البضاعة يعطي الناقل الحق بالتمسك بالإعفاء من المسؤولية لأنه غير ملزم بفحص البضاعة فحصا دقيقا مما يعرقل عمله ويحد من نشاطه المعتاد وله بالطبع أن يثبت العيب الذاتي في البضاعة بكافة الطرق وعليه أيضا أن يثبت أنه حافظ على الشيء المنقول حتى يتمتع بالإعفاء<sup>3</sup>.

يكفي الناقل، ليستفيد من الإعفاء، إثبات عيب الشيء، معنى ذلك طبيعة البضاعة، نظرا لظروف موضوعية للمكان والزمان، ويعكس تماما الأضرار التي لحقت بها<sup>4</sup>.

وقد يتعلق الأمر ببضاعة لا عيب فيها ولكن طبيعتها الذاتية لا تحتمل الرحلة البحرية ومخاطرها، كما لو تعلق الأمر بأنواع معينة من الأواني أو قطع الأثاث المصنعة من مواد هشة أو رقيقة لا تحتمل الرحلة البحرية رغم اتخاذ كافة

1- Mémoire Ma Li. L'état du navigabilité du navire. 2005. P 35

2- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 244.

3- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 415.

4- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 276

الاحتياطات لحفظها من قبل الشاحن والناقل<sup>1</sup>. وهو نظر معيب، ذلك أنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر وهو نظر معيب، ذلك أنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر فذلك قد يكون إما لأنه رغم سلامة التغليف فإن تداولها تم بطريقة معيبة بما يجعل الناقل مسؤولاً، وإما نتيجة إهمال من الشاحن إذ عهد إلى الناقل بالبضاعة بتغليف معيب، أو دون أن يبين على غلافها الخارجي طبيعتها، وهو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل<sup>2</sup>.

وزيادة على تمتع الناقل بالإعفاء من المسؤولية فإن له أن يطالب المرسل أو المرسل إليه بالتعويض عما أحدثته البضاعة المنقولة التي يوجد فيها العيب الذاتي من أضرار للناقل أو مستخدميه أو للبضائع الأخرى أو للسفينة (كما لو كانت مواد كيميائية موضوعة في براميل ليست سميكة الجدران ومن ثم انبعثت أثناء النقل أو حدثت فتحة في أحد البراميل حيث انسكبت المادة الكيميائية الحارقة على أرضية السفينة وامتدت للبضائع المجاورة فأثلفتها) وكما لو كانت البضاعة المنقولة حيوانات مريضة سببت عدوى لحيوانات أخرى مجاورة<sup>3</sup>.

يقع عبء إثبات العيب الذاتي للبضاعة على الناقل الذي يقع عليه التزام إثبات العلاقة السببية بين الضرر اللاحق بالبضاعة والعيب الذاتي الذي يمثل طبيعتها الخاصة.

هذا الإثبات سوف يكون من السهل عليه تقديمه عندما يتعلق الأمر بعيب (وليس للطبيعة البسيطة للشيء) كان قد طرحه في سند الشحن... فقاعدة حرية الإثبات تسمح بتقديم الدليل بأي وسيلة كانت بما في ذلك القرينة البسيطة<sup>4</sup>.

1- محمود مختار أحمد بريري. قانون التجارة البحرية. ص 376.

2- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. ص 69.

3- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 415.

4- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 278

# المطلب الثاني

إعفاء الناقل البحري من  
المسؤولية بسبب عجز  
الطريق

وهو الإعفاء الوارد بالمادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924 والمادة 803 من القانون البحري والمادة 27 من القانون الفرنسي على نفس النحو. لذلك سوف تقتصر دراستنا لإعفاء الناقل البحري بسبب عجز الطريق على معاهدة بروكسل كونها تمثل المبدأ الذي أخذت به مختلف التشريعات بما فيها الجزائرية والفرنسية على حد سواء.

ويقصد بعجز الطريق النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر أو الذي ينشأ عن طبيعة أو عيب ذاتي بها. ويحدث ذلك بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو بعض الفواكه، أو تتبخر بسبب الحرارة كالسوائل<sup>1</sup>.

وقد استقر العرف التجاري على السماح بنقص نسبة معينة تختلف باختلاف نوع البضاعة ومن ثم يعفى الناقل من المسؤولية عن هذا الحد من النقص الذي يسمى بعجز الطريق<sup>2</sup>.

ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق، ومن ثم فإن عجز الطريق يتحدد بنسبة مئوية تحدها العادات التجارية وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى. ولا يستثنى من هذه القاعدة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر طبيعتها بعامل الوقت أو الظروف الجوية التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية كالفولاذ والحديدية وسبائك المعادن<sup>3</sup>.

1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 243.  
2- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 389.  
3- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 243.

وقد جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية بأن الناقل يعفى طبقاً للمادة 4 فقرة 3 من معاهدة بروكسل من المسؤولية عن عجز الطريق طبقاً للنسب التي تحددها العادات التجارية ما لم يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن العجز نجم عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه، كما تواترت أحكام القضاء المصري على اعتماد ما جاء في قرار مدير عام الجمارك رقم 4 لسنة 1963 الذي حدد نسبة التسامح عن النقص الجزئي بواقع 5% من بضائع الصب، باعتبار هذه النسبة الحد الأقصى لما يمكن التسامح به، بمعنى أنها قد تكون أقل من ذلك<sup>1</sup>.

ويعفى الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق في حدود النسبة التي جرى عرف التجارة السماح بها، فإذا تجاوز العجز هذه النسبة خففت مسؤولية الناقل بنسبة العجز المسموح به. ومع ذلك فإذا كان الضرر الذي لحق البضائع قد نجم عن عيب ذاتي للبضاعة وخطأ من الناقل فإن المسؤولية تقسم بين الناقل والشاحن بنسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر<sup>2</sup>.

ويترك تقدير النسبة المسموح بها إلى المحكمة المختصة والتي تقرر هذه النسبة بالنظر إلى طبيعة البضاعة وظروف عملية النقل على ضوء العرف المتبع في ميناء الوصول<sup>3</sup>. فنجد عجز من 0,25 ، 0,50 ، 1 إلى غاية 5%. إذا كان بعد استعمال الميناء، خسرت البضاعة 2% من وزنها، فإن الناقل يمكنه أن يعفى من المسؤولية وفقاً لهذه النسبة دون تبرير آخر. إذا أفرغ على الأقل 98% من الوزن المنصوص عليه في سند الشحن، فإنه بذلك وفى التزامه. ليس مطالباً بأن يثبت شيئاً آخر<sup>4</sup>.

1- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 389.

2- أحمد محمود حسني. المرجع السابق. ص 243.

3- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 413.

4- René Rodière. Traité Général de droit maritime. Tome 2. P 279



## بعض تطبيقات عجز الطريق<sup>1</sup>:

بعض حالات تحقق عجز الطريق	بعض حالات تحقق عجز الطريق
إذا كانت الخسائر ناتجة فقط عن حقائق ممزقة في حين أن الحقائق السليمة احتفظت بوزنها الأصلي.	خسارة بنسبة 5% ناتجة عن بقايا زيت النخيل في عنابر ومضخات السفينة.
إذا كانت الخسائر تفوق نسبة العجز المعروف. في هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن الخسائر التي تتجاوز النسبة المعترف بها بشكل طبيعي.	خسارة بنسبة 2% من الصويا منقولة في السائبة.
إذا لم يستطع الناقل أن يثبت أن البضاعة تعرضت لعجز الطريق.	خسارة بنسبة 0,5 من زيت الوقود

فإذا ما ثبت أن نسبة عجز الطريق بالنسبة لبضاعة معينة هي 1 % مثلا فإن للناقل أن يتمسك بذلك دون أن يطالب بأي تبرير أو إثبات، فإذا ما سلم الناقل في ميناء الوصول إلى صاحب البضاعة 99 % من الوزن الثابت بسند الشحن يكون قد أوفى التزامه، وإذا ما كانت نسبة العجز في الرسالة 5 % فإن مسؤولية الناقل تخفف بمقدار النسبة المسموح بها وهي 1% ويتعين عليه تعويض صاحب البضاعة عن الباقي فلا يتحمل الناقل المسؤولية عن العجز جميعه، وإنما هو يتحمل ذلك إذا أثبت أن العجز ناشئ عن خطئه أو خطأ أحد تابعيه، فهو يسأل عن العجز حتى لو كان في حدود نسبة السماح المقررة إذا ما أثبت المدعي أنه راجع إلى خطأ تابعيه<sup>2</sup>.

1- Master Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises. P 56 .

2- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة. ص 70.

ونظرا لعدم وجود نص قانوني في هذا الشأن فإن القضاء دأب على الأخذ بشهادة جهات الاختصاص في هذا المجال كالشهادات الصادرة عن غرفة التجارة أو غرفة الصناعة أو تلك الصادرة عن مؤسسة الموانئ باعتبار كل منها جهة اختصاص وخبرة في أنواع البضائع وطرق نقلها ونسبة العجز المسموح بها في كل نوع من أنواع بضاعة الصب<sup>1</sup>.

وعلى ذلك فإن الناقل يعفى من المسؤولية الناجمة عن نقص البضاعة المنقولة صبا طبقا للنسب التي حددتها الأعراف البحري ما لم يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن العجز ناتج عن خطأ الشاحن أو أحد تابعيه، وفي مقابل ذلك يقع على الناقل إثبات العرف الذي يحتج به إذا لم يستقد من التمسك بالخطأ الملاحى<sup>2</sup>.

وإذا كانت وثيقة الشحن تشمل عدة أشياء مقسمة إلى مجموعات أو طرود حدد النقص المتسامح فيه على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معينا على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه<sup>3</sup>.

1- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. ص 414.

2- المرجع نفسه، ص 414.

3- مصطفى كمال. العقود التجارية. ص 187.

# خاتمة

إن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس التزام الناقل بتحقيق نتيجة، وتمثل هذه النتيجة في نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل عادة في نقل البضاعة. فالناقل يضمن الهلاك والتلف وضمن عدم تأخر وصول البضاعة بمجرد حصوله مما يفيد بأن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس تحقق الضرر.

غير أنه يستطيع الناقل البحري إعفاء نفسه من المسؤولية إذا تحققت أحد الحالات الواردة على سبيل الحصر والتي تضمنتها معاهدة بروكسل 1924 واعتمد عليها المشرع الجزائري في أخذ أكبر عدد من تلك الحالات محاولة منه في خلق توازن في عقد النقل البحري من خلال إعفاء الناقل من المسؤولية بموجب المادة 803 من القانون البحري بحالاتها الإثني عشر (12)، لجعل طرفي عقد النقل البحري في مركز قوة على حد سواء.

غير أنه ونظرا لكون معاهدة بروكسل 1924 جاءت منحازة لمصالح الناقلين على حساب الشاحنين، عمدت قواعد هامبورغ 1978 إلى إتباع قواعد أشد بشأن مسؤولية الناقل البحري بأن حذفت الإعفاءات المحددة بموجب اتفاقية بروكسل 1924 والتي كانت تصب في مصلحة الناقل، وذلك بهدف محاولة خلق موازنة بين مصالح كل من الناقلين والشاحنين، لكن ما جاءت به قواعد هامبورغ منح الناقل إعفاءا هاما من شأنه جعل الهدف المرجو من هذا التقليص بعيد المنال.

فالناقل بإمكانه إعفاء نفسه من المسؤولية متى أثبت هو وتابعيه أو وكلائه أنهم قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي الحادث ونتائجه.

وأمام إخفاق كل من معاهدة بروكسل 1924 وبروتوكولاتها ومعاهدة هامبورغ 1978 من إصلاح العيوب التي تشوب عقد النقل البحري ظهرت اتفاقية جديدة إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 تسمى قواعد روتردام - Rotterdam Rules وهي أحدث اتفاقية للنقل البحري لم تدخل حيز النفاذ بعد.

ومن أهم ما جاءت به اتفاقية روتردام من أحكام أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية كل من الناقل والشاحن، راعت فيها قواعد العدالة، محاولة بذلك تعويض النقص الذي عرفته المعاهدتين السابقتين.

فهل تنتج هذه الاتفاقية بعد دخولها حيز النفاذ من تحقيق ما عجزت عن تحقيقه معاهدة بروكسل 1924 ومعاهدة هامبورغ 1978 ؟

# المسئلة الحقيقية

## الملحق الأول:

اتفاقية بروكسل

25 أوت سنة 1924

www.lyyat.com

## معاهدة دولية

### خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن

#### أمضيت ببروكسل بتاريخ 25 أوت سنة 1924

بما أن رئيس الجمهورية الألمانية ورئيس جمهورية الأرجنتين وصاحب جلالة ملك البلجيك ورئيس جمهورية شيلي ورئيس جمهورية كوبا وصاحب الجلالة ملك الدانمارك وايسلاندا وصاحب الجلالة ملك اسبانيا ورئيس دولة استونيا ورئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية ورئيس جمهورية فنلندا ورئيس الجمهورية الفرنسية وصاحب الجلالة ملك المملكة المتحدة البريطانية وايرلندا والممتلكات البريطانية فيما وراء البحار وإمبراطور الهند وصاحب السمو حاكم مملكة هنجاريا وصاحب الجلالة ملك ايطاليا وصاحب الجلالة إمبراطور اليابان ورئيس جمهورية ليتوانيا ورئيس جمهورية المكسيك وصاحب الجلالة ملك النرويج وصاحبة الجلالة ملكة هولاندا ورئيس جمهورية بيرو ورئيس جمهورية بولندا ورئيس جمهورية البرتغال وصاحب الجلالة ملك رومانيا وصاحب الجلالة ملك الصرب والكروات و السلوفين وصاحب الجلالة ملك السويد ورئيس جمهورية الأوروغواي . قد اقرروا فائدة الاتفاق فيما بينهم على توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن - فقد قرروا إبرام معاهدة لهذا الغرض وعينوا من سيأتي ذكرهم مفوضين عنهم.

- . رئيس الجمهورية الألمانية .
- . فون كملر وزير المانيا فى بروكسل .
- . رئيس جمهورية الارجننتين .
- . صاحب الجلالة ملك البلجيكين .



- . ل فرانك وزير المستعمرات ورئيس . لجنة الملاحة الدولية . ا
- . .
- . لجين عضو مجلس الشيوخ ونائب . رئيس لجنة الملاحة الدولية
- . ف .
- . سوهو دكتور في القانون وسكرتير لجنة . الملاحة الدولية
- . والأستاذ في جامعة بروكسل .
- . رئيس جمهورية شيلي .
- . رئيس جمهورية كوبا .
- . صاحب الجلالة ملك الدانمارك وايسلاندا .
- . صاحب الجلالة ملك اسبانيا .
- . الماركيز دي جيماري سفير اسبانيا ببروكسل .
- . رئيس الدولة الاستونية .
- . بوستا وزير استونيا ببروكسل .
- . رئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية .
- . وليم فيلبس سفير الولايات . المتحدة الأمريكية ببروكسل
- . رئيس جمهورية فنلندا .
- . رئيس الجمهورية الفرنسية .
- . م هربيت سفير فرنسا ببروكسل .
- . صاحب الجلالة ملك المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا
- . والممتلكات البريطانية فيما وراء البحار وإمبراطور الهند.

- . المحترم السير جورج صاحب الجلالة البريطانية بيروكسل .
- . صاحب السمو حاكم مملكة المجر .
- . جناب الكونت اولفيه فواكزكسكى .
  
- . بارون دى بابينتر القائم باعمال . المجر بيروكسل .
- . صاحب الجلالة ملك ايطاليا .
- . دانيو القائم باعمال ايطاليا (بالنيابة) بيروكسل .
- . صاحب الجلالة امبراطور اليابان .
- . ادانتشى سفير اليابان بيروكسل .
- . رئيس جمهورية ليتوانيا .
- . رئيس جمهورية المكسيك .
- . صاحب الجلالة ملك النرويج .
- . صاحبة الجلالة ملكة هولندا .
- . رئيس جمهورية البيرو .
- . رئيس جمهورية بولندا ومدينة دانتريج الحرة .
- . الكونت جان مسرمبك . وزير بولندا بيروكسل . رئيس جمهورية البرتغال .
- . صاحب الجلالة ملك رومانيا .
- . هنرى كاترجى وزير رومانيا بيروكسل . صاحب الجلالة ملك الصرب و الكروات و السلوفين .

• سترازنيكي وفيرونا . صاحب الجلالة ملك السويد .

• رئيس جمهورية الاوروجواى .

المفوضون قانونا لذلك اتفقوا على ما يأتي :

في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي :

(أ) ناقل " يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل .

(ب) " عقد نقل " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا , كذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن .

(ج) " بضائع " تشمل الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في عقد النقل وأن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

(د) " سفينة " يراد بها كل مركب مستعملة في نقل البضائع بحرا.

(هـ) " نقل البضائع " ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها منها.

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحرا المسئوليات و يخضع للالتزامات و يتمتع بالحقوق و الإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد , و ذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع و تشوينها و رصدها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها .

(أولا ) على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه للأغراض الآتية :

(أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر .

(ب) تجهيز السفينة و تقييمها و تموينها على الوجه المرضي.

(ج) إعداد العنابر و الغرف و المبردة و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها و نقلها و حفظها.

(ثانيا) مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة و تشوينها و رصدها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفرغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة.

(ثالثا) على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع و أخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

(أ) العلاقات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع و ذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المتعلقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر .

(ب) عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

(ج) حالة البضائع و شكلها الظاهر . و مع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدد أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها .

(رابعا ) يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة 3 , أ و ب و ج من هذه المادة ما لم يقيم

الدليل على خلاف ذلك , ومع ذلك لا يسمح بإثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد تم تحويله إلى طرف ثالث يعمل بحسن نية.

(خامسا ) يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات و العدد و الكمية و الوزن حسب البيانات التي يقدمها , و على الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك و التلف و المصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة البيانات , و حق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته و تعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن.

(سادسا) إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف ، و بماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكالة في ميناء التفريغ قبل أو في تسليم البضاعة و وضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل وإن هذا التسليم يعتبر - إلى أن يثبت العكس - قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن . و إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم . و لا يترتب أي أثر هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها . مع عدم الإخلال بالفقرة " سادسا " مكرر لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه .

ومع ذلك إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك . و على الناقل و مستلم البضاعة في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا تقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة و التحقق من عدد الطرود .

( سادسا مكرر ) يجوز إقامة دعوى تعويض ضد طرف ثالث بعد فوات السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت خلال الوقت المسموح به طبقا لقانون المحكمة المختصة بالموضوع ومع ذلك لا يجوز أن يقل الوقت المسموح به عن ثلاثة شهور تبدأ من اليوم الذي يكون فيه الشخص الذي أقام دعوى التعويض قد سدد المطالبة أو يكون قد تم إعلانه في الدعوى المرفوضة ضده .

(سابعاً) إذا تم شحن البضائع فان سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الريان أو وكيل الناقل إلى الشاحن يجب أن يؤشر عليه بكلمة ( مشحون ) متى طلب الشاحن ذلك على شرط أنه إذا كان الشاحن سبق أن استلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع فعليه أن يرد هذه الوثيقة مقابل استلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة ( مشحون ) . و للناقل أو الريان أو الوكيل الحق في التأشير في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها أو أسماء السفينة أو السفن التي شحنت عليها البضائع و تاريخ أو تواريخ الشحن ، و متى تأشر على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة بمثابة سند شحن مؤشر عليه بكلمة ( مشحون ) إذا احتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة ( ثالثة ) .

(ثامناً) كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا ، ولا يترتب عليه أثر ما، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى

الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية .

1- تطبق الدفوع و حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في جميع الدعاوى ضد الناقل بالنسبة لفقد أو تلف البضاعة موضوع عقد النقل سواء كانت الدعوى مصدرها المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية .

2 - إذا أقيمت دعوى من هذا القبيل ضد تابع الناقل أو وكيله ( ولا يكون التابع أو الوكيل متعهدا مستقلا بذاته ) فيكون لهذا التابع أو الوكيل أن يستفيد من الدفوع و حدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يثيرها بموجب هذه الاتفاقية .

3 - لا يجوز أن تتجاوز مجموع المبالغ المستحقة على الناقل و وكلائه وتابعيه بأية حال الحدود المبينة في هذه الاتفاقية .

4 - ومع ذلك لا يخول لتابع الناقل أو وكيله الاستفادة من أحكام هذه المادة إذا ثبت أن التلف قد نتج عن فعل أو تقصير من التابع أو الوكيل أرتكب بقصد التسبب في هذا التلف أو عن استهتار و علم باحتمال أن ينتج عنه هذا التلف.

(أولا ) لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائدا إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرض ولإعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة و جميع الأقسام الأخرى التي يشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها , وذلك طبقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة و في جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة .

(ثانيا) لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن :

(أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه .

(ج) مخاطر البحر أو المياه الملاحية أو أخطارها أو حوادثها.

(د) القضاء و القدر .

- (هـ) حوادث الحرب .
- (و) أعمال الأعداء العموميين.
- (ز) إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلة أو شعب أو حجز قضائي.
- (ح) قيود الحجز الصحي.
- (ط) عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله .
- (ي) الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان سواء أكان السبب كلياً أم جزئياً .
- (ك) الفتن أو الاضطرابات الأهلية .
- (ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.
- (م) العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج من سبب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها .
- (ن) عدم كفاية التغليف .
- (س) عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات .
- (ع) العيوب الخفية التي لا تكشفها البقطة المعقولة.
- (ف) أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء و يحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي و لا لفعل الناقل و لا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف .
- (ثالثاً) لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو بالسفينة , و الذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهمال أو عمل وكلاءه أو مستخدميه أو خطئهم .
- (رابعاً) لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة و لعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول و لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك .

(خامسا ) (ا) لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعته وقيمتها قبل الشحن و اثبت ذلك في سفن الشحن

(ب) تحسب القيمة الكلية للتعويض بالرجوع إلى قيمة هذه البضاعة في المكان والزمان الذي أفرغت فيه السفن أو الذي كان ينبغي أن تفرغ فيه طبقا للعقد. وتحدد قيمة البضاعة طبقا لسعر الصرف فإذا لم يوجد فطبقا لسعر السوق المتداول فإذا لم يوجد كلا السعرين فيرجح إلى القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع و الصنف.

(ج) في الأحوال التي تستخدم فيها عبوات أو طبالي أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضاعة يعتبر عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سندات الشحن والتي تحتويها وسيلة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة . وفيما عدا ما تقدم ذكره تعتبر وسيلة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة .

(د) يعتبر الفرنك وحدة مكونة من 65,5 مليمجرام من الذهب بدرجة نقاوة 00,900 وينظم قانون المحكمة المختصة بالموضوع تاريخ تحويل القيمة المحكوم بها إلى العملة الوطنية .

(هـ) لا يخول للناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عنها في هذه الفقرة إذا اثبت أن الضرر نتج عن فعل أو أعمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر أو عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث الضرر.

(و) يعتبر بيان الشاحن الوارد في سند الشحن و المذكور في البند (1) من هذه الفقرة إثباتا لنوع البضاعة ما لم يثبت الشاحن عكس ذلك.

(ز) يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى آخر يختلف عن الحد المنصوص عليه في الفقرة (ا) عن هذه الفقرة بشرط ألا يكون الحد الأقصى المعين على هذا النحو اقل من الحد الأقصى المذكور في البند سالف الذكر .

(ح) 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.



(سادسا) البضائع القابلة للانتهاب أو الانفجار أو الخطر التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها يجوز في أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها و إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض , و يكون شاحن هذه البضائع مسؤولا عن الأضرار و المصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة , و إذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطرا على السفينة أو على شحناتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء .

للناقل أن يتنازل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها , كما يجوز أن يزيد في مسؤولياته و التزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردة في سند الشحن المسلم إلى الشاحن . و لا يسرى أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار فتسرى أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات و لا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية.

مع عدم الإخلال بأحكام المواد السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يخص بضائع معينة مهما كان نوعها أي عقد يكون مشتملا على أي شروط بصدد مسؤوليات الناقل و التزاماته بالنسبة لهذه البضائع و كذلك بصدد حقوق الناقل و إعفاءاته بالنسبة لنفس هذه البضائع أو بصدد التزاماته الخاصة بكفالة صلاحية السفينة للسفر على ألا يكون هذا الاتفاق مخالفا للنظام العام أو بصدد عناية مستخدم الناقل أو وكلائه أو يقظتهم فيما يتعلق بالشحن و التشوين و الرص و النقل و الحفظ و العناية بالبضائع المنقولة بحرا و تفريغها , على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن يكون قد صدر أو يصدر أي سند شحن و أن يدون الشرط المتفق عليه في إيصال وثيقة غير قابلة للتحويل و يؤشر عليه بما يفيد ذلك . و كل اتفاق يتم على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل. غير انه قد اتفق على أن هذه المادة لا تنطبق على المشحونات التجارية العادية التي تحصل خلال المعاملات التجارية العادية, وإنما تنطبق فقط على المشحونات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها و حالتها وظروف شحنها والظروف والمواعيد والشروط التي يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر اتفاقا خاصا .

لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطا أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها

أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحرا .

لا تعدل أحكام هذه المعاهدة حقوق أو التزامات الناقل كما تنتج من كل قانون معمول به الآن و خاص بتقييد مسؤولية أصحاب السفن البحرية.

"لا تؤثر هذه الاتفاقية على أحكام أية اتفاقية دولية أو قانون محلي ينظم إحكام المسؤولية عن الأضرار الذرية "

"تسرى أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن خاص بنقل البضاعة بين موانئ دولتين مختلفتين مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر يهمه الأمر في الأحوال الآتية :

(أ) أن يكون سند الشحن صادرا في دولة متعاقدة.

(ب) أو يكون النقل من ميناء في دولة متعاقدة.

(ج) أو يشترط في العقد المبين أو الثابت في سفن الشحن أن قواعد هذه الاتفاقية أو أن قانون أية دولة مطبقة أو تحكم العقد . وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه الاتفاقية على سندات الشحن المذكورة أعلاه. ولا تمنع هذه المادة دولة متعاقدة من تطبيق قواعد هذه الاتفاقية على سندات شحن لم تشملها الفقرات السابقة.

بعد فترة سنتين على الأكثر من تاريخ التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي أظهرت استعداد للتصديق على المعاهدة لكي تقرر إذا كان هناك محل لوضع المعاهدة موضع التنفيذ و توضع التصديقات بمدينة بروكسل في التاريخ الذي تعينه الحكومات المذكورة باتفاقها و يثبت أول إيداع للتصديق بمحضر يوقع عليه من ممثلي الدول التي اشتركت فيه و من وزير الخارجية البلجيكية . و تتم الإيداعات اللاحقة بإعلان كتابي مصحوب بوثيقة التصديق و يرسل إلى الحكومة البلجيكية. و يتعين على الحكومة البلجيكية أن تقوم مباشرة بالطريق السياسي بتسليم الدول التي أمضت المعاهدة الحالية أو التي انضمت إليها صورة مصدقا عليها و مطابقة للمحضر الخاص بالإيداع الأول للتصديقات و للإعلانات المبينة بالفقرة السابقة , و كذلك لوثائق التصديق المرفقة بها و في الأحوال المذكورة بالفقرة السابقة تبين الحكومة المشار إليها في نفس الوقت التاريخ الذي وصلها فيه الإعلان .

تستطيع الدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنضم إليها سواء أكانت قد مثلت أم لم تمثل في المؤتمر الدولي ببروكسل . و على الدولة التي ترغب في هذا الانضمام أن تعلن هذه الرغبة كتابة إلى الحكومة البلجيكية فترسل إليها وثيقة

الانضمام لتودع في محفوظات الحكومة إليها. و تبلغ الحكومة البلجيكية مباشرة جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية و المنضمة إليها صورة مطابقة للإعلان و لوثيقة الانضمام مبينا فيها التاريخ الذي وصل فيه الإعلان .

تستطيع الجهات العليا المتعاقدة وقت التوقيع على إيداع التصديقات أو وقت الانضمام أن تصرح بأن قبولها للمعاهدة الحالية لا يسرى . أما على بعض أو على جميع أقطار الدومنيون المستقلة أو مستعمراتها أو ممتلكاتها أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيها وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها و بالتالي تستطيع هذه الجهات العليا المتعاقدة أن تتضمن فيما بعد مفردة باسم الواحدة أو الأخرى من هذه الدومنيون المستقلة أو المستعمرات أو الممتلكات أو البلاد المشمولة بحمايتها الأراضي الكائنة فيما وراء البحار التي كانت قد استبعدت في التصريح الأصلي و تستطيع أيضا هذه الجهات العليا , طبقا لهذه الأحكام نقص المعاهدة الحالية على حدة بالنسبة لواحدة أو أكثر من الدومنيون المستقلة و المستعمرات و الممتلكات و البلاد المشمولة بحمايتها و الأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها .

تسرى المعاهدة الحالية بالنسبة للدول التي اشتركت في الإيداع الأول للتصديقات بعد عام من تاريخ محضر الإيداع المذكور . أما بالنسبة للدولة التي ستصدق عليها فيما بعد و كذلك في الأحوال التي سيحصل فيها التنفيذ فيما بعد طبقا لنص المادة 13 فتسرى الاتفاقية المذكورة بعد ستة أشهر من تاريخ وصول الإعلانات إلى الحكومة البلجيكية تبعا لما جاء بالمادة 11 فقرة 2 وبالمادة 12 فقرة 2 .

إذا حدث أن رغبت إحدى الدول المتعاقدة نقض هذه الاتفاقية فيجب إعلان هذا النقص كتابة إلى الحكومة البلجيكية , و يتعين على هذه أن تبعث بصورة مطابقة منه إلى جميع الدول الأخرى مع إخطارها بتاريخ وصول النقص إليها . يسرى هذا النقص بالنسبة للدولة التي أعلنته بعد سنة واحدة من تاريخ وصول الإعلان للحكومة البلجيكية.

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات على هذه المعاهدة . و على الدولة التي تريد استعمال هذا الحق أن تعلن رغبتها هذه قبل سنة إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى دعوة المؤتمر . عمل في بروكسل من نسخة واحدة في 25 أغسطس سنة 1924 . عن ألمانيا :

• الإمضاء - كملر . عن جمهورية الأرجنتين .

• الإمضاء - لويس فرانك . عن البلجيك .

- . الإمضاء - البير ليجين سوهر . عن شيلي .
- . عن جمهورية كوبا .
- . عن الدانمارك .
- . عن أسبانيا : الإمضاء - المركيز فيلا لوبار . عن أستونيا .
- . الإمضاء - بوستا . عن الولايات المتحدة الأمريكية .
- . الإمضاء - وليم فيليبس . عن فنلندا .
- . عن فرنسا : الإمضاء - موريس هربيت .
- . عن بريطانيا العظمى .
- . الإمضاء - جورج جراهام . عن هنجاريا .
- . الإمضاء - وراکز يكسكى . عن إيطاليا .
- . الإمضاء - جوليودانيو . عن اليابان .
- . الإمضاء - م .
- . أداتشى . مع التحفظات المبينة بالذاكرة المتعلقة بهذه المعاهدة المرفقة بخطابي المؤرخ 25 أغسطس سنة 1925 إلى صاحب السعادة أميل فاندروفيلد وزير خارجية بلجيكا . عن ليتونيا ..
- . عن المكسيك .
- . عن النرويج .
- . عن هولاندا .
- . عن بيرو .
- . عن بولندا ومدينة دانتريج الحرة .
- . عن البرتغال .
- . عن رومانيا .

- . الإمضاء - هنرى كاتارجى . عن مملكة الصرب والكروات والسلوفين .
- . الإمضاء - دكتور ميلوراد سترازنيك - دكتور فيرونا . عن السويد .
- . عن أوجواي :

### برتوكول التوقيع

اتفق المفوضون الموقعون أدناه عند توقيعهم على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن, على أن يكون للبرتوكول الحالي نفس القوة ونفس الأثر كما لو كانت الأحكام المقررة فيه مدرجة في صلب المعاهدة التي هو خاص بها. و يمكن للجهات العليا المتعاقدة تنفيذ هذه المعاهدة أما بإعطائها قوة القانون أو بإدخال القواعد التي تقررها هذه المعاهدة في تشريعها الأهلي بالشكل الذي يتناسب مع هذا التشريع . و تحتفظ لنفسها الحق بنوع خاص :

1. بأن تقرر أنه في الحالات المشار إليها في المادة 4 فقرة 2 من ج إلى ع لحامل سند الشحن أن يثبت خطأ الناقل الشخصي أو أخطاء مستخدميه الذين لا تشملهم الفقرة (أ) . (2) بأن تطبق المادة 6 فيما يتعلق بالملاحة الساحلية الأهلية على كافة أنواع البضائع دون مراعاة للقيد المبين بالفقرة الأخيرة من المادة المذكورة . عمل ببروكسل من نسخة واحدة في 25 أغسطس سنة 1924 .

- . عن ألمانيا : الإمضاء - كملر .
- . عن جمهورية الأرجنتين :
- . عن البلجيك :
- . الإمضاء - لويس فرانك :
- . الإمضاء - البير لجين .
- . الإمضاء - سوهر . عن شيلي
- . عن جمهورية كوبا :
- . عن الدنمارك :

- عن أسبانيا :
- الإمضاء - المركيز دي فيلا لوبار. عن استونيا :
- الإمضاء - يوستا . عن الولايات المتحدة الأمريكية :
- الإمضاء - وليم فيلبس . عن فنلندا :
- عن فرنسا :
- الإمضاء - مغوريس هربيت . عن بريطانيا العظمى :
- الإمضاء - جورج جراهام . عن المجر :
- الإمضاء - فوراكزيكس . عن ايطاليا :
- الأمضاء - جوليودانيو . عن اليابان :
- عن ليتونيا :
- عن المكسيك :
- عن النرويج :
- عن هولاندا :
- عن البيرو :
- عن بولندا ومدينة دانزيح الحرة :
- الإمضاء - سزيمبك . عن البرتغال :
- عن رومانيا :
- الإمضاء - هنرى كاتارجى . عن مملكة الصرب والكروات والسلوفين :
- الإمضاء - دكتور ميلوارد . :
- الإمضاء - دكتور فيرونا . عن السويد :
- عن أوجواي :

## محضر التوقيع بالإمضاءات

أنه في يوم 25 أغسطس سنة 1924 عرضت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن بمقرر وزارة الخارجية البلجيكية لتوقيع مفوضي الدولة التي مثلت في المؤتمر الدولي للقانون البحري . وقد وصلت بالتوالي توقيعات المفوضين الواردة أسماؤهم فيما يلي :

في 8 سبتمبر سنة 1924 عن البلجيك :

ل فرانك .

ليجين .

سوهر . وفي 15 نوفمبر سنة 1924 عن بريطانيا العظمى :

المحترم السير جورج . وعند التوقيع على المعاهدة الحالية قدم سعادته باسم حكومته إقرار أرفقت عباراته بصفة ملحقة للمحضر الحالي . في 28 فبراير سنة 1925 عن فرنسا :

م هربيت . في 12 مارس سنة 1925 عن رومانيا :

هنري كاتارجي . في 23 يونيو سنة 1925 عن الولايات المتحدة الأمريكية :

وليم فيلبس . في 22 أغسطس سنة 1925 عن بولندا ومدينة دانزيغ الحرة ، الكونت جان سزيمبك . في 24 أغسطس سنة 1925 عن الجمهورية الألمانية :

فون كملر في 24 أغسطس سنة 1925 عن أسبانيا :

المركيز دي فيلالو بارودي جيماري . في 25 أغسطس سنة 1925 عن اليابان :

اداتشي . عند التوقيع على المعاهدة الحالية قدم سعادته باسم حكومته إقرار أرفقت عباراته بصفة ملحقة للمحضر الحالي وذلك بخلاف بروتوكول التوقيع . في 17 سبتمبر سنة 1925 عن إيطاليا :

جوليو دانيو . في 8 أبريل سنة 1926 عن المجر : الكونت .

راكرز بكسكي . في 10 أبريل سنة 1926 عن استونيا :

يوستا . في 10 أبريل سنة 1926 عن مملكة الصرب والسلوفين : سترازنيكي .  
وفيرونا.

### السفارة الإمبراطورية اليابان

مذكرة مرفقة بالخطاب المرسل من سعادة سفير اليابان إلى سعادة وزير خارجية  
البلجيك بتاريخ 25 أغسطس سنة 1925 . عند التوقيع على المعاهدة الدولية  
الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن يقرر الموقع أدناه المفوض  
عن اليابان بالتحفظات الآتية:

(أ) عن المادة 4 :

تحتفظ اليابان - إلى أن تصدر أوامر أخرى - بقبول أحكام البند 1 فقرة 2 من  
المادة 4 . (ب) من رأى اليابان أن المعاهدة بجملتها لا تطبق على الملاحة  
الساحلية الأهلية , وعليه فلا محل للنص على أحكامها في البروتوكول . ومع كل  
فإذا كان الأمر بخلاف ذلك تحتفظ اليابان لنفسها بحق تنظيم الملاحة الساحلية كما  
يتراءى لها بتشريعيها الخاص . ( الإمضاء ) م .

ادانتشى . بروكسل في 25 أغسطس سنة 1925 . صورة طبق الأصل مصدق  
عليها :

سكرتير عام وزارة الخارجية البلجيكية . أنا الموقع أدناه سفير صاحب الجلالة  
البريطانية في بروكسل بتوقيعي على بروتوكول التوقيع على المعاهدة الدولية  
الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن في هذا اليوم الخامس عشر  
من شهر نوفمبر سنة 1924 أثبت الإقرارات الآتية عملا بتعليمات حكومتي :

أقرر أن حكومة حضرة صاحب الجلالة البريطانية تأخذ بالتحفظ الأخير الوارد  
بالبروتوكول الإضافي لمعاهدة سندات الشحن . وأقرر أيضا أن توقيعي يسرى فقط  
على بريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية وأحفظ الحق لكل من الدمنيون البريطانية  
والمستعمرات والممتلكات الكائنة فيما وراء البحار والمشمولة بالحماية ولكل من  
البلاد الواقعة تحت انتداب صاحب الجلالة البريطانية بأن تنضم إلى هذه المعاهدة  
طبقا للمادة 13 . ( الإمضاء ) جورج جراهام . سفير صاحب الجلالة البريطانية  
في بروكسل . بروكسل في هذا اليوم الخامس عشر من شهر نوفمبر سنة  
1924 .



## الملحق الثاني:

# قائمة الدول المصادقة على اتفاقية بروكسل لعام 1924

www.lyyat.com

قائمة الدول التي صدقت والتي انضمت إلى معاهدة بروكسل  
لسندات الشحن لعام 1924

التاريخ	اسم الدولة	التاريخ	اسم الدولة
			<u>التصديقات:</u>
	فوكلاند-فيجي-جامبيا-جبل طارق-جلبرت وايليس-غيانا البريطانية-هندوراس-هنغ كونغ-جاميكا-(كايما وكيكاس-ترك) كينيا ليوارد (انتجوييا-دومنيك ومونسرات-سان كريستوفر-نقيس-جزر فيرجي البريطانية	1930/06/02 <b>1937/01/04</b> 1939/07/01 1930/06/02 1930/06/02 1938/10/07 1957/07/01 1936/10/26	بلجيكا <b>فرنسا</b> ألمانيا بريطانيا العظمى وشمال أيرلندا هنغاريا إيطاليا اليابان بولندا
1930/12/02	ولايات الملايا المتحدة	1937/08/04	رومانيا
1930/12/02	ولايات الملايا غير المتحدة	1930/06/02	إسبانيا
1930/12/02	مورتييس ونيجيريا	1937/06/29	الولايات المتحدة الأمريكية
1931/11/03	سانت هيلانا	1959/04/17	يوغسلافيا
1931/11/03	سارواك	<b>1964/04/13</b>	<b>الجزائر</b>
	جزر سولومون سيشل سيراليون-سوماليلاند-ستريت ستلمنت-توباجو-تونجا-ترينداد-وندوارد (غرناطة-سانت لوسي-سانت فنسانت)	1961/04/19 1955/07/04 1955/07/04 1955/07/04 1930/12/02 1967/07/17	الأرجنتين أستراليا بابوا ونورفولك نارو وغينيا الجديدة سايلون جمهورية الكونغو ساحل العاج الدنمارك
1930/12/02	زنجبار	1961/12/15	مصر
1930/12/02	إيران	1938/07/01	فنلندا
1966/04/26	أيرلندا	1943/11/19	بريطانيا العظمى
1962/01/30	السنگال	1943/11/19	كوبا
1978/02/14	السنگال	1939/07/01	الإكوادور
1969/07/25	السنگال	1939/07/01	اسانسيون
1965/07/13	السنگال	1939/07/01	باهاماس-باربادوس
1931/05/15	جمهورية ملاحاش	1977/07/25	برمودا-بورنيو الشمالية
1931/05/15	موناكو	1977/03/23	الكامرون-قبرص-ساحل الذهب
1965/08/18	هولندا	1939/11/03	البرتغال
1938/07/01	النرويج		الأراضي ما وراء البحار
1967/12/22	باراجواي		السويد
1964/10/29	بيرو		سويسرا
1962/12/02	تاجميكيا	1931/12/24	جمهورية ألمانيا الديمقراطية
1955/07/04	تركيا	1952/02/02	جمهورية سوريا العربية
1975/07/19	لبنان	1938/07/01	
1982/05/28	بوليفيا	1954/05/28 1974/02/15 1975/02/01	

## الملحق الثالث:

# اتفاقية هامبورغ

1978

[www.lyyyat.com](http://www.lyyyat.com)

# اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978

## (( اتفاقية هامبورج ))

الدباجة

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية :

وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل  
البحري للبضائع،

قد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتحقيقاً لذلك اتفقت على ما يلي :

الجزء الأول - أحكام عامة

### المادة 1- تعاريف

في هذه الاتفاقية :

- 1- يقصد بمصطلح " الناقل " كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر.
- 2- يقصد بمصطلح " الناقل " الفعلي كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ.
- 3- يقصد بمصطلح " الشاحن " كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر " أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.
- 4- يقصد بمصطلح " المرسل إليه " الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.

- 5- يشمل مصطلح " البضائع " الحيوانات الحية، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو نصه نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلقة، تشمل " البضائع " أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن.
- 6- يقصد بمصطلح " عقد النقل البحري " عقد يتعهد الناقل بموجبه، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجر، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.
- 7- يقصد بمصطلح " سند الشحن " وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها.
- 8- يشمل مصطلح " كتابة "، فيما يشمل، البرقية والتلكس.

## المادة 2- نطاق التطبيق

- 1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين ، إذا :
  - (أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة،
  - أو (ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة،
  - أو (ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة،
  - أو (د) كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة،
  - أو (هـ) كان منصوصاً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام.

- 2- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن.

3- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.

4- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة.

### المادة 3- تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد.

### الجزء الثاني - مسؤولية الناقل

#### المادة 4- مدة المسؤولية

1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

(أ) اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من :

" 1 " الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو  
" 2 " سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن بتسليم البضائع له لغرض الشحن.

(ب) وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك :

" 1 " بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

" 2 " بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

" 3 " بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

3- في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

#### المادة 5- أساس المسؤولية

1- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

2- يقع التأخير في التسليم 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 يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة.

3- للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 4 في خلال ستين يوماً متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة 2 من هذه المادة.

#### 4- (أ) يسأل الناقل :

" 1 " عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

" 2 " عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.

(ب) في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع، يجب أن تجري، أن شاء المطالب أو الناقل، معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته، وعدد الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو المطالب.

5- فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل. ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

6- فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عند تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

7- إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في أحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال المذكور، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال.

## المادة 6- حدود المسؤولية

1- (أ) تحدد مسؤولية تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

(ب) تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

(ج) لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2- لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة، (أ) من هذه المادة، تسري القواعد التالية:



(أ) في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

(ب) في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة مدة بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3- يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4- يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسئولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

**المادة 7- سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد**

1- تسري الدفوع وتبقى حدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى على أساس المسئولية التعاقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

2- إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته، بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسئولية التي يتمتع الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية.

3- باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة، حدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

**المادة 8- سقوط الحق في تحديد المسئولية**

1- لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليهم في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكبه عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

2- خلافاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 7، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو

الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

## المادة 9- البضائع المشحونة على سطح السفينة

1- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.

2- إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بياناً بهذا المعنى، فإذا لم يدرج هذا البيان، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.

3- إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح، يظل الناقل مسؤولاً، خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 5، عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم، الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة.

4- يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عنابر السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8.

## المادة 10- مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

1- عندما يستند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، عن النقل بكامله. ويكون الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه، في نطاق وظائفهم، من فعل أو تقصير.

2- جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسئولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين 2 و 3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو كلاء الناقل الفعلي.

3- أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء أوافق الناقل الفعلي على ذلك أم لم يوافق، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.

4- عدد وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معاً، وفي حدودها، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن.

5- لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والنقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

6- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر.

## المادة 11 - النقل المتتابع

1- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 10 ، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينص العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل. ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول أن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21. ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث.

2- يسأل الناقل الفعلي، وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده.

## الجزء الثالث - مسؤولية الشاحن

### المادة 12 - قاعدة عامة

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل

للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

### المادة 13- قواعد خاصة للبضائع الخطرة

1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

2- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع :

(أ) يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع .

(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.

3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل، البضائع في عهده وهو عالم بصفتها الخطرة.

4- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5.

### الجزء الرابع - وثائق النقل

#### المادة 14 - إصدار سند الشحن

1- متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده، وجب على الناقل أن يقوم، بناء على طلب الشاحن، بإصدار سند شحن إلى الشاحن.

2- يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل، ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل.

3- يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

## المادة 15 - محتويات سند الشحن

1- يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن، التفاصيل التالية:

- (أ) الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع، أن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن.
- (ب) الحالة الظاهرة للبضائع.
- (ج) اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.
- (د) اسم الشاحن.
- (هـ) اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه.
- (و) ميناء الشاحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن.
- (ز) ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري.
- (ح) عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
- (ط) مكان إصدار سند الشحن.
- (ي) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه.
- (ك) ما يستحق على المرسل إليه من أجره النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجره النقل مستحقة عليه.
- (ل) البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23.
- (م) بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو، إذا كان الأمر كذلك.
- (ن) تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين.
- (س) أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملاً بالفقرة 4 من المادة 6.

2- على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة، أن يصدر إلى الشاحن، متى طلب الشاحن ذلك، سند شحن مؤشراً عليه بكلمة " مشحون " يذكر فيه، بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها، وتاريخ أو تواريخ الشحن، وإذا كان قد سبق للناقل أن أصدر إلى الشاحن سند شحن أو حجة أخرى فيما يتعلق بأي من هذه البضائع،

يقوم الشاحن، بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة " مشحون " وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم إدراجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " .

3- لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون، مع ذلك، مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة 7 من المادة 1.

### المادة 16 - سندات الشحن : التحفظات وحجيتها

1- إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها، أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلاً، أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظاً في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.

2- إذا لم يقم الناقل، أو أي شخص آخر يصدر سند شحن نيابة عنه، بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن، اعتبر أنه قد أثبت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة.

3- باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ :

(أ) يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " .

(ب) لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند.

4- سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجره النقل، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجره النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن

والمستحقة على المرسل إليه، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.

## المادة 17 - الضمانات من قبل الشاحن

1- يعتبر الشاحن ضماناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاقتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن، وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات. ويظل الشاحن مسؤولاً وأن قام بتحويل سند الشحن، وحق لناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.

2- كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حول إليه سند الشحن.

3- يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه سارياً تجاه الشاحن، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نوى، بعدم إدراج التحفظ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة، غش طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن. وفي الحالة الأخيرة، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقاً ببيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة.

4- في حالة الغش المتعمد المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه، لأنه قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

## المادة 18- الوثائق الأخرى غير سندات الشحن

متى أصدرت الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن إثبات تسلم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.

## الجزء الخامس - المطالبات والدعاوى

## المادة 19 - الأخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير

1- ما لم يقر المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع المرسل إليه، أعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت أعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

2- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

3- إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.

4- في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

5- لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

6- إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع، فأى إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.



7- ما لم يحم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوماً متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً للفقرة 2 من المادة 4، أيهما أبعد، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.

8- لأغراض هذه المادة، يعتبر كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن، كأنه قد وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.

## المادة 20- تقادم الدعوى

1- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بعد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5- الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وأن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

## المادة 21- الاختصاص

1- في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي، حسب اختياره، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون، وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات اختصاص، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية :

- (أ) المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وأن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى، أو
- (ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، أو
- (ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو
- (د) أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

2- (أ) خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي. على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى، حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي.

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

3- لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 و 2 من هذه المادة. ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4- (أ) في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.

(ب) لأغراض هذه المادة، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة.

(ج) لأغراض هذه المادة، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر، وفقاً للفقرة 2 (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة.

5- خلافاً لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

## المادة 22- التحكيم

1- مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية.

2- إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استناداً إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز بحسن نية.

3- تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي :

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها:

- "1" المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وأن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو
- "2" مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل، أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها، أو
- "3" ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو

(ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

4- يطبق المحكمة أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية.

5- تعتبر أحكام الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.

6- ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

## الجزء السادس - أحكام تكميلية

### المادة 23 - الشروط التعاقدية

1- كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً، بشكل مباشر أو غير مباشر ، لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها. ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي شرط مماثل ، يعتبر باطلاً ولاغياً.

2- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.

3- متى أصدر سند شحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، تعيّن تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.

4- إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استناداً إلى هذه المادة أو نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، تعيّن على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم، وتعيّن على الناقل بالإضافة إلى ذلك، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه، بشرط أن يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى النص المذكور أعلاه لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.

### المادة 24 - العوارية العامة

1- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة.

2- باستثناء المادة 20، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية العامة، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه فيما يتعلق بأي اشتراك كهذا يتم دفعه أو أي مصاريف إنقاذ يتم أدائها.

## المادة 25- الاتفاقيات الأخرى

1- لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما، المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية.

2- لا تحول أحكام المادتين 21 و 22 من هذه الاتفاقية دون تطبيق ما يكون وارداً في أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية، من أحكام إلزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان، شريطة أن يكون النزاع مقصوراً على أطراف تقع محال عملها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية الأخرى، إلا أن هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة 4 من المادة 22 من هذه الاتفاقية.

3- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك إما :

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز / يولييه 1960 والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني / يناير 1964، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار / مايو 1963 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، أو (ب) استناداً إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.

4- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمته من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون الناقل مسؤولاً عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.

5- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية إلزامياً على عقود نقل البضائع

الذي تم أساساً بواسطة من وسائل النقل خلاف النقل بطريق البحر، ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.

## المادة 26- الوحدة الحسابية

1- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

2- ومع ذلك، يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أن تعلن، في وقت التوقيع، أو في وقت التصديق أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي :

12500 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 5, 37 وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع.

3- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 تعادل خمسة وستين ونصف ملليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف، ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.

4- يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة 6 معبراً عنها بالوحدات الحسابية. وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة 1، أو بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة، حسبما تكون الحالة، وذلك في وقت التوقيع، أو عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو عدد استفادتها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

## الجزء السابع - الأحكام الختامية

### المادة 27 - الوديع

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعاً لهذه الاتفاقية.

### المادة 28- التوقيع، التصديق، القبول، الإقرار، الانضمام

1- تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى 30 نيسان / إبريل 1979 في مقر الأمم المتحدة بنيويورك.

2- تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.

3- بعد 30 نيسان / إبريل 1979، يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير المتوقعة عليها.

4- تودع وثائق التصديق والقبول والإقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

### المادة 29- التحفظات

لا يجوز إبداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية.

### المادة 30- بدء النفاذ

1- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام.

2- وفيما يخص الدول التي تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على إيداع الوثيقة اللازمة باسمها.

3- على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.

### المادة 31- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

1- يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 آب / أغسطس 1924، بنيتها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة، معلنة أن الانسحاب يسرى اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها.

2- يقوم الوديع لهذه الاتفاقية، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 1 من المادة 30، بإخطار الحكومية البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924، بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها.

3- تنطبق أحكام الفقرة 1 و 2 من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في البروتوكول الموقع في 23 شباط / فبراير 1968 الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في 25 آب / أغسطس 1924.

4- على الرغم من أحكام المادة 2 من هذه الاتفاقية، ولأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز للدولة المتعاقدة أن ترجئ، إذا استصوبت ذلك، إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام 1924 ومن اتفاقية عام 1924 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1968 لفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ هذه الاتفاقية، وعليها حينئذ إشعار حكومة بلجيكا بنيتها، وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية، دون أية اتفاقية سواها، تجاه الدول المتعاقدة فيها.

### المادة 32 - إعادة النظر والتعديل

1- بناءً على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف في هذه الاتفاقية، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها.

2- أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يتم إيداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

### المادة 33 - إعادة النظر في مقادير التحديد

والوحدة الحسابية أو الوحدة الحسابية

1- خلافاً لأحكام المادة 32 يدعو الوديع، وفقاً للفقرة 2 من هذه المادة، مؤتمراً إلى الانعقاد، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة 6 والفقرة 2 من المادة 26، أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المعينتين في



الفقرتين 1 و 3 من المادة 26، أو عن كليهما، بوحداث أخرى. ولا يجري تغيير المقادير إلا بسبب تغير قيمتها الحقيقية تغيراً ذا شأن.

2- يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لإعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول المتعاقدة.

3- يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة، ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل إلى جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول، وإلى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم.

4- كل تعديل يعتمد يبدأ نفاذه في اليوم الأول من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة، ويتم القبول عن طريق إيداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع.

5- بعد بدء نفاذ أي تعديل، يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل أن تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون ستة أشهر بعد اعتماد التعديل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل.

6- أية وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

### المادة 34- الانسحاب من هذه الاتفاقية

1- يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها إشعاراً خطياً إلى الوديع.

2- يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تسلم الوديع للإشعار، وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الإشعار، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للإشعار.

حررت في هامبورغ ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار / مارس سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين، من نسخة أصلية واحدة تتساوي في الحجية نصوصها الأسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية .

وإثباتاً لما تقدم قام المفوضون الموقعون أدناه، بناءً على تفويض صحيح من حكوماتهم، بتوقيع هذه الاتفاقية.

الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع

1- قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة، في قرارها 31 م 100 المؤرخ في 15 كانون الأول / ديسمبر 1976، بعد أن نظرت في الفصل الرابع من تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها التاسعة المعقودة في عام 1976، الذي تضمن مشروع اتفاقية بشأن النقل البحري للبضائع، أن تعقد مؤتمراً دولياً للمفوضين في عام 1978 في نيويورك، أو أي مكان آخر مناسب يتلقى الأمين العام دعوة إليه، للنظر في مسألة النقل البحري للبضائع ولتضمين نتائج أعماله في اتفاقية دولية وفي أي صكوك أخرى قد يراها مناسبة. ثم تلقى الأمين العام وقبل دعوة من حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية بأن يعقد المؤتمر في هامبورغ.

2- وعقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع في هامبورغ، بجمهورية ألمانيا الاتحادية، في الفترة الممتدة من 6 إلى 31 آذار / مارس 1978.

3- ومثلت في المؤتمر ثمان وسبعون دولة هي : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية، الأرجنتين، أسبانيا، استراليا، أكوادور، ألمانيا ( جمهورية - الاتحادية )، أندونيسيا، أوغندا، إيران، إيرلندا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بنغلاديش، بنما، بولندا، بوليفيا، بيرو، تايلند، تركيا، ترينيداد وتوباغو، تشيكوسلوفاكيا، تونس، جامايكا، الجزائر، جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفيتية، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفيتية، جمهورية تنزانيا المتحدة، الجمهورية الديمقراطية الألمانية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية الكاميرون المتحدة، جمهورية كوريا، الدانمرك، رومانيا، زائير، ساحل العاج، سنغافورة، السنغال، السويد، سويسرا، سيراليون، شيلي، العراق، عمان، غابون، غانا، فرنسا، الفلبين ، فنزويلا، فنلندا، الكرسي الرسولي، كندا، كوبا، كولومبيا، الكويت، كينيا، ليبيريا، ماليزيا، مدغشقر، مصر، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى، وأيرلندا الشمالية، موريشيوس، النرويج، النمسا، نيجيريا، الهند، هند وراس، هنغاريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليمن الديمقراطية، يوغوسلافيا، اليونان.

4- وأرسلت دولة واحدة، هي غواتيمالا، مراقبا عنها إلى المؤتمر.

5- وكانت الجمعية العامة قد طلبت من الأمين العام أن يدعو ممثلين عن المنظمات التي تلقت دعوة دائمة من الجمعية العامة للاشتراك، بصفة مراقبين، في

دورات وأعمال جميع المؤتمرات الدولية المعقودة تحت رعايتها، وفقاً لقرار الجمعية العامة 3237 (د - 29) المؤرخ في 22 تشرين الثاني / نوفمبر 1974، وأن يدعو ممثلي حركات التحرير الوطني التي تعترف بها منظمة الوحدة الأفريقية في منطقتها، إلى الاشتراك بصفة مراقبين، وفقاً لقرار الجمعية العامة 3280 (د - 29) المؤرخ في 10 كانون الأول/ديسمبر 1974، وأن يدعو الوكالات المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية وكذلك الهيئات التي يهملها الأمر من هيئات الأمم المتحدة، والمنظمات الأخرى الدولية الحكومية التي يهملها الأمر، والمنظمات غير الحكومية التي يهملها الأمر، لتكون ممثلة في المؤتمر بمراقبين، وقبلت هذه الدعوة المنظمات الدولية الحكومية والمنظمات غير الحكومية التالية التي مثلت بمراقبين عنها في المؤتمر :

### الوكالات المتخصصة :

صندوق النقد الدولي

المنظمة الاستشارية الدولية الحكومية للملاحة البحرية

هيئات الأمم المتحدة :

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

المنظمات الدولية الحكومية الأخرى

المجتمع الكاريبي والسوق الكاريبية المشتركة

المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية

مجلس أوروبا

منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

المنظمات غير الحكومية :

الاتحاد البحري البلطقي والدولي

الغرفة التجارية الدولية

الغرفة الدولية للنقل البحري

اللجنة البحرية الدولية

الرابطة الدولية لمالكي السفن

الاتحاد الدولي للتأمين البحري

الرابطة الأمريكية اللاتينية لأصحاب السفن

6- وانتخب المؤتمر السيد رولف هيربر ( جمهورية ألمانيا الاتحادية ) رئيساً له.

7- وانتخب المؤتمر نواباً للرئيس ممثلي الدول التالية : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية، الأرجنتين، استراليا، إكوادور، اندونيسيا، أوغندا، إيطاليا، باكستان، بلجيكا، بولندا، تركيا، الجزائر، الجمهورية الديمقراطية الألمانية، الدانمرك، السنغال، العراق، الفلبين، فنزويلا، كندا، كوبا، نيجيريا، اليونان.

8- وأنشأ المؤتمر اللجان التالية :

المكتب

الرئيس : رئيس المؤتمر

الأعضاء : رئيس المؤتمر، ونواب رئيسه، ورئيسا اللجنتين الأولى والثانية.

اللجنة الأولى :

الرئيس : السيد محسن شفيق ( مصر )

نائب الرئيس : السيد س. سوشورزفسكي ( بولندا )

المقرر : السيد د . م . لو . ( كندا )

اللجنة الثانية :

الرئيس : السيد د . بوبوف ( بلغاريا )

نائب الرئيس : السيد ث . ج . أ . م . دي بروين ( هولندا )

المقرر : السيد ن . غويروس ( البرازيل )

لجنة الصياغة

الرئيس : السيد ر . ك . ديكسيت

الأعضاء : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية، الأرجنتين، استراليا، إكوادور، بيرو، جمهورية تنزانيا المتحدة، الجمهورية الديمقراطية الألمانية، سنغافورة، سيراليون، العراق، فرنسا، كينيا، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، النرويج، الهند، هنغاريا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

### لجنة وثائق التفويض :

الرئيسة : السيدة هيليليا حاجي يوسف ( ماليزيا )

الأعضاء : إكوادور، بنغلاديش، تشيكوسلوفاكيا، الجمهورية العربية السورية، كندا، ماليزيا، مدغشقر، نيجيريا، الولايات المتحدة الأمريكية.

9- ومثل الأمين العام للأمم المتحدة السيد ايريك سوى، المستشار القانوني للأمم المتحدة، في الفترة الممتدة من 6 إلى 11 آذار / مارس، ثم السيد بلين سلون، مدير الشعبة القانونية العامة التابعة لإدارة الشؤون القانونية في الأمم المتحدة، وقام السيد ولم فس، رئيس فرع القانون التجاري الدولي في الشعبة القانونية العامة التابعة لإدارة الشؤون القانونية في الأمم المتحدة، بأعمال الأمين التنفيذي.

10- وكانت الجمعية العامي في قرارها 100/31 المؤرخ في 15 كانون الأول / ديسمبر 1976، والذي يقضي بعقد المؤتمر، قد أحالت إلى المؤتمر، كأساس النظرة في موضوع النقل البحري للبضائع، مشروع اتفاقية النقل البحري للبضائع الوارد في الفصل الرابع من تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها التاسعة ( 89/5 . A/CONF )، ونص مشاريع الأحكام المتعلقة بالتنفيذ والتحفظات والأحكام الختامية الأخرى التي أعدها الأمين العام ( 2 . 89/6 . Add A/CONF )، والتعليقات والاقتراحات التي ترد من الحكومات والمنظمات الدولية ( A/CONF . 1 , Add . 7/89 )، والتحليل الذي أعده الأمين العام بهذه التعليقات والاقتراحات ( A/CONF . 8/89 ) .

11- وأحال المؤتمر إلى اللجنة الأولى نص مشروع اتفاقية النقل البحري للبضائع، ومشروع النص المتعلق بالتحفظات والوارد في مشاريع الأحكام المتعلقة بالتنفيذ والتحفظات والأحكام الختامية الأخرى التي أعدها الأمين العام. وأحال المؤتمر إلى اللجنة الثانية مشاريع الأحكام الأخرى المتعلقة بالتنفيذ والتحفظات والأحكام الختامية الأخرى.

12- واستناداً إلى المداولات المسجلة في المحاضر الموجزة للمؤتمر ( 1 . 89/ SR . A/CONF إلى 10 ) والمحاضرة الموجزة للجنة الأولى

89/C . 1/2 . A/CONF . SR إلى 37 ) ، وتقريرها (A/CONF.89/10) ، والمحاضر الموجزة للجنة الثانية ، ( A/CONF . 1 . 2/SR . 89/C إلى 11 ) ، وتقريرها (A/CONF.89/11) ، أعد المؤتمر اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978.

13- واعتمد المؤتمر في 30 آذار / مارس 1978 هذه الاتفاقية، المرفق نصها بهذه الوثيقة الختامية ( المرفق الأول )، وعرضت للتوقيع في الجلسة النهائية للمؤتمر المعقودة في 31 آذار / مارس 1978. وستظل الاتفاقية معروضة للتوقيع بمقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى 30 نيسان / أبريل 1979، وبعد هذا التاريخ ستكون مفتوحة للانضمام، وفقاً لأحكامها.

14- والاتفاقية مودعة لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

15- واعتمد المؤتمر أيضاً " تفاهماً عاماً " واتخذ قراراً، نص كل منهما مرفق أيضاً بهذه الوثيقة الختامية ( المرفقان الثاني والثالث ).

إثباتاً لما تقدم وقع الممثلون على هذه الوثيقة الختامية.

حررت في هامبورغ، جمهورية ألمانيا الاتحادية، في هذا اليوم الحادي والثلاثين من آذار / مارس، سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين، من نسخة واحدة باللغات الأسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية، وكلها متساوية في الحجية.

الرئيس الأمين التنفيذي

المرفق الثاني

تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك، كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات.

المرفق الثالث

قرار اتخذه مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع إن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع، ينوه بالدعوة الكريمة التي وجهتها

جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد المؤتمر في هامبورغ، وإذ يدرك أن التسهيلات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف المؤتمر وكرم الضيافة الذي أبدته نحو المشتركين فيه أمر كان له فضل كبير في نجاح المؤتمر.

يعرب عن امتنانه لجمهورية ألمانيا الاتحادية وشعبها.

وهو " إذ اعتمد اتفاقية النقل البحري للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بناءً على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتها البارزة في تبسيط وتنسيق قانون النقل البحري للبضائع.

ويقرر

أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم :

" اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 "

" ويوصي بأن تعرف القواعد الواردة فيها باسم " قواعد هامبورغ "

قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ببدء سريان اتفاقية الأمم المتحدة للنقل  
البحري للبضائع 1978 (قواعد هامبورغ)

A

الأمم المتحدة

Distr.  
GENERAL

A/RES/48/34  
1 February 1994

الجمعية العامة



الدورة الخامسة والتسعون  
السيد ١٤٤ من جدول الأعمال

قرار اتخذته الجمعية العامة

[بناء على تقرير اللجنة السادسة (A/48/613)]

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع. -٢٤/٤٨  
١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)

إن الجمعية العامة.

إذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن من شأن التنسيق والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي أن يسهم، عن طريق تقليل أو إزالة العقبات القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية، اسهاما كبيرا في التعاون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمنفعة المشتركة، وفي القضاء على التمييز في التجارة الدولية، ومن ثم، في رفاه الشعوب قاطبة.

وإذ تشير إلى بدء بريان اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)<sup>(١)</sup> في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢.

١ - تدعو كل الدول إلى النظر في أن تصبح أطرافا في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨، (قواعد هامبورغ)؛

(١) الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع، هامبورغ، ٦ - ٢١ آذار/ مارس ١٩٧٨ (مشورات الأمم المتحدة، رقم الصيغ E.80.VIII.1)، الوثيقة A/CONF.89/13، المرفق الأول.

..



A/RES/48/34

Page 2

٢ - تطلب الى الأمين العام أن يواصل بذل مزيد من الجهود لتشجيع الانضمام الى الاتفاقية على نطاق

أوسع.

الجلسة العامة ٧٢

٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٣

## الملحق الرابع:

قائمة الدول المصادقة

على اتفاقية هامبورغ

لعام 1978

جدول يمثل الدول التي انضمت لمعاهدة هامبورغ 1978 الى غاية سنة 2006

الأطراف : 32

الدولة	التوقيع أو الخلافة	التصديق أو الانضمام أو الخلافة	بدء النفاذ
الأردن		10 ماي 2001 (أ)	1 جوان 2002
ألبانيا		20 جويلية 2006 (أ)	1 أوت 2007
اكوادور	31 مارس 1978		
ألمانيا	31 مارس 1978		
أوغندا		6 جويلية 1979 (أ)	1 نوفمبر 1992
باراغواي		19 تموز/يوليه 2005 (أ)	1 أوت 2006
باكستان	8 مارس 1979		
البرازيل	31 مارس 1978		
بربادوس		2 فبراير 1981 (أ)	1 نوفمبر 1992
البرتغال	31 مارس 1978		
بنما	31 مارس 1978		
بوتسوانا		16 فبراير 1988 (أ)	1 نوفمبر 1992
بوركينافاسو		14 أوت 1989 (أ)	1 نوفمبر 1992
بوروندي		4 سبتمبر 1998 (أ)	1 أكتوبر 1999
تونس		15 سبتمبر 1980 (أ)	1 نوفمبر 1992
الجمهورية التشيكية (ب) (ج)	2 جوان 1993 <sup>ب</sup>	23 جوان 1995	1 جويلية 1996
جمهورية تنزانيا المتحدة		24 جويلية 1979 (أ)	1 نوفمبر 1992
الجمهورية العربية السورية		16 أكتوبر 2002 (أ)	17 أكتوبر 2003
جمهورية الكونغو الديمقراطية	19 أبريل 1979		
جورجيا		21 مارس 1996 (أ)	1 أبريل 1997
الدانمرك	18 أبريل 1979		
رومانيا		7 يناير 1982 (أ)	1 نوفمبر 1992
زامبيا		7 أكتوبر 1991 (أ)	1 نوفمبر 1992
سانت فنسنت وجزر		12/سبتمبر 2000 (أ)	1 أكتوبر 2001

			غرينادين
		28 مايو 1993 <sup>د</sup>	سلوفاكيا <sup>ب</sup>
		31 مارس 1978	سنغافورة
1 نوفمبر 1992	17 مارس 1986	31 مارس 1978	السنغال
		18 أبريل 1979	السويد
1 نوفمبر 1992	7 أكتوبر 1988	15 أغسطس 1978	سيراليون
1 نوفمبر 1992	9 جويلية 1982	31 مارس 1978	شيلي
1 مارس 1997	7 فبراير 1996 (أ)		غامبيا
		31 مارس 1978	غانا
1 نوفمبر 1992	23 يناير 1991 (أ)		غينيا
		18 أبريل 1979	فرنسا
		14 جويلية 1978	الفلبين
		31 مارس 1978	فنزويلا (جمهورية- البوليفارية )
		18 أبريل 1979	فنلندا
1 نوفمبر 1994	21 أكتوبر 1993 (أ)		الكاميرون
		31 مارس 1978	الكرسي الرسولي
1 نوفمبر 1992	31 جويلية 1989 (أ)		كينيا
1 نوفمبر 1992	4 أبريل 1983 (أ)		لبنان
1 أكتوبر 2006	16 سبتمبر 2005 (أ)		ليبيريا
1 نوفمبر 1992	26 أكتوبر 1989 (أ)		ليسوتو
		31 مارس 1978	مدغشقر
1 نوفمبر 1992	23 أبريل 1979	31 مارس 1978	مصر
1 نوفمبر 1992	12 جويلية 1981 (أ)		المغرب
		31 مارس 1978	المكسيك
1 نوفمبر 1992	18 مارس 1991 (أ)		ملاوي
		18 أبريل 1979	النرويج
1 أوت 1994	29 جويلية 1993	30 أبريل 1979	النمسا
1 نوفمبر 1992	7 نوفمبر 1988 (أ)		نيجيريا
1 نوفمبر 1992	5 جويلية 1984	23 أبريل 1979	هنغاريا
		30 أبريل 1979	الولايات المتحدة الأمريكية

## الملحق الخامس:

# LOI DU 18 JUN 1966 SUR LES CONTRATS D'AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT MARITIME

(القانون الفرنسي)

## Loi n°66-420 du 18 juin 1966

### Loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

#### Version consolidée au 3 décembre 1988 -

Titre Ier : Affrètement du navire.

Chapitre Ier : Règles générales.

#### Article 1

Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur.

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application.

#### Article 2

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

#### Article 3

En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties.

#### Article 4

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun.

### Chapitre II : Affrètement au voyage.

#### Article 5

Par l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

## Article 6

Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur précisées par décret, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

### Chapitre III : Affrètement à temps.

#### Article 7

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

#### Article 8

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par décret.

Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

#### Article 9

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

### Chapitre IV : Affrètement "coque nue".

#### Article 10

Par affrètement "coque nue", le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

#### Article 11

L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

## **Chapitre V : Sous-affrètements.**

### **Article 12**

L'affrèteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

### **Article 13**

Le sous-affrètement laisse l'affrèteur tenu envers le frèteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

### **Article 14**

Le frèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur, peut agir contre le sous-affrèteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frèteur et le sous-affrèteur.

## **Titre II : Transport de marchandises.**

### **Chapitre Ier : Règles générales.**

#### **Article 15**

Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

#### **Article 16**

Le présent titre est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention.

Les diligences extrajudiciaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la loi du lieu où elles doivent être effectuées \*loi applicable\*.

La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant lequel l'action est portée.

#### **Article 17**

Les dispositions du présent titre s'appliquent :



1° Entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;

2° Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

## **Chapitre II : Le connaissement.**

### **Article 18**

**Modifié par Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 art. 1 (JORF 24 décembre 1986).**

Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement.

Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

### **Article 19**

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissement.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

### **Article 20**

Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; mais ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article 28 ci-dessous.

### **Chapitre III : Exécution du contrat.**

#### **Article 21**

Nonobstant toute disposition contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- c) Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

#### **Article 22**

**Modifié par Loi n°79-1103 du 21 décembre 1979 (JORF 22 décembre 1979).**

Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

#### **Article 23**

Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

#### **Article 24**

En cas de faillite ou d'admission au règlement judiciaire des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

#### **Article 25**

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

#### **Article 26**

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

## Chapitre IV : Responsabilité du transporteur.

### Article 27

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;
- b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) D'un incendie ;
- d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
- e) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
- g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;
- i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus.

## Article 28

**Modifié par Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 art. 2 (JORF 24 décembre 1986).**

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979.

Le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme supérieure.

La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, prévue aux premier et deuxième alinéas du présent article :

a) S'il est prouvé que le domaine résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

b) En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur ; pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de l'article 27 et du présent article, sauf s'il est prouvé que le dommage répond aux conditions fixées au a ci-dessus.

Lorsque la responsabilité est limitée conformément aux dispositions du premier ou du deuxième alinéa du présent article, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser les limites prévues auxdits alinéas.

### Article 29

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 27 ;
- b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 28 ;
- d) Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

### Article 30

**Modifié par Loi n°79-1103 du 31 décembre 1979 (JORF 22 décembre 1979).**

Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article 22 sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

### Article 31

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

## Article 32

**Modifié par Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 art. 3 (JORF 24 décembre 1986).**

L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus à l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées au présent chapitre.

### **Titre III : Transports de passagers.**

#### **Article 33**

Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

#### **Chapitre Ier : Contrat de passage.**

#### **Article 34**

**Modifié par Loi n°88-1091 du 1 décembre 1988 art. 1 (JORF 3 décembre 1988).**

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage.

Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

### **Article 35**

Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

## **Chapitre II : Responsabilité du transporteur.**

### **Article 36**

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

### **Article 37**

L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

### **Article 38**

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

### **Article 39**

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses préposés.

#### Article 40

**Modifié par Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 art 4(JORF 24 décembre 1986)**

La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées à l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faites à Londres le 19 novembre 1976, la limite applicable par passager étant égale au montant qui figure comme base de calcul au 1 dudit article. Pour ce qui concerne les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées au b du 1 de l'article 6 de la même convention.

Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

#### Article 41

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

#### Article 42

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

### Chapitre III : Bagages.

#### Article 43

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décret.

#### Article 44

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par décret.



Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

#### **Article 45**

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

#### **Article 46**

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

### **Chapitre IV : Organismes de croisières maritimes.**

#### **Article 47**

Les organismes de croisière maritime doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière.

Seul le passager peut faire valoir cette nullité.

#### **Article 48**

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

#### **Article 49**

L'organisateur de croisières est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisières est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44.

#### **Titre IV : Entreprises de manutention.**

##### **Article 50**

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

##### **Article 51**

En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par décret.

##### **Article 52**

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.

##### **Article 53**

Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

- a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;
- b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

- 1° D'un incendie ;
- 2° De faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;
- 3° De grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

4° D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

5° Du vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

#### **Article 54**

Modifié par Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986 art. 5 (JORF 24 décembre 1986).

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à l'article 28 et par le décret prévu à l'article 43, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.

#### **Article 55**

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53 ;
- b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54 ;
- d) Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

#### **Article 56**

Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions des articles 32 et 46.

### **Article 57**

En matière internationale, les opérations visées au présent titre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

### **Dispositions générales.**

### **Article 58**

Sont abrogés les articles 229 et 273 à 310 ainsi que l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 433 du code de commerce et la loi du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

### **Article 59**

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au Journal officiel de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Elle régira les contrats conclus postérieurement à cette date.

### **Article 60**

La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer.

# المصادر والمراجع

# المراجع باللغة العربية

- 1- أحمد محمود حسني. النقل الدولي البحري للبضائع. طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ. 1978 منشأة المعارف بالإسكندرية. ج م ع. الطبعة الثانية. رقم الإيداع: 1989/5493.
- 2- أنور سلطان. الموجز في النظرية العامة للالتزام. دار النهضة العربية. بيروت. 1983.
- 3- جلال وفاء محمددين. المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري. الدار الجامعية للطباعة والنشر. بيروت. لبنان. 1991.
- 4- حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. ديوان المطبوعات الجزائرية. الجزائر. 1983.
- 5- خليل أحمد حسن قدارة. الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري. الجزء الأول. مصادر الالتزام. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. بن عكنون. طبعة 1994.
- 6- سعيد يحيى. مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978. المكتب العربي الحديث. دت.
- 7- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي. الوجيز في مبادئ القانون البحري. دراسة تحليلية لقوانين التجارة البحرية في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر. دار المهدي للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة الأولى. 1982.
- 8- عادل علي المقدادي. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة 1. الإصدار الثاني. 1999.
- 9- عباس حلمي. القانون البحري. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر- الطبعة الثانية. 1988.
- 10- عبد الحميد الشواربي. قانون التجارة البحرية (رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع). منشأة المعارف بالإسكندرية. ج م ع. رقم الإيداع: 95/8777.

- 11- عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء 1. مصادر الإلتزام. 1952.
- 12- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن. 1999.
- 13- عدلي أمير خالد. أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض. منشأة المعارف بالإسكندرية. 2000.
- 14- كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ). منشأة المعارف بالإسكندرية. 2003.
- 15- لطيف جبر كوماني. القانون البحري. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. الطبعة الثانية. 1998م-1418هـ .
- 16- محمد عبد الفتاح ترك. التحكيم البحري. النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. جمهورية مصر العربية. 2003.
- 17- محمد عبد الفتاح ترك. عقود البيوع البحرية الدولية. دار الجامعة الجديدة للنشر. الطبعة الأولى. 2007.
- 18- محمد زهدور. المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري. دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع. الجزائر. الطبعة الأولى. 1990.
- 19- محمود مختار أحمد بريري. قانون التجارة البحرية. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 3. 1999.
- 20- المستشار مدحت حافظ إبراهيم. شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكملة له - دراسة فقهية قضائية - دار غريب للطباعة. القاهرة. ج م ع. الطبعة الأولى. 1991.



- 21- مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة). منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان. الطبعة الأولى. 2006.
- 22- مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. دار الفكر الجامعي. الإسكندرية. 2007.
- 23- مصطفى كمال طه. العقود التجارية. دار الفكر الجامعي. الإسكندرية. مصر. 2005.
- 24- مصطفى كمال طه. التأمين البحري. الضمان البحري. الدار الجامعية للطباعة والنشر. بيروت. لبنان.
- 25- نبيل صقر. القانون البحري نصا وتطبيقا. القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية-اجتهاد المحكمة العليا. دار الهدى. عين مليلة. الجزائر. دت.
- 26- هاني محمد دويدار. الوجيز في القانون البحري. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. ج م ع. 2004.
- 27- هشام فرعون. القانون البحري. مطبعة كرم. دمشق. سوريا. 1975-1986م.

# القوانين والمراسيم

- 1- أمر رقم 80/76 المؤرخ في: 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري.
- 2- قانون رقم 05/98 المؤرخ في: 25/06/1998 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.
- 3- أمر رقم 58/75 المؤرخ في: 26/09/1975 والمتضمن القانون المدني الجزائري.
- 4- أمر رقم 59-75 المؤرخ في: 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

# المجلات والمقالات

www.lyyat.com

## 1- المجالات:

- 1- المجلة القضائية الجزائرية. الديوان الوطني للأشغال التربوية. العدد الثاني. 1999.
- 2- المجلة العربية للفقهاء والقضاء. تصدرها الأمانة العامة لمجلس وزراء العدل العرب. مطبعة النجاح الجديدة. الدار البيضاء. المغرب. العدد الثاني. السنة الثانية. أكتوبر/تشرين أول 1985. الإيداع القانوني رقم: 1984/13.
- 3- المجلة العربية للفقهاء والقضاء. تصدرها الأمانة العامة لمجلس وزراء العدل العرب. مطبعة النجاح الجديدة. الدار البيضاء. المغرب. العدد الأول. السنة الأولى. أبريل/نيسان 1984. الإيداع القانوني رقم: 1984/13.
- 4- مجلة القضاء والقانون. السنة 22. إصدار 1992/2. العدد 1. القاعدة 59.
- 5- أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية (IMO). دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. عدد شهر مارس 2008.
- 6- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية. دورية تصدر كل 3 أشهر. مارس 2006. الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا لعام 1996.
- 7- المجلة القضائية 1993/3 والمجلة القضائية 1997/2.

## 2- المقالات:

- 1- مقال للمستشار فخر عبد العظيم صالح. مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام اتفاقية هامبورغ وقانون التجارة البحري. 2007/10/20.
- 2- مساوي رشيدة - موالدة عبد الواحد - الترابي بوعبيد - عبد الإله الخلف. عقد النقل والتأمين البحري. 28 صفر 1427.

3- مقال حول رسالة دكتوراه الأستاذ: ملزي عبد الرحمن من جامعة الجزائر  
بموضوع: نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري. 2007/11/18.

4- الأستاذ محمد حامد رضوان المحامي. بحث مسؤولية أمين النقل. مجلة  
المحاماة العدد المنشور في عام 1952م.

5- مستخلص لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير. عبد الستار محمد  
عزيز خان. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. دراسة مقارنة بين اتفاقية بروكسل  
1924 و هامبورغ 1978. الفصل الدراسي الثاني. 1417 هـ.

6- Article de Isabelle Corbier. La faute nautique, une notion à  
préserver. 2003.

# المراجع باللغة الفرنسية

www.lyyat.com

- 1- Antoine VIALARD. Droit maritime. Presse Universitaire de France. 1<sup>er</sup> Edition. Paris. France. 1997.
- 2- Brigitte Hess-Fallon. Anne-Marie Simon. Droit des Affaires. Edition Dalloz. 16<sup>ème</sup> édition. 2005.
- 3- CLAUDE Chaiban . Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise. Etude en droit Libanais, Français et Anglo-Saxon. Librairie générale de droit et de jurisprudence. 1965.
- 4- Jean-Michel Jacquet. Philippe Delebecque. Droit Du Commerce International. Edition Dalloz. Paris. France. 2<sup>ème</sup> édition. 2000.
- 5- Martine Remond-Gouilloud. Droit maritime. Edition A.PEDONE. Paris. 1988.
- 6- Olivier CACHARD. Code maritime. Droit International et droits Européens. (Code Larcier thématiques). Larcier. Edition 2006 (1<sup>er</sup> Janvier 2006).
- 7- Philippe le Tourneau – Loïc Cadiet. Droit de la responsabilité et des contrats. Edition Dalloz. 2000. Paris.
- 8- René Rodière. Droit Maritime . Précis Dalloz. Cinquième Edition. 1971.
- 9- René RODIERE. Traité Général De Droit Maritime. Affrètements et Transport. Tome 2. Les Contrats de Transports de Marchandises. Paris. Librairie Dalloz. 1968.



- 10- René Rodière. Droit Maritime . Edition Dalloz. Paris . 1991.
- 11- Stéphanie Porchy-Simon. Droit Civil. 2<sup>e</sup> année. Les obligations. 4<sup>e</sup> Edition. Dalloz. 2006.
- 12- Touafek Rabah. Code Maritime et Portuaire Textes législatifs et règlementaires en vigueur. Edition Houma. Alger. 2006.

# الأطروحات ومواقع الإنترنت

1- الأطروحات:

- 1- Mémoire présenté par Alexis Lemarié. CDMT. La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises. Septembre 2007. P 09.
- 2- Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien.
- 3- Mémoire Master II de droit maritime et de transports. Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandise. 2005.
- 4- Mémoire CDMT. L'incendie à bord du navire marchand. Sébastien Beuzit. 2004.
- 5- Grigoriou Maria.\_MEMOIRE: Pour le D.E.S.S. de Transports maritimes et aériens. Option: Droit maritime & droit des transports . L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DANS LA C.M.R. 1998.
- 6- Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de sciences juridiques de la mer. Bertrand Sabadie. La faute nautique : un cas excepté en perte de sens ?. Juin 1999
- 7- Mémoire Didier Picon. l'absence de faute du transporteur maritime de marchandise. 2005
- 8- Mémoire Michael Guez. La responsabilité du capitaine du navire. 1998.
- 9- Mémoire Cedric Gros. Le déroutement du navire. Master 2 « droit maritime et de transport ». 2005
- 10- Mémoire Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000.
- 11- Master Jean-Charles Vincent. Responsabilité et obligation du chargeur en conteneur. 2006-2007.

12- Mémoire M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924

13- Mémoire Ma Li. L'état de navigabilité du navire. 2005

14- Introduction à l'étude de l'indemnité d'assurance maritime. Rédigé par HARO Clement. Centre de droit maritime et des transports. Promotion 2002

15- COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES. Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses. 35<sup>ème</sup> session Genève, 22-26 juin 2009. Point 5 de l'ordre du jour provisoire

## 2- مواقع الإنترنت:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0k>

<http://ar.jurispedia.org/index.php>

<http://www.google.fr/imgres?imgurl=http://www.inrs.fr/inrs->

<http://webcache.googleusercontent.com/search>

<http://www.blog.saeed.com/2009>

<http://ar.jurispedia.org/index.php>

<http://import-export.netpme.fr/transport-et-douane-11/emballage-marquage-et-contrôle>

<http://www.amieditions.com>

[http:// eurolabelling.com/index.php%3Fpage%3D36-etiquetage-des-colis](http://eurolabelling.com/index.php%3Fpage%3D36-etiquetage-des-colis)

<http://import-export.netpme.fr/transport-et-douane-11/emballage-marquage-et-contrôle>

<http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-routier/Classes-matieres-dangeereuses>

<http://www.amieditions.com>

[http://konouz.com\\_ar.html](http://konouz.com_ar.html)

<http://ar.jurispedia.org/index.php>

# الفهرس

## العنوان

## الصفحة

### مقدمة

### الباب الأول: الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري والمتعلقة بفترة

- 1..... الرحلة البحري.
- 4..... الفصل الأول: الحالات الناتجة عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي .
- 6..... المبحث الأول: مفهوم القوة القاهرة وشروطها .
- 7..... المطلب الأول: مفهوم القوة القاهرة .
- 12..... المطلب الثاني: خصائص القوة القاهرة .
- 13..... أولا: أن يكون مستحيلا .
- 15..... ثانيا: عدم إمكان التوقع .
- 17..... ثالثا: أن يكون الحادث خارجيا .
- 19..... المبحث الثاني: تطبيقات القوة القاهرة في مجال النقل البحري .
- 22..... المطلب الأول: الحالات المرتبطة بالحوادث الطبيعية .
- 23..... مخاطر البحر .
- 28..... القضاء والقدر .
- 30..... المطلب الثاني: الحالات المرتبطة بالعوامل البشرية .
- 31..... الحريق .
- 35..... حوادث الحرب وأعمال الأعداء العموميين وأعمال الشغب .
- 37..... إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي .
- الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب
- 39..... أكان السبب كليا أم جزئيا .
- 41..... الفتن أو الإضرابات الأهلية .
- 43..... الفصل الثاني: الأفعال الناتجة عن أفعال الناقل البريئة من الغش .
- 45..... المبحث الأول: الحالات الناتجة عن الأخطاء الملاحية أو الأخطاء في إدارة السفينة .
- 47..... المطلب الأول: أصل ووجهي الخطأ الملاحي .
- 48..... الفرع الأول: أصل الخطأ الملاحي .
- 51..... الفرع الثاني: وجهي الخطأ الملاحي .
- 52..... الخطأ في الملاحة .
- 55..... الخطأ في إدارة السفينة .
- 59..... المطلب الثاني: التمييز بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري .
- 61..... الفرع الأول: معايير تمييز الخطأ الملاحي عن الخطأ التجاري .

- 66..... الفرع الثاني: الخطأ الملاحي وعدم صلاحية السفينة للملاحة  
71..... المبحث الثاني: الحالات الناتجة عن القيام بعملية الإنقاذ البحري  
73..... المطلب الأول: إنقاذ الأرواح والأموال  
75..... الفرع الأول: شروط وصور الإنقاذ البحري  
80..... الفرع الثاني: إنقاذ الأرواح والأموال في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية  
87..... المطلب الثاني: التغيير المعقول للطريق

## الباب الثاني: الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري والخارجة عن

### 93..... فترة الرحلة البحرية

- 95..... الفصل الأول: الحالات الناتجة عن خطأ الشاحن  
97..... المبحث الأول: أخطاء الشاحن في تغليف أو تعليم البضاعة  
100..... المطلب الأول: انعدام أو عدم كفاية التغليف  
108..... المطلب الثاني: عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات  
المبحث الثاني: أخطاء الشاحن الناتجة عن التصريح غير الصحيح حول  
117..... قيمة البضاعة وطبيعتها  
119..... المطلب الأول: تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة عن البضاعة  
121..... التزامات الشاحن تجاه الناقل  
124..... آثار مسؤولية الشاحن وعبء إثبات خطئه  
126..... حق الناقل في إيداء تحفظات  
129..... نطاق إعفاء الناقل من المسؤولية  
132..... المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن شحن بضائع خطيرة في السفينة  
الفرع الأول: مبادئ تصنيف البضائع الخطرة  
134..... الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة  
138.....

### 143..... الفصل الثاني: الحالات المرتبطة بالسفينة والبضاعة

- 145..... المبحث الأول: الحالات المتعلقة بالسفينة  
147..... المطلب الأول: التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة  
150..... الصلاحية للملاحة  
152..... الصلاحية التجارية  
154..... التزام الناقل بالرقابة والصيانة  
المطلب الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة  
157..... للملاحة أو عن عيب خفي في السفينة  
الفرع الأول: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة  
158..... للملاحة



165.....	الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عيب خفي في السفينة.....
171.....	المبحث الثاني: الحالات المتعلقة بالبضاعة.....
173.....	المطلب الأول: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب العيب الذاتي في البضاعة.....
179.....	المطلب الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عجز الطريق.....
184 .....	خاتمة .....
187.....	الملاحق .....
264.....	المصادر والمراجع .....
282.....	الفهرس .....

## الملخص الخاص برسالة الماج

### الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري

### في القانون الجزائري والقانون المقارن

إشراف الدكتور:

حبار محمد (الإين)

إعداد الطالبة:

حيفري نسيمة امال

يحتل النقل البحري مكان الصدارة بين أنواع نقل البضائع الأخرى. لذلك تعد مسؤولية الناقل البحري من أهم الموضوعات. فعقد النقل البحري يضع على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة معينة، ونظراً لهذه الأهمية، ولكون النقل البحري نشاطا يتم بين أطراف متعددة، وفي أقاليم تنتمي لدول مختلفة، فقد بُذلت جهود دولية لتوحيد القواعد والأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري. وجاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 كأول محاولة في هذا المجال، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية في بروتوكولات لاحقة في عام 1968 ، وعام 1979 ، ثم قواعد هامبورغ لعام 1978. ومن خلال هذه الدراسة يمكن القول من حيث النتيجة أن معاهدة بروكسل لعام 1924 فشلت في تحقيق التوازن المقبول كونها جاءت منحازة لمصالح الناقلين على حساب الشاحنين، ورغم أن قواعد هامبورغ 1978 عمدت إلى إتباع قواعد أشد بشأن مسؤولية الناقل البحري بأن حذفت الإعفاءات المحددة بموجب اتفاقية بروكسل 1924، وذلك بهدف محاولة خلق موازنة بين مصالح كل من الناقلين والشاحنين، لكن ما جاءت به قواعد هامبورغ منح الناقل إعفاءا هاما من شأنه جعل الهدف المرجو من هذا التقيص بعيد المنال.

### الكلمات المفتاحية:

عقد؛ المسؤولية؛ الرحلة البحرية؛ السفينة؛ الناقل؛ النقل البحري؛ إعفاء؛ البضائع؛ المخاطر؛ الاستثناءات.