

# مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا 2008  
مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري و الأنشطة المينائية

تحت إشراف  
الأستاذة بوخاتي فاطمة

تقديم الطالبة  
بن دومية سعدية

2013/10/13

## أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة وهران	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ العربي شحط عبد القادر
مشرفا	جامعة وهران	أستاذ التعليم العالي	الأستاذة بوخاتي فاطمة
عضوا مناقشا	جامعة وهران	أستاذ التعليم العالي	الأستاذة ناصر فتيحة
عضوا مناقشا	جامعة وهران	أستاذ محاضر.أ.	الأستاذة زعنون فتيحة

السنة الجامعية 2012-2013

## مقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل نقل البضائع في المجال الدولي، إذ تتم عن طريقه أغلب المبادلات التجارية الدولية. وعلى هذا الأساس فقد زاد الاهتمام به على الصعيدين الدولي والداخلي، من خلال محاولة توحيد القواعد التي تحكمه و تنظيم مختلف مراحلها و المنازعات الناشئة عنه.

ولمسؤولية الناقل البحري أهمية بالغة بين شتى موضوعات القانون البحري نظرا لما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء.

ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد فإنه يكون مسؤولا عن عدم تنفيذ هذا الالتزام.

ولقد كان الناقلون يمثلون الطرف الاقتصادي الأقوى، و يصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها الناقل في وثيقة الشحن، لاسيما فيما يتعلق بالأجرة، و كذا إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة، هذه الشروط ألحقت ضررا بليغا بالشاحنين أدت بهم للمطالبة بالحد منها وهذا الأمر أدى إلى نشوب نزاع كبير اشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين و البنوك.<sup>1</sup>

و قد تضخم النزاع إلى أن أصبحت دولا أطرافا فيه، فصدر أول قانون في الولايات المتحدة الأمريكية في 13 فبراير 1893 سمي باسم واضعه هارتر<sup>2</sup> للحد من هذه الشروط أي الشروط التي يملئها الناقل، و كان من أهم مزايا قانون هارتر أنه لم يكن متطرفا في محاربة هذه الشروط لذلك لقي استحسانا عاما.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية. ص 295 .

<sup>2</sup>. وهو قانون فدرالي صدر في 1893/02/19 بالولايات المتحدة الأمريكية سمي كذلك نسبة إلى مقترحه على مجلس الشيوخ، وهو كان نتيجة نضال كبير من الشاحنين ضد شروط الإعفاء من المسؤولية، باعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك كانت من الدول الشاحنة.

<sup>3</sup>. على حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، 1978، ص 81، 82 .

وبعدها تم توقيع مشروع الاتفاقية في 25 أوت 1924 ببروكسل<sup>4</sup> بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي جرى الانجيز على تسميتها بقواعد لاهاي، وقد لقيت معاهدة بروكسل 1924 ترحيبا وقبولا من الشاحنين إذ أنها أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية، و أعطت حلا مقبولا لمشكلة توزيع مخاطر النقل.<sup>5</sup> إلا أن التطبيق العملي لهذه الاتفاقية كشف عن عيوب فيها أوجب النظر في نصوصها الأمر الذي أدى إلى تعديلها ببروتوكول 1968 الذي عرفت قواعده بقواعد فيسبي، و عدلت من جديد ببروتوكول 1979.<sup>6</sup>

إن هذه الاتفاقيات و البروتوكولات المعدلة لها، و بالرغم من انضمام ستين دولة إليها ، وقد جرى العمل بها لأكثر من ستين عاما اكسبها ثباتا و رسوخا في قضايا النقل البحري ، إلا أنها عجزت- أمام مطالبة دول الشاحنين و هي الدول النامية بأغلبيتها الساحقة- عن مجاراة التطور الاقتصادي للنقل لما كانت تؤمن للناقل من إمكانيات كبيرة للإفلات من المسؤولية، وذلك بأن وضعت قرينة المسؤولية على عاتق الناقل البحري ولكنها كانت في صف الناقلين بحيث جاءت بقائمة طويلة من أسباب الإعفاء من المسؤولية والتي تعمل على نفي هذه القرينة ، كما حددت مسؤولية الناقل البحري بموجب حد أقصى للتعويض.<sup>7</sup> الأمر الذي دفع بالشاحنين إلى المطالبة بإلغائها واستبدالها بأخرى.

---

4. معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام

1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها و عدلت بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979

انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة.

<sup>5</sup>. ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007، ص44

<sup>6</sup>. احمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، منشأة المعارف الطبعة الثانية، 2002. ص20.

<sup>7</sup>. Boukhatmi Fatima , le contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien, Le phare N° 39-juillet , 2002 page 6.

و تجدر الإشارة إلى أن انضمام الجزائر إليها كان مبكرا منذ 1964/04/13 و لم يصدر القانون البحري الجزائري إلا في 23 أكتوبر 1976 بموجب الأمر 80/76.<sup>8</sup> و أعطى للمعاهدة بموجب المادة 747 قوة القانون الداخلي في النقل المتمم بين الموانئ الأجنبية، ضف إليه انه تضمن معظم أحكام المعاهدة. و لقد تم تعديله بموجب قانون رقم 05/98، فرغ بذلك الاحتكار على نشاط النقل البحري و فتحه أمام الأشخاص الخواص الطبيعيين و الاعتباريين.<sup>9</sup>

و تعتبر اتفاقية بروكسل أول تشريع دولي يوحد قواعد سندات الشحن البحري، وقد ساهمت بشكل كبير في إعادة التوازن العقدي بين الشاحن و الناقل إلا أن هذا التوازن سرعان ما تبدد أمام التكنولوجيا الجديدة التي حدثت في جميع وسائل النقل و التي أثرت سلبا على أحكام اتفاقية بروكسل،<sup>10</sup> إذ أصبحت لا تتماشى مع المتطلبات العصرية الحالية، و إزاء هذا الوضع عقد مؤتمر في هامبورغ بألمانيا تحت وساطة الجمعية العامة للأمم المتحدة وتم فيه توقيع اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر بتاريخ 31 مارس 1978 و عرفت باسم قواعد هامبورغ.<sup>11</sup> و لقد اهتم واضعو هذه الاتفاقية كان تقديم حماية أفضل للشاحنين إزاء الناقلين، وقد نجحت فعلاً في هذا الصدد بتقديم مزايا مهمة للشاحنين، الأمر الذي أصبح يتذمر منه الناقلون ، فقد أنتت اتفاقية هامبورغ منحازة لصالح الشاحنين، الأمر الذي يفسر عدم انضمام الدول ذات الأسطول البحري الكبير إليها، كبريطانيا والولايات

<sup>8</sup>.المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02/03/1964، الجريدة الرسمية عدد 28.

<sup>9</sup>. قانون رقم 05/98، المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 25 يوليو 1998، يعدل و يتمم الأمر رقم 76 / 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري.

<sup>10</sup>. بحير محمد، تحديد المسؤولية في عقود النقل للبضائع عبر البحر في اتفاقية بروكسل و في التشريع البحري الجزائري، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009 تحت إشراف الأستاذة بوخاتمي فاطمة، جامعة وهران، كلية الحقوق و العلوم السياسية، منشورات الألفية الثالثة.

<sup>11</sup>. لم تصادق الجزائر على اتفاقية هامبورغ بالرغم من أنها أخذت الكثير من أحكامها في القانون البحري الجزائري.

المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأوروبية.<sup>12</sup> هذا وقد دخلت قواعد هامبورغ حيز النفاذ دوليا اعتبارا من أول نوفمبر 1992.

و يلاحظ من مراجعة بيان الدول التي أصبحت أطرافا في اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أن غالبيتها تنتمي إلى مصاف الدول الشاحنة، الأمر الذي يضيق من مجال تطبيقها، و هو يعتبر إجراء مقصود من قبل الدول ذات الأساطيل الكبيرة و التي لم تلق هذه الاتفاقية لديها أي قبول لأنها تصطدم بمصالحها بسبب المزايا التي حققتها للشاحنين على حساب هذه المصالح.<sup>13</sup>

لكن الأمر لم يدم لفترة طويلة حيث انه بعد مضي عشر سنوات من نفاذ هذه الاتفاقية، بدأ فريق عمل مكلف من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UNCITRAL)<sup>14</sup> إعداد مسودة اتفاقية جديدة أخرى تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا بدعوى إيجاد قانون معاصر وموحد، لأن التطور المذهل في ميدان النقل البحري والتجارة الدولية يحتاج إلى أن يواكبه تطور مماثل في التشريع البحري الدولي الموحد و ينظم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع، و هم الشاحنون و الناقلون بشكل عادل و متوازن دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين أو تفريط في حماية الشاحنين في تشريع دولي عصري للنقل البحري يجري الثورة المتجددة للحاويات و نهضة تكنولوجيا المعلومات وظهور التجارة الالكترونية، وهو تشريع يرسى دعائم الاستقرار في المعاملات التجارية بين الأمم، و يعمل على إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية و يسهم إسهاما فعالا في قيام تعاون اقتصادي عالمي بين

<sup>12</sup>. محمود يحي الدين ، عرض مجمل لقواعد روتردام 2008 ، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري ، مجمع المنظمة البحرية الدولية.

العدد مارس 2009 ، ص 2

<sup>13</sup> . محمود يحي الدين، المرجع السابق، ص ب.

<sup>14</sup>. و هي الأحرف الأولى من : UNITED NATION COMMISSION OF INTERNATIONAL TRADE OF LAW.

جميع الدول على أساس المساواة و الإنصاف و المصلحة المشتركة و في خير جميع الشعوب.<sup>15</sup>

إزاء اقتناع الجمعية العامة للأمم المتحدة بهذه الأسباب الرئيسية، اتخذت قراراً باعتماد مشروع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، وأطلقت عليه الاسم الرسمي "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً وجزئياً". أما الاسم غير الرسمي فهو قواعد روتردام حيث أذنت الجمعية العامة للدول التوقيع على هذه الاتفاقية في روتردام (هولندا) ابتداء من 23 سبتمبر 2009<sup>16</sup> وهي تعتبر أحدث اتفاقية دولية تتعلق بالنقل البحري و أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتسميتها بقواعد روتردام.<sup>17</sup>

و لقد أتت اتفاقية روتردام على وجه عام بأحكام تفصيلية وتشعب مواضعها على نحو أوسع بكثير مما هو الحال في اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ، إذ أنها تضمنت 96 مادة. وهناك من الأحكام الموضوعية التي عالجتها اتفاقية روتردام ما كان قائماً في اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ فأبقت على جزء منها وعدلت الآخر، في حين أن هناك أحكاماً مستحدثة عالجتها الاتفاقية.

ولما كانت مسؤولية الناقل البحري هي جوهر موضوع النقل البحري و محور الاتفاقيات البحرية سواء اتفاقية بروكسل أو هامبورغ ، و تعتبر عصب النزاع بين الناقلين و الشاحنين على حد سواء و هو ما يجعل دولا تقبل على التوقيع عليها و أخرى تمتنع عن ذلك ، على اعتبار أنها تنقسم – الدول- إلى شاحنة و أخرى ناقلة .

---

<sup>15</sup> مذكرة توصية من الجمعية العامة للأمم المتحدة، بشأن اتفاقية الأمم المتحدة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحري كلياً أو جزئياً، 11 ماي 2009. ص 03.

<sup>16</sup> .تطلبت الاتفاقية لنفاذها على المستوى الدولي انضمام أو التصديق أو القبول أو إقرار 20 دولة وبعد اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة.

<sup>17</sup> .محمود يحي الدين . المرجع السابق ، ص 04.

فهل أبقّت قواعد روتردام على موضوع أحكام مسؤولية الناقل البحري كما كان الحال في الاتفاقيات السابقة أم كان لها حظ أوفر من نصوصها المستحدثة؟ وكيف عالجت قواعد روتردام موضوع فض النزاعات التي تنتج عن هذه المسؤولية؟ من أجل الإجابة على هذا الطرح والإمام بكافة جوانب الموضوع قسمنا موضوع البحث إلى فصلين أساسيين هما الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري على ضوء قواعد روتردام

أما الفصل الثاني فهو الأحكام الخاصة بفض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام .

## الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري

### في ظل اتفاقية روتردام

انه لا يمكن التطرق لدراسة مختلف أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع دون التعرّيج قليلا على مفهوم عقد النقل البحري للبضائع باعتباره يبقى هو أساس هذه المسؤولية. ولقد جرت العادة في الاتفاقيات الدولية أن تتضمن تعاريف لما يرد فيها من اصطلاحات قانونية، وهذه العادة مصدرها المنهج الانكلوساكسوني، وهو منهج حميد من هذه الناحية لما للتعاريف من أهمية كبيرة، بحيث يجب تشخيص ما نعرف، وبالتالي معرفة خصائصه قبل تأطيره قانوناً لذا وجب فهم التعاريف جيداً لأنها هي التي تقودنا إلى الحلول الموضوعية للنزاعات المختلفة<sup>18</sup>.

وقد عيّنت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً بوضع تعاريف لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص، بشكل أوسع مدى وأكثر وضوحاً مما قدمته سابقتها بروكسل و هامبورغ.<sup>19</sup>

من هذا القبيل نرى في اتفاقية روتردام مدلولاً خاصاً لعقد النقل البحري، حيث تم توسيع تعريفه القانوني ليشمل ليس فقط العقد الذي يكون جاري النقل فيه عبر البحر، إنما أجازت الاتفاقية أن يكون النقل جار بعدة وسائط شريطة أن تكون إحدى مراحل النقل عبر البحر، بحيث يجوز أن يتضمن عقد النقل على النقل بعدة وسائط إضافة إلى النقل البحري، و قد عرفت المادة الأولى من قواعد روتردام "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط

<sup>18</sup>. أحمد محمود حسني ، النقل الدولي البحري للبضائع ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، الطبعة الثانية ، ص 50.

<sup>19</sup>. PH. DELEBECQUE, L'évaluation du transport maritime. Brèves remarques , DMF , janvier 2009.



نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.<sup>20</sup> أي وسعت المدلول القانوني لعقد النقل كما أوردت الإتفاقيه تعريف "الناقل" يفيد بأنه هو الشخص الذي يبرم "عقد نقل" مع الشاحن.<sup>21</sup> كما أن قواعد روتردام 2008 استعملت مصطلح مستند النقل عوضا عن التسمية المتعارف عليها منذ القرن 18 وهي وثيقة الشحن البحري.<sup>22</sup>

والجدير بالإشارة أن قواعد روتردام أتت بتعريف قانوني "للناقل" و "الشاحن" بسبب شيوع استخدامهما على نطاق واسع ضمن نصوص القوانين، خاصة فيما يتعلق بأحكام المسؤولية، الأمر الذي يؤدي إلى وجود الأساس السليم الموحد عند تفسير النصوص وتطبيقها في شأن طرفي عقد النقل البحري وهما الشاحن والناقل. وحسباً ما فعلت اتفاقية روتردام عندما أولت اهتمامها إلى تعريف مصطلحي الناقل والشاحن وألغت من اعتبارها كلمة "المجهز".<sup>23</sup>

ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحريا كلياً، و يمكن أن يتضمن عقد النقل عمليات نقل أخرى سواء برية أو جوية أو بالسكة الحديدية المهم هو وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل.<sup>24</sup> كما تجدر الإشارة لما استحدثته هذه الاتفاقية في شأن العقود الكمية فنظمت العقد الكمي على وجه تفصيلي. فعرفته بأنه العقد الذي يتضمن نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها.

بعد هذه اللمحة نستطيع الولوج إلى المبحث الأول والذي يتضمن المبادئ القانونية لهذه المسؤولية .

<sup>20</sup> . المادة 01 ،اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً،

<sup>21</sup> .المادة 01 الفقرة 05 ، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً

<sup>22</sup> . PH. DELEBECQUE, La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle, Annuaire de droit maritime et océanique(ADMO), 2008.P1.

<sup>23</sup> .مقالة الدكتور فاروق ملش علي البريد الالكتروني WWW.MARINEWS.NET.

<sup>24</sup> . PH. DELEBECQUE, convention CNUDCI. Règle de Rotterdam. Adoption RTD Com 2008 page 901, Laurent FEDI, Les Règle de Rotterdam, le droit de transport maritime du XXIe siècle, Synthèse du colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010, Francesco BERLINGIERI, aspect multimodaux des règles de Rotterdam, DMF 11-2009 p.708

## المبحث الأول: المبادئ القانونية لمسؤولية الناقل البحري

لما كان الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد فإنه يكون مسؤولاً عن الهلاك إذا لم يسلم البضاعة إلى المرسل إليه، وعن التلف إذا لم يسلمها في حالة سليمة، وعن التأخير إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد ، ولا ترفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من المرسل إليه أو عيب خاص في البضاعة.<sup>25</sup>

إذن تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة و التي لا تخلو أن تكون سوى خطأ شخصي للناقل أو خطأ تابعيه مما ينجم عنه العديد عن الأضرار تصيب البضاعة.

## المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري

حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري يجب أن يكون قد أخل بالتزاماته هو أو احد تابعيه بحكم العلاقة العقدية بينه و بين الشاحن. وقد نصت معاهدة روتردام على ذلك في الفصل الرابع في المواد من 11 إلى 16 و تتلخص هذه الالتزامات في نقل البضاعة إلى مكان المقصد ثم تسليمها إلى المرسل إليه. وذلك بأن يقوم الناقل بتسليم البضاعة و تحميلها ومناولتها و تستيفها و نقلها وحفظها و العناية بها وتفرغها بعناية و تسليمها على نحو ملائم إلا إذا اتفق العقد على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه القيام بذلك.

و الجدير بالذكر أن قواعد روتردام قد وسعت من هذه الالتزامات تحت عنوان التزامات معينة و نصت على الآتي : "يقوم الناقل بتسليم البضائع و مناولتها

25. كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأ المعارف بالإسكندرية. طبعة 2، سنة

و تحميلها و تستيفها و نقلها وحفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية".<sup>26</sup>

و القول أن معاهدة روتردام قد وسعت ذلك أن واجبي التسلم و التسليم لم يرد ذكرها في نص معاهدة بروكسل المتعلقة بالتزامات الناقل بينما نصت المادة 02 على باقي الالتزامات .

كما زادت هذه الاتفاقية التزامات معينة تنطبق على الرحلة البحرية في واجبات الناقل لصالح الشاحن بجعل السفينة وإبقائها صالحة للإبحار و تقيمها و تزويدها بالمعدات و الإمدادات على نحو ملائم طوال الرحلة<sup>27</sup> .

و بذلك إذا اخل الناقل بأحد هذه الالتزامات تقوم مسؤوليته و أردنا من أجل دراسة هذا المطلب أن نفصل قيام هذه المسؤولية من خلال فرعين أساسيين نبين من خلالهما الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية و الفرع الثاني النطاق الزمني الذي يحكم هذه المسؤولية .

### الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام

إن تحديد أساس مسؤولية الناقل هو بالغ الأهمية وذلك لاختلاف النظم القانونية للمسؤولية من العقدية عن التقصيرية وانعكاسها على الإثبات، وعلى تحديد التعويض وعلى أطراف دعوى المسؤولية.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> .المادة 13 من قواعد روتردام.

<sup>27</sup> . المادة 14 من قواعد روتردام.

<sup>28</sup> . أحمد السعيد الرقرد ، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل ، مجلة المحامي الكويتية ، العدد 01، 1996، ص 23.

و إن التشريعات في شأن تأسيس مسؤولية الناقل بوجه عام، تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية تعاقدية تقوم على إخلاله بالتزام تحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضاعة كاملة و سليمة وفي الميعاد المحدد.<sup>29</sup>

و عن طبيعة التزام الناقل الناشئ عن عقد النقل البحري فهو يتمثل في ضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه وهو التزام بتحقيق نتيجة فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت أو تأخرت في الوصول هنا تقع مسؤولية الناقل. ومقتضى التزام الناقل بتحقيق نتيجة أن المضرور لا يلزم إقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل. وإنما يكفيهِ - أي المضرور- إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد. فإذا ما فعل كان ذلك إثبات منه لخطأ الناقل العقدي.<sup>30</sup>

و عدم تنفيذ الالتزام هو بذاته الخطأ العقدي فليس هو الخطأ المفروض في جانب المدين.<sup>31</sup> وإذا ما اثبت المضرور الضرر و مقداره، كانت علاقة السببية بين الخطأ و الضرر مفروضة و يتبع ذلك تحقق مسؤولية الناقل .

و في هذا الصدد فلقد ورد النص في اتفاقية روتردام بخصوص أساس مسؤولية الناقل في الفصل الخامس. والتي أقامت فيه مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها و ذلك بان يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 4<sup>32</sup>

<sup>29</sup>. هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر سنة 1999 ، ص 255.

<sup>30</sup>. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، سنة 1978. ص 87.

<sup>31</sup>. عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الأول، الطبعة الثانية 1964، بند 429.

<sup>32</sup>. المادة 17 الفقرة الأولى من قواعد روتردام.

و مسؤولية الناقل البحري في كنف هذه الاتفاقية الجديدة ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر، وإنما هي مسؤولية شخصية تقوم على فكرة الخطأ المفترض، أي أن الناقل مكبل بقريئة الخطأ، فلا يحتاج المطالب إلا إلى إثبات حدوث الضرر أثناء وجود البضاعة في حراسة الناقل، فيفترض وقوع خطأ من الناقل، وقيام علاقة السببية بين الخطأ المفترض والضرر الواقع، فتفترض مسؤولية الناقل.<sup>33</sup>

وبذلك فإن مسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية قائمة على أساس قريئة الخطأ أو الخطأ المفترض وكما اشرنا إليه سالفاً هو افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه وهو الناقل والذي يقع عليه عبء إثبات انه لم يرتكب هذا الخطأ أي أن هذه المادة وضعت على عاتق الناقل قريئة الخطأ بالمسؤولية عن الأضرار الحاصلة للبضائع نتيجة الهلاك أو التلف أو الخسائر الناجمة عن تأخير تسليمها شريطة أن يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذه الأضرار حصلت أثناء مدة مسؤولية الناقل كما حددتها الاتفاقية .

هذه القريئة قريئة بسيطة قابلة للإثبات العكس فحولت المادة 17 فقرة 2 من الاتفاقية للناقل إمكانية إبراء نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو الخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو احد تابعيه ومن في حكمهم بموجب المادة 18 فقرة 2.

إلى هذا الحد تتفق هذه الاتفاقية تماماً مع اتفاقية هامبورغ. وفق المادة الخامسة منها<sup>34</sup>، لكن مع الفرق أن هذه الاتفاقية الأخيرة أعطت الناقل إمكانية نفي الخطأ بإثبات انه اتخذ هو ومستخدموه أو وكلاؤه التدابير المعقولة لتفادي وقوع الحادث

33. فاروق ملش، قواعد روتردام، أساس مسؤولية الناقل و هل هي خطوة الى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية .مصر.ص11.

34. " 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 04، ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو و أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته."

المسبب للضرر باستثناء حالة الضرر اللاحق بالبضائع الناجم عن الحريق، والضرر اللاحق بالبضائع الناجم عن إهمال باتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها، ففي هاتين الحالتين ينقلب عبء الإثبات ويصبح على الشاحن إثبات خطأ الناقل في حدوث الحريق، أو إثبات خطأ الناقل بعدم اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاتها والتخفيف منها.<sup>35</sup>

كذلك أتاحت هذه الاتفاقية إعفاء الناقل من المسؤولية ليس بإثبات انه لم يرتكب خطأ ما، إنما إثبات أن إحدى الحالات المبينة في الفقرة 3 من المادة 17 قد تسببت في حدوث الضرر وحتى تتضح الصورة أكثر تجدر بنا الإشارة إلى الأساس الذي قامت عليه مسؤولية الناقل البحري في كلتا المعاهدتين السابقتين.

بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري في معاهدة بروكسل فلا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي وهذه القواعد العامة هي بعينها التي اعتمدها المعاهدة في تنظيم مسؤولية الناقل فنصت المادة 4 في الفقرة 2 من الاتفاقية انه لا يسأل الناقل أو مالك السفينة على الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم . إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء و يحق له أن يثبت انه ليس للخطأ الشخصي و لا لفعل الناقل و لا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أي صلة بالهلاك أو التلف فهذا النص يقرر مسؤوليته عن خطئه وأخطاء تابعيه فان أراد دفع المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله

<sup>35</sup> . Francesco Berlingieri, a comparative analysis of the Hague- Visby rules, the Hamburg rules, and the Rotterdam rules, United nation commission of international trade Law,P 08.  
[WWW.UNCITRAL.ORG](http://WWW.UNCITRAL.ORG) le 19/04/2011.

و أفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل ولكن يتعين عليه إن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي ومن ذلك إن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل.<sup>36</sup>

و قد جعلت التزام الناقل بنقل البضاعة و تسليمها التزاما ببذل غاية وليس بتحقيق نتيجة وهذا ما نصت عليه الفقرة 1 من المادة 5 من اتفاقية هامبورغ على انه "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 إثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4 ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاءه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.<sup>37</sup>

و لكن قد يحدث أن يكون هناك خطأ مشتركا بين الناقل و المضرور و في هذه الحالة يجب التفرقة بين حالة ما إذا كان خطأ الناقل هو الأكثر تسببا في الضرر و بين الحالة التي يكون فيها خطأ المضرور هو الأكثر تسببا في الضرر و أخيرا بين ما إذا كان خطأ كل منهما قد ساهم بقدر متساو في إحداث الضرر، فإذا كانت مساهمة خطأ الناقل هي الأكبر في إحداث الضرر انتفت رابطة السببية بين خطأ المضرور و الضرر ليصبح الناقل هو المسؤول الوحيد عن الضرر، أما إذا تجاوزت نسبة خطأ المضرور خطأ الناقل فإن المسؤولية تقع بالكامل على خطأ المضرور و أخيرا إذا تساوت نسبة خطأ المضرور و الناقل في المساهمة في إحداث الضرر فإننا نكون في هذه الحالة أمام خطأ مشترك يستوجب تقسيم المسؤولية بالتساوي بين الناقل و المضرور.<sup>38</sup>

<sup>36</sup>. علي حسن يونس. أصول القانون البحري. دار الفكر العربي. طبعة 1966. ص 386 و 387.

<sup>37</sup>. عاطف محمد الفقي. قانون التجارة البحرية. دار الفكر الجامعي. طبعة سنة 2008، ص 165 و 166.

<sup>38</sup>. سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي المتعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية

وإذا كان الالتزام على هذا النحو، فهو التزام ببذل عناية مع افتراض خطئه وإهماله فإن ذلك يعني أن الضرر - وعلى خلاف حكم الالتزام ببذل عناية - ليس مطالب بإثبات خطأ الناقل وإنما يكفي إثبات وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، وهو أمر جد يسير يكفي في خصوصه تقديم عقد النقل وما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن وإثبات الضرر المدعى به وعندئذ تعمل قرينة الخطأ إذ يفترض وجود خطأ أو إهمال من الناقل وقيام علاقة السببية بين الخطأ أو الإهمال والضرر ويكون على الناقل لدفعه مسؤوليته نفي صدور خطأ أو إهمال من جانبه وذلك بإثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاءه كل ما كان من المعقول تطلبه أو اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته<sup>39</sup>.

ولكن يستطيع الناقل في هذا الخطأ المفترض دفع مسؤوليته إذا افلح في إثبات أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر أو الحد من نتائجه، وتطبيق لذلك فإنه إذا نشأ الضرر مثلاً عن مخاطر البحر فعلى الناقل ليدراً عن كاهله قرينة الخطأ المفترض في حقه أن يثبت أنه قد اتخذ التدابير المعقولة للحماية منها اتقاء نتائجها.

و ضابط التدابير المعقولة هو معيار جديد على مفهوم المدرسة اللاتينية التي تعتقد معيار الرجل العادي ولكن لا خلاف على كون هذا الضابط هو طبيعة مادية ينظر إلى ما يفترض أن يفعله الناقل المتوسط الحرص في نفس الظروف لا الناقل الغافل ولا شديد اليقظة<sup>40</sup>.

<sup>39</sup>. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، الطبعة الثانية منشأة المعارف، بالإسكندرية

2003. ص 15.16.

<sup>40</sup>. سعيد يحيى. مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورغ، المكتب العربي الحديث. سنة 2000. ص 40



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

أما الضرر في المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري للبضائع فهو كما أشرنا سلفا في المطلب الأول فإنه يتمثل إما في فقدان البضاعة أو هلاكها وإنما في التأخر في وصولها وهو ضرر مادي، على أنه يجب أن تربط بين الخطأ المفترض و الضرر المادي علاقة سببية لقيام هذه المسؤولية. ومن هنا يمكننا القول أن مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري هي مسؤولية عقدية مؤطرة بأحكام تشريعية مستندة من معاهدة بروكسل<sup>41</sup>.

إذن وبخصوص هذه المسألة فان معاهدة روتردام قد وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية الناقل والشاحن. راعت فيها قواعد العدالة فأقامت المادة 17 مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا ثبت الغالب أن الضرر الذي لحق بالبضاعة قد وقع أثناء مدة التزام الناقل.

و نلخص القول في هذا الفرع بان مدى التزام الناقل من المسائل بالغة الأهمية التي يتعين التعرف على موقف الاتفاقية الجديدة حيالها، ومدى انحيازها إلى أي الاتجاهات القانونية التي تتراوح بين اعتبار مسؤولية الناقل مؤسسة على كون التزام الناقل بتحقيق نتيجة أو كونه التزاما ببذل عناية.

<sup>41</sup>.أوسهه محمد رضا، التزامات و مسؤولية الناقل البحري. بحوث و دراسات. نشرة الفضاة. 2009-2010.. العدد 65. ص110.

يكفى طبقاً لاتفاقية روتردام أن يثبت المرسل إليه أو الشاحن المتعاقد الذي أصيبت بضاعته بالضرر أثناء وجودها في حراسة الناقل أن يثبت عدم نقل البضاعة إلى مكان المقصد أو نقلها مع إصابتها بأضرار، حتى تشغل مسؤولية الناقل بافتراض وقوع الخطأ من جانبه أي على أساس "قرينه الخطأ المفترض"

غير أن الاتفاقية م2/17 خولت للناقل التخلص من المسؤولية بنفي قرينة الخطأ المفترض، إذا أقام الدليل على أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير، لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه. وله بدلاً عن ذلك أن يقيم الدليل على أن سبب الضرر الواقع للبضاعة هو أحد الأحداث أو الظروف المستثناة الواردة بالاتفاقية على وجه التحديد المادة 18 الفقرة 3.

ونظراً لأن الغالب عملاً أن يضطر الناقل عند نفي ارتكاب أي خطأ سواء من جانبه أو جانب أحد تابعيه يكون قد أدى إلى حدوث الضرر للبضاعة، أن يضطر إلى إثبات مصدر هذا الضرر، أي السبب الأجنبي القوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتي في البضاعة أو فعل الشاحن. وهذا هو نفس الطريق للتخلص من المسؤولية في حالة أن يكون الالتزام بتحقيق نتيجة إذا ما تخلفت تلك النتيجة.

وهكذا يمكن القول أن اتفاقية روتردام تتخذ في شأن مدى التزام الناقل منهاجاً يقترب من جعله التزاماً بتحقيق نتيجة أو غاية أكثر منه التزاماً ببذل عناية والنتيجة أو الغاية المستهدف تحقيقها هي نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول.<sup>42</sup>

فلا نزاع في أن نظام المسؤولية الأكثر دقة هو النظام الذي يضع على عاتق المتعاقد التزام بنتيجة أي بتحقيق غاية، في حين أن كل نظام يقوم على الخطأ أو

<sup>42</sup>. فاروق ملش. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009. الحسنات و الايجابيات. ص4.

قرينة الخطأ هو نظام أقل دقة و صرامة ، إذ أن المتعاقد لا يعد بنتيجة و هي وصول البضائع سليمة و إنما يعد فقط بأن يبذل أقصى جهده.<sup>43</sup>

### الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام

إن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري هو الفترة الزمنية التي يبدأ فيها التزامه بنقل البضائع إلى غاية انقضاء هذا الالتزام وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه،<sup>44</sup> وهو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.<sup>45</sup>

و بالنسبة لهذه الاتفاقية فان مبدأ مسؤولية الناقل البحري تشمل مدة التزام الناقل أو حدود الفترة التي يسري فيها هذا الالتزام. وقد نصت على أن مدة مسؤولية الناقل تبدأ عندما يتسلم الناقل البضائع أو أي طرف منفذ - و قد قامت بتعريف هذا الأخير بأنه أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناوالتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.<sup>46</sup> بغرض نقلها وتنتهي عند تسليم البضائع بقولها: " تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع".<sup>47</sup>

<sup>43</sup> . احمد محمود حسني ،المرجع السابق ،ص256 .

<sup>44</sup> . المادة 1 الفقرة 11 من قواعد روتردام.

<sup>45</sup> . عرفته المادة 1 الفقرة 18 من قواعد روتردام بانه يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى

عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني.

<sup>46</sup> . المادة 1 الفقرة 6 قواعد روتردام.

<sup>47</sup> . المادة 12. الفقرة 1 من قواعد روتردام.

و بذلك يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحري وتبدأ التزامات الناقل ومسؤولياته بمجرد استلامه البضاعة.

ويتم استلام البضاعة في ميناء الشحن في الموعد المتفق عليه، وهذا ما نص عليه القانون البحري الجزائري على أنه يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل الذي يقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجر الحمولة المتفق عليها ، إذ يمكن أن يتم استلام البضائع خارج حدود الميناء كأن يتم في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل ويبقى على الناقل إتمام الإجراءات اللازمة لنقل البضاعة إلى رصيف الميناء مع مراعاة الإجراءات الجمركية.<sup>48</sup>

وتستمر التزامات الناقل أثناء النقل (الرحلة البحرية) ثم عند الوصول فك البضائع و تفرغها و تسليمها إلى المرسل إليه كما أشارت إلى ذلك المعاهدة بالنسبة إلى التزامات الناقل مشيرة إلى بداية الالتزام بالتسليم ونهايته بالتسليم في مادتها 13 إذ نصت على : " يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته ، حسبما حددت في المادة 12 ، ورهنا بأحكام المادة 26 ، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستضيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفرغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية."

بالنسبة لمدة التزام الناقل المنطبقة عليها الاتفاقية أو النطاق الزمني لمسؤولية الناقل فقد تم توسيعها أيضا بالمقارنة مع اتفاقتي بروكسل وهامبورغ ففي اتفاقية

<sup>48</sup>. المادة 772 من القانون البحري الجزائري.

بروكسل فقد تم تحديد هذه الفترة من الوقت الذي يمضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها.<sup>49</sup>

فمدة التزام الناقل في معاهدة بروكسل سنة 1924 كانت تنسب إلى الوقت الذي يمضي بين شحن البضاعة في السفينة و بين تفريغها منها أي تنطبق على الرحلة البحرية التي تنقضي بين الشحن و التفريغ وهذا ما نصت عليه من خلال المادة 01 فقرة هـ التي بينت بعض التعريفات .

و الفقرة هـ من المادة المذكورة على أن نقل البضائع ينسحب إلى الوقت التي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها. أما ما عدا أي السابقة أو اللاحقة لها تخضعان لاتفاق الطرفين الذي قد يخضعهما لأحكام الاتفاقية أو لأحكام شروط تنصرف إلى إرادتهما.<sup>50</sup>

و معاهدة بروكسل جاءت غامضة في هذا الصدد و أثارت جملة شكوك بسبب هذا الغموض فمثلا الفترة التي تكون فيها البضاعة محمولة بالرافعة في طريقها من الرصيف إلى السفينة عند الشحن أو من السفينة إلى الرصيف عند التفريغ هل تقع ضمن عملية النقل البحري وبذلك تقع المسؤولية على الناقل أثناء هذه الفترة.<sup>51</sup>

وهذا الحكم يخالف ما استقر عليه القضاء من أن عقد النقل البحري يشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بحيث تكون هذه العمليات جميعها كلاً لا يتجزأ تسري عليه شروط سند الشحن و هذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، والشرط الجوهرى لإكمال هذا المبدأ أن يتحمل الناقل البحري نفسه القيام بالعمليات السابقة على عملية النقل البحري بمعنى الكلمة أو اللاحقة لها. أما لو قام بها أشخاص آخرون لحساب الشاحن أو المرسل إليه فإنها لا تكتسب صفة الناقل

<sup>49</sup> . Francesco Berlingier , Op .cit p 06.

<sup>50</sup> . لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، ص151.150.

<sup>51</sup> . لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 153.

البحري، وبذلك فإن معاهدة بروكسل تقتضي تجزئة عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل ، فالمرحلة الأولى تشمل الوقت الذي ينقضي بين تسليم البضاعة للناقل في بدء عمليات الشحن والمرحلة الثانية تشمل الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها أما المرحلة الثالثة فتبدأ بعد نهاية التفريغ وتستمر في تسليم البضاعة تسليمًا فعليًا للمرسل إليه.<sup>52</sup>

إذن فلا تسري المعاهدة إلا على المرحلة الثانية وبذلك فإن المرحتين السابقتين و اللاحقة أو بعبارة أخرى المرحتين الأولى و الثالثة لا تسري عليها هذه المعاهدة و لذا مسؤولية الناقل محصورة هنا في المرحلة الثانية .

فجاءت معاهدة هامبورغ حاسمة لهذا الجدل بأن قررت فترة عقد النقل البحري ما بين نقل البضائع من ميناء إلى ميناء فنصت الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الاتفاقية على انه : " مسؤولية الناقل على البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن و أثناء النقل و في ميناء التفريغ."<sup>53</sup>

فالناقل مسؤول عن البضائع طالما هي في حراسته والتي من المفروض أن يتسلم البضائع في ميناء الشحن من الشاحن ، أو من ينوب عنه، أو من السلطة، أو من طرف ثالث ثم تسليم البضاعة في ميناء التفريغ كما قد يكون للمرسل إليه من ينوب عنه. وهناك قرارات عديدة تؤكد على المسؤولية الشاملة للناقل البحري عن تنفيذ النقل البحري كاملاً ومن ذلك قرارها الصادر في 16/05/1998 الذي أقر بأن الأضرار اللاحقة بالبضاعة في الميناء تستتبع مسؤولية الناقل، كون أن

<sup>52</sup>مصطفى كمال طه ،مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية 1999،ص249.

<sup>53</sup> . المادة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقع عليها بهامبورغ بتاريخ في 31 مارس 1978

التسليم لم يتم بعد، حيث بينت المحكمة العليا أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت بالبضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليمًا وفقًا لنص المادة 802 من القانون البحري وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقًا للمادة 873 من القانون البحري لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر، بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه، إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ، وهو ما لم يثبت القيام به في قضية الحال وبالتالي استوجب النقص.<sup>54</sup>

و فصلت هذه الاتفاقية متى تعتبر البضائع في عهدة الناقل، إذ قالت أن البضائع تعتبر في عهدة الناقل من الوقت الذي يتسلم فيه البضائع من الشاحن أو شخص يعمل بالنيابة عنه أو من سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين السارية في ميناء الشحن تسليمها إليه للشحن، وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه أو إلى سلطة أو طرف ثالث توجبه القوانين السارية في ميناء التفريغ.<sup>55</sup>

غير أن معاهدة هامبورغ شابها النقص في هذه النقطة قد يؤدي إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه ويبدو ذلك في الحالة التي يضع الناقل البضائع تحت تصرف المرسل إليه دون أن يسلمها له فعلياً.<sup>56</sup>

<sup>54</sup>. القرار الصادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا في 16/05/1995 رقم 169663 ، منشور المجلة القضائية ، العدد الأول ، ص 169 .

<sup>55</sup> . لطيف جبر كومان، المرجع السابق، ص 151 .

<sup>56</sup> . كمال حمدي ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع .المرجع السابق،ص56

و في هذا الصدد فان اتفاقية روتردام وسعت أكثر فأكثر مدة النقل التي يتحمل فيها الناقل المسؤولية وتطبق قواعد الاتفاقية عليها، فقد نصت المادة 12/فقرة 1 منها على أن مدة مسؤولية الناقل تبدأ عندما يتسلم الناقل البضائع أو أي طرف منفذ، بغرض نقلها، وتنتهي عند تسليم البضائع.

وتابعت هذه المادة في الفقرة 3 بأنه يجوز للطرفين (أي الناقل والشاحن) أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، لكن قيدت إرادة الأطراف في هذا الاتفاق بقيدتين:

الأول يتعلق بعدم جواز الاتفاق على أن يكون وقت تسلم الناقل البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى العقد.

أما الثاني فيتعلق بأن لا يكون وقت تسليم البضائع إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

يستنتج من ذلك أن مدة التزام الناقل مفتوحة من وقت استلام الناقل البضائع إلى وقت تسليمها ما خلا اتفاق يحدد وقت ومكان التسلم والتسليم المقيد بالقيدتين الواردين أعلاه، واللذين نرى اقتضاء اشتراطهما يعود إلى ما لمسه واضعو الاتفاقية من تحايل احد الأطراف العقد (الناقل عادة) في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ بإدراج بند في عقد النقل يحدد مدة استلام الناقل للبضائع بعد تحميلها الأولي أو أن يكون وقت تسليم البضائع إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي، فكان هذا الشرط الأخير دارج لأنه كان لصالح الناقلين، فكان الناقل يتفق مع الشاحن على أن وقت التسليم الفعلي للمرسل إليه يكون سابقاً لإتمام التفريغ الفعلي،<sup>57</sup> أي يعد تسليمها والبضائع مازال موجودة في عنابر السفينة، وكانت معاهدة هامبورغ لا تمنع مثل هذا الاتفاق حيث تنص المادة 4 منها على أن وقت

<sup>57</sup>. فاروق ملش. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009. الحسنات و الايجابيات. ص4



تسليم البضائع يكون في إحدى الحالات التالية : إما بتسليمها إلى المرسل إليه، وإما بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، هذه الحالة الأخيرة قد تؤدي إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع إلى المرسل إليه، وهذا ما حاولت تفاعليه اتفاقية روتردام، حيث أكدت على عدم جواز الاتفاق على إن يكون تسليم الناقل للبضائع سابقاً لإتمام تفريغها الفعلي، لذلك يمكن القول أن الحكم الخاص الوارد بالمادة 12/فقرة 3 من اتفاقية روتردام حمى الشاحنين على وجه افعل مما هو الحال في اتفاقية هامبورغ.<sup>58</sup>

إذن فمعاهدة روتردام قد وسعت من هذه المدة عندما وسعت في التزامات الناقل فالنطاق الزمني يبدأ بالتسلم وينتهي بالتسليم فالقاعدة في هذه الاتفاقية هي وقوع موجب التسلم و المناولة و التحميل و التسليم و النقل و الاعتناء بالبضائع والتفريغ و تسليم البضائع على نحو ملائم و بعناية على الناقل.

إلا أن الفقرة 2 من المادة 13 منها أجازت للأطراف الاتفاق على خلاف هذه القاعدة فيما تعلق بموجبات التحميل أو المناولة أو التسليم أو التفريغ بشرط أن يدرج ذلك في تفاصيل العقد أضف إلى ذلك أنها نظمت موجبات التسلم والتسليم.

فموجب تسلم وتسليم أدخلته الاتفاقية ضمن الموجبات الواقعة على الناقل من بين الموجبات الأخرى. ويعتبر التسليم وهو تسليم البضائع إلى المرسل إليه نهاية الالتزام الواقع على عاتق الناقل وبذلك ينتهي عقد النقل البحري و التسليم يعتبر عملية قانونية يتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية و بذلك فان عملية

<sup>58</sup>. وحدي حاطوم، الجديد في النقل البحري في ضوء اتفاقية روتردام . مجلة نقابة المحامين في بيروت . العدد 3 سنة 2010.ص.1025.

التسليم لا تتم بمجرد تفريغ الناقل للبضاعة في ميناء الوصول بل تتبع أثرها عند قبول الأطراف بالوثائق<sup>59</sup>.

وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في القرار الصادر بتاريخ 1991/06/30 بين الشركة الجزائرية لتأمين النقل بالجزائر ضد أليبال لاينس كليبارا سترات بلجيكا و الذي جاء في إحدى حيثياته " من المقرر قانونا أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون. ولما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع عندما اعتبروا تفريغ البضاعة في الميناء بمثابة تسليمها وأعفوا بذلك الناقل من المسؤولية أخطأوا في تطبيق القانون<sup>60</sup>. واستقر اجتهاد المحكمة العليا على هذا المبدأ في عدة قرارات أخرى.

و في هذا الصدد نشير إلى التفرقة بين تفريغ البضاعة وبين التسليم فالأول هو واقعة مادية تتمثل بإنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو شحنها إلى المخازن أما التسليم فهو تصرف قانوني فهو إعطاؤها ومنحها لصاحبها أو من ينوب عنه بعد تفريغها ، وقد يقترن التفريغ بالتسليم أي أن يكون التفريغ و التسليم في وقت واحد. وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرار صادر في 1997/07/22 جاء فيه : " لما تبين من قضية الحال أن قضاة المجلس أخطأوا بين التسليم و التفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى

<sup>59</sup>. فاروق ملش ، المرجع السابق، ص 4.

<sup>60</sup>.القرار الصادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا في 1991/06/30 رقم83958، منشور المجلة القضائية، العدد الأول، ص94، انظر الملحق

رقم02..

حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً قانونياً، فإنهم بذلك قد خرقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض.<sup>61</sup>

فللتسليم أثر هام إذ يحول المخاطر وتبعية الهلاك، فقبله يكون الناقل هو المسؤول عن البضاعة وبعده تحول وتنتقل إلى صاحب الحق في البضاعة فهو تصرف قانوني من حيث أن فيه إيجاب و قبول، فالناقل تتجه إرادته إلى تسليم البضاعة إلى صاحبها و ينتهي عقد النقل البحري للبضائع عندما يقبل صاحب البضاعة هذا التسليم بدون تحفظ و إخطار للناقل.<sup>62</sup>

فإذا قبل صاحب البضاعة هذا التسليم بدون تحفظ وإخطار للناقل، فهذا قرينة على التسليم الصحيح وأنه تسلم البضاعة كما كانت عليه.

و لقد عدت المادة الثامنة و الأربعون من الاتفاقية الحالات التي تعد فيها البضاعة غير مسلمة وهي :

(أ) عدم قبول المرسل إليه تسلمها.

(ب) تعذر الحصول على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي.

(ج) رفض الناقل تسليمها بناء على حق له بموجب الاتفاقية.

(د) عدم السماح للناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بموجب قانون أو لوائح الميناء.

(هـ) تعذر تسليم البضاعة لأسباب أخرى.

و في هذه الحالة يكون للناقل أن يتخذ أي من التدابير الآتية على نفقة صاحب البضاعة :

---

<sup>61</sup>. القرار الصادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا في 1997/07/22 رقم 153252، منشور المجلة القضائية عدد خاص، ص 230، انظر الملحق رقم 02.

<sup>62</sup>. René Rodiere , Traité du droit maritime, Tome 02, n° 02, page 545

- (1) تخزين البضاعة في مكان مناسب .
  - (2) فك رزم البضاعة إذا كانت مستفة داخل حاويات أو نقلها إلى مكان آخر.
  - (3) بيع البضاعة أو إتلافها وفقا للممارسات المتبعة داخل الميناء.
- و يتعين على الناقل قبل أن يتبع أي من التدابير المذكورة إن يوجه إخطارا بذلك إلى صاحب الحق في البضاعة، و إذا بيعت احتفظ له بثمنها بعد اقتطاع التكاليف التي تكبدها.

هذا ولا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل التدابير المعقولة للحفاظ على البضاعة.<sup>63</sup>

### المطلب الثاني: صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع تعتبر النطاق المادي لهذه المسؤولية وهي نفسها الأضرار التي يسأل عنها الناقل البحري أي حالات المسؤولية ذلك أنه من المؤكد أن الشاحن يرغب في أن تصل بضاعته دون عيب يعترئها و مطابقة لما هو مدون في سند الشحن وذلك بقيام الناقل بإيصال هذه البضاعة وقيامه بالتزاماته نحو الشاحن على أكمل وجه ، وبالتالي يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة وتلفها كما يجوز إثارتها عن التأخير في تسليم البضاعة المنقولة فالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يتسع ليشمل صوراً ثلاث للضرر الذي قد يلحق بالبضاعة والمرسل إليه، هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> . المادة 48 من قواعد روتردام.

<sup>64</sup> . محمد بيجت عبد الله أمين قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992 ، ص 394.

ويعتبر الناقل هو الضامن لسلامة هذه البضاعة ووصولها إلى المرسل إليه كما جرى الاتفاق عليه إلا انه في كثير من الأحيان قد تهلك البضاعة أو تتلف قبل وصولها. كما أنه يمكن أن تصل متأخرة عن الميعاد المتفق عليه أو حسب الأعراف والعادات البحرية ، أو عدم تنفيذ النقل كلية ويكون ذلك إذا امتنع الناقل عن تسلم البضاعة في ميناء الشاحن بعد أن أبرم اتفاقه مع الشاحن أو امتنع عن القيام بنقلها إلى ميناء التفريغ دون سبب مشروع فانه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي بنقل البضائع التي اتفق مع الشاحن على نقلها ويكون مسؤولاً قبل الشاحن عن هذا الإخلال بالالتزام ، ولا يعفيه من المسؤولية إلا إثبات أن الشاحن قد قدم له بضاعة غير مذكورة في سند الشحن أو قدم له بضاعة خطيرة أو أن عدم تنفيذه النقل يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.<sup>65</sup>

إن النطاق المادي لمسؤولية الناقل، وعلى غرار اتفاقية هامبورغ، يتسع ليشمل ثلاث صور للأضرار المسؤول عنها الناقل التي قد تصيب المرسل إليه أو الشاحن، وهي الضرر الناشئ عن هلاك البضائع والضرر الناشئ عن تلف البضائع، والخسارة الاقتصادية الناجمة عن تأخير وصول البضائع . في حين أن الأمر في اتفاقية بروكسل يقتصر حالات مسؤولية الناقل على الضرر اللاحق بالبضائع بالتلف أو الهلاك دون الخسائر الاقتصادية الناجمة عن تأخير وصول البضائع، والتي تبقى خاضعة للقواعد العامة في عقد النقل.

---

<sup>65</sup> . عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي 2008. ص338.

و حسب اتفاقية روتردام تقوم مسؤولية الناقل وفق ثلاث صور نتعرض إليها كما يلي:

### الفرع الأول: هلاك البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة حيث الكمية والوزن والحجم و كذا بالمواصفات المدونة في مستند النقل. وهلاك البضاعة قد يكون كلياً كما لو احترقت أثناء النقل أو غرقت أو تلفت تلفاً كلياً لأي سبب من الأسباب مثلاً أن تكون جلوداً وتعفنت أو لم تسلم إلى المرسل إليه لأي سبب من الأسباب كما لو تعرضت للسرقة أو الضياع أو أن يكون هلاكاً جزئياً ينصب على جزء منها كما لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو مقدارها أو في عدد الطرود. ويختلف قدر هذا النقص بحسب طبيعة البضاعة ذاتها فإذا كانت من السوائل فمن الجائز أن يتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو، وإذا كانت من الحبوب فمن الجائز أن يتسرب منها قدر ضئيل بسبب عملية الشحن والتفريغ<sup>66</sup>. أو حالة فقدان نسبة يسيرة من الزيت نتيجة تعلقها بجدران صهاريج السفينة إلى غير ذلك من الأسباب التي تؤدي إلى نقص طفيف في الشحنات المنقولة يتم السماح به بنسب محددة لا يسأل عنها الناقل.<sup>67</sup>

وهناك هلاك يطلق عليه الفقه الهلاك الحكمي عندما لا تسلم البضائع خلال فترة محددة . ولقد اعتبرها المشرع المصري و ذلك في المادة 228 من قانون التجارة البحرية انه" تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه".<sup>68</sup>

<sup>66</sup> . Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, L.G.D.J, 2006, n° 1087, p. 692et s. - R. Rodière, Traité général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, éd. Dalloz, Paris, 1968.n° 640, p.280. ; Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2° édition, Pedone paris 1993.n° 588, p. 3381et s. –Antoine VIALARD, droit maritime, (PUF) presses universitaires de France, 1re édition 1997., n° 486, p. 415.

<sup>67</sup> . عاطف محمد الفقي. المرجع السابق ص339.

<sup>68</sup> . لطيف جبر كومياني. المرجع السابق ص123.

كما تجدر الملاحظة في شأن نطاق مسؤولية الناقل البحري ماديا أن المشرع الجزائري أهمل تنظيم حالة هلاك البضاعة حكما وذلك إذا تجاوز الناقل مدة معينة دون تسليمه للبضاعة،<sup>69</sup> وبالعكس مشرنا فقد نظم المشرع المصري هذه الحالة في قانون التجارة البحرية أين منح الناقل تسليم البضاعة لصاحبها في اجل أقصاه ( 60 ) يوما من ميعاد التسليم، وإلا اعتبرت البضائع هالكة ، فقد أقام القانون البحري المصري قرينة مفادها هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال ستين يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم وما على الناقل إلا نقضها بإثبات أن البضاعة لم تهلك وإنما تأخر وصولها فقط.<sup>70</sup>

ونظرا لما تثيره هلاك البضائع من صعوبة في حالة عدم التثبيت من مصير البضائع تضمنت المادة 05 من قواعد هامبورغ حكما بمقتضاه تعتبر البضائع الهالكة إذا لم يتم تسليمها خلال 60 يوما التالية لانتهاؤ الوقت المحدد للتسليم، أي إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يتطلبه التسليم فيه من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحال.<sup>71</sup>

ويثبت فقدان البضائع بإثبات واقعة تسليم البضائع للناقل وواقعة عدم تسليمها من المرسل إليه وعلى طالب التعويض أن يقدم مستند النقل لإثبات واقعة تسلّم الناقل للبضاعة أما نقص البضاعة أو هلاكها فيتم بتسجيل تحفظات من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني.

يدخل في إطار الهلاك الحالات التالية أي متى تعد البضاعة هالكة:

<sup>69</sup> . بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2011، ص 263.

<sup>70</sup> . جلال وفاء محمد، القانون المصري البحري، توزيع دار الكتاب الحديث، سنة 1994 ص 268.

<sup>71</sup> . المادة 5 فقرة 3 قواعد هامبورغ.

## 1- استبدال البضاعة

تتحقق هذه الحالة لما يسلم الناقل إلى المرسل إليه بضاعة أخرى ليست هي عين البضاعة المتعاقد عليها- و غالبا لما تتشابه البضائع المشحونة- و تعتبر هلاكا إذا ما سلم مثلا الناقل شحنة من الرز من نوع ما عوض شحنته الأصلية من رز صيني، و يكون استبدالاً جزئياً إذا ما سلم الناقل شحنة قماش صوفي في جزئية منها و الجزء الآخر من القماش القطني في حين أن الشحنة الأصلية هي قماش صوفي في كل كميته، فهل هذا يعد هلاكاً؟

و ثار الجدل عند الفقهاء و اعتبر فريق منهم أن المرسل إليه تسلم البضائع بالفعل، بحيث كان في استطاعته أن يتبين النقص أو العيب فيها، هنا الاستبدال مهما كان كلياً أو جزئياً يمثل حالة الهلاك الجزئي. في حين ذهب آخرون إلى اعتبار مهما كان الاستبدال كلياً أو جزئياً و سواء من الأسوأ إلى الأحسن أو العكس فهي تمثل صورة من صور التلف.<sup>72</sup>

## 2-نقص البضاعة أثناء السفر

هو راجع إما للعيب الذاتي للبضاعة أو عجز الطريق و هو ما يعبر عنه المشرع الجزائري بنقص البضاعة أثناء الطريق<sup>73</sup>

### أ/العيب الذاتي للبضاعة

يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة هو السبب الناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من الناقل إلى هلاك البضاعة أو تلفها، و اعتبره جانبا من الفقه عيباً في البضاعة كونها هشة قابلة للكسر، إلا أنه رأي مردود لأن الضرر الذي يلحق

<sup>72</sup> . مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي (المبادئ و الأحكام) بغداد، منشورات البحوث القانونية 1984، ص 179.

<sup>73</sup> . المادة 803 فقرة ز من القانون البحري الجزائري.



بالبضاعة راجع سواء لسوء المعاملة الناقل للبضاعة أو عدم التغليف الجيد، كما أن إهمال الشاحن لإظهار طبيعتها على الغلاف الخارجي يستبعد معه الخطأ الناقل.<sup>74</sup>

ونتيجة لأن العيب في البضاعة بطبيعته ظاهر فإنه لا يكشف عند قيامه و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، و لكن عند الوصول يكتشف مثل هذا العيب إلا أن غياب التحفظات لا يبرم الناقل من حق إثبات العيب الذاتي للبضاعة. و يعفى الناقل من مسؤوليته إن أثبت العيب الذاتي للبضاعة و العلاقة السببية بينه و بين الهلاك. و هذا لا ينفي قيام مسؤوليته فيما يخص اتخاذ الاحتياطات الواجبة عليه للمحافظة عليها و من جهة أخرى واجب على الشاحن إخطار الناقل باتخاذ احتياطات خاصة.<sup>75</sup>

ويجب دائما مراعاة في شأن نقل البضائع بما يجري عليه العرف من التسامح عن عجز الطريق مثل تبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب ومنه فقد جرى العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب من نقصانها أية مسؤولية على عائق الناقل.<sup>76</sup>

### ب/نقص البضاعة أثناء الطريق

عجز الطريق هو نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة أثناء النقل ينشأ عن طبيعة البضاعة الخاصة، فمن البضائع ما يتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، و منها ما يجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو الفواكه. ويعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة لا تقدر أي عناية من جانب الناقل على

<sup>74</sup>. محمد كامل حمدي، المرجع السابق، ص 103.102.

<sup>75</sup>. Cour d'Appel de Rouen (2e CH) 2, Décembre 1982, DMF, N°413.

<sup>76</sup>. على البارودي، مبادئ القانون البحري، دار النشر منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 1989، ص 175.

تفاديه، و هو قاصر على الحجم و الوزن فلا يدخل في نطاقه العجز بسبب الكسر في الطريق.<sup>77</sup>

و هناك نسبة مئوية من البضاعة يمكن اعتبارها عجز الطريق لا تثار مسؤولية الناقل يصددها، و هذه النسبة تختلف حسب نوع البضاعة و تحددتها العادات التجارية في الميناء، و إثبات ما تقضى به هذه العادات يقع على عاتق الناقل، و الذي يلجأ غالبا في هذا الصدد إلى الحصول على شهادات من الغرف التجارية في الميناء، و كذا الاستناد إلى أحكام قضائية تقرر وجود تلك العادات ونسب العجز المقررة في شأن أنواع البضائع المختلفة، و لمحكمة الموضوع السلطة التقديرية في تقرير وجود هذه العادات و تلك النسب، و لا تخضع في ذلك للمراقبة طالما كان حكمها مسببا وفقا للقانون.<sup>78</sup>

و عليه فإن مسؤولية الناقل تخفف بمقدار النسبة المسموح بها و يتعين عليه تعويض صاحب البضاعة فيما يخص الباقي، و الناقل لا يسأل عن العجز إلا في حدود النسبة المقررة إذا ما أثبت المدعي أنه راجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه. و أحيانا قد يكون الضرر راجع إلى مجموع سببين يختلف كل منهما عن الآخر، فقد يكون راجع إلى عيب ذاتي بالبضاعة و من ناحية أخرى إلى خطأ الناقل في تنفيذ عملية النقل، مما يتعين معه توزيع الأضرار حسب مسؤولية كل طرف.<sup>79</sup>

و في الأخير نشير إلى أن الهلاك الكلي يتضمن إثبات المدعي استلام الناقل للبضائع و هو إثبات يمكن أن يتم بكافة الطرق، فإذا أنكر عليه الشاحن التسلم، فإنه لا يطلب من المدعي إثبات واقعة سلبية هي عدم تسلمه للبضائع، و إنما يجب على

<sup>77</sup>. بوفنار بدريعة ، . التزامات و مسؤولية الناقل البحري. بحوث و دراسات. ن شرة القضاة. 2009-2010.. العدد 65. ص104.

<sup>78</sup>. كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 102.

<sup>79</sup>. أوسهلة محمد رضا، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، مجلة الحقوق و العلوم السياسية، العدد 08 سنة 2011.

الناقل إثبات تسليمه البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن، و تسليمها للغير بعد هلاكها كلياً، و لا يعتد سوى بالتسليم الفعلي و لا يغني التوقيع على أوراق الناقل.<sup>80</sup>

### الفرع الثاني : تلف البضاعة

يقصد بالتلف مجرد تعيب البضاعة أو عطبها، مما يعني وصولها كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها و وزنها ولكنها تكون معيبة، وسواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها.<sup>81</sup>

وقد تصاب البضاعة بتلف في جزء دون الآخر، لكن التلف عطل كل الشيء عما أعد له، فهناك من يقول باعتباره هلاك كلي، لكن إذا ما اعتبرنا أن فيصل التفرقة بين الهلاك الكلي و الهلاك الجزئي هو التسليم، فإن التسليم ينفي وقوع الهلاك الكلي.<sup>82</sup>

و يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف و صور التلف أن يصل جانب من البضاعة فقط أي أن يلحقها نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن تكون لطبيعتها دخل (عجز الطريق) ، و تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) يتم بمقارنة ما هو وارد في سند الشحن من بيانات مع ما تم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة.<sup>83</sup>

و يسأل الناقل عن تلف البضاعة أي وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكنها مصابة كلها أو بعضها بعطب وذلك طالما كان سند الشحن نظيفاً أي خالياً من التحفظات الخاصة لحالة البضاعة نظراً لان الناقل في هذه الحالة يفترض انه

<sup>80</sup> . محمد كامل حمدي ، المرجع السابق ، ص 105 .

<sup>81</sup> . يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، ص 140 .

<sup>82</sup> . هاني دويدار، الوجيز في العقود التجارية و العمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر . 2003 . ص 157

<sup>83</sup> . قرار المحكمة العليا الصادر في 11/04/1995، ملف رقم 119292، نشرة القضاة العدد 49

تسلم البضاعة في حالة جيدة و لا يستطيع أن يثبت عكس ما هو مثبت في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية الحامل الشرعي لسند الشحن.<sup>84</sup>

و يقصد بالتلف أن تصل البضاعة كاملة من حيث الكمية أو العدد أو الحجم ولكنها معيبة من حيث النوع سواء وقع العيب على البضاعة كاملة أو على جزء منها كفاكهة أو خضار أو جلود أو أجهزة تحطمت أو زهور ذبلت أو حبوب استنبتت ففي مثل هذه الحالة يوصل الناقل البضاعة للمرسل إليه كاملة العدد أو الوزن المدرج في سند الشحن ولكن بحالة سيئة لا تصلح لأداء الغرض منها ومن ثم تعتبره بحكم الهلاك الكلي . فإذا لم يذكر في سند الشحن حالة البضاعة يفترض أنها سلمت له بحالة جيدة ويكون ملزماً بتسليمها في الحالة نفسها. فإذا عجز عن ذلك كان مسؤولاً عن إخلاله بالتزامه العقدي ولا يبرأ من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي لا يد له فيه ، أو أن البضاعة عند شحنها مدونة خلافاً لما هو مثبت في سند الشحن ، إلا أنه إذا كان حامل سند الشحن شخص غير المرسل إليه فلا يجوز للناقل أن يثبت في مواجهته لكن ما هو وارد في سند الشحن. أما إذا كانت وثيقة النقل مقترنة بتحفظات الناقل عند استلام البضاعة فإن عبء الإثبات ينتقل إلى المرسل إليه وان البضاعة كانت عند الشحن على النحو الوارد في سند الشحن.<sup>85</sup>

إذن فمسؤولية الناقل البحري للبضائع تتحقق في حالة تلف البضاعة وبالأخص إذا كان سند الشحن الذي تسلمها الشاحن خالية من كل نقص أما إذا أدرجت بسند الشحن تحفظات فهذا معناه أن الناقل استلم البضاعة على غير الحالة المثبتة في سند الشحن وبالتالي فعلى المرسل إليه إثبات العكس.

<sup>84</sup> . عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص339.

<sup>85</sup> . عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة 2007، ص391.

وقد قررت المحكمة العليا أن الناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه طبقاً للمادة 802 من القانون البحري وأن قضاة الموضوع طبقوا صحيح القانون عندما قضوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق بالبضاعة لكون الحادث وقع نتيجة إهمال وعدم صيانة.<sup>86</sup>

وقد تناولت اتفاقية روتردام طريقة حساب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمتها في مكان ووقت التسليم وذلك بقولها:

" رهنا بأحكام المادة 59 ،

1/ يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقاً للمادة 43.

2/ تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي."<sup>87</sup>

### الفرع الثالث: التأخير

لقد تناولت اتفاقية روتردام واقعة التأخير في المادة 21، معرفة إياه أنه يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.<sup>88</sup>

ففي حالة التأخير يفترض أن البضاعة وصلت سليمة، فالتأخير عكس التلف أو الهلاك ليس ضرراً بأداته و إنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه و التي يكون

<sup>86</sup>. مستيري فاطمة ، بحث منشور في الاحتياط القضائي ، الغرفة التجارية و البحرية عدد خاص ، 1999 ، ص108. " عقد النقل البحري للبضائع".

<sup>87</sup>. المادة 22 من قواعد روتردام، الفقرتين الأولى و الثانية.

<sup>88</sup>. المادة 21 من قواعد روتردام.

بالضرورة ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع الخسارة. وهذا الضرر قد يقع على البضاعة كما إذا كانت فاكهة وفسدت و يسأل الناقل عن مثل هذا الضرر بوصفه تلفا. وقد يقع الضرر على الشاحن أو على منشأته. كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة<sup>89</sup>، فالتأخير بذاته يعتبر ضررا بالنسبة للشاحن حتى وإن وصلت البضاعة سالمة، لأنه قد تتعرض إلى الكساد مما يؤدي إلى الهبوط في أسعارها.<sup>90</sup>

و يعتبر الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه. أو في الميعاد التي يسلمها فيه الناقل العادي<sup>91</sup> في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

و يسأل الناقل البحري للبضائع عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في تسليم البضائع، فبغض النظر عن ما إذا كان هناك ثمة هلاك أو تلف يلحق البضائع، يسأل الناقل البحري عن التأخير بشرط إقامة الدليل عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في الوصول، فخلافا للهلاك أو التلف الذي يتضمن في طيه الضرر الذي يلحق المرسل إليه و المتمثل في فوات قيمة الأشياء أو الإنقاص منها لا يتضمن التأخير في حد ذاته وجه للضرر الذي يلحق بمتلقي خدمة النقل وبعبارة أخرى قد لا ينتج عن التأخير ثمة ضرر فلا تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما إذا

---

<sup>89</sup>. كمال حمدي. المرجع السابق. ص48.

<sup>90</sup>. حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8، سنة 2007، ص

106.

<sup>91</sup>. يقصد به الناقل المتوسط الحرص، و هو معيار موضوعي نقيس فيه تصرف أو سلوك الناقل العادي المألوف، و تقدير ذلك خاضع لسلطة القاضي

التقديرية.

ترتب على التأخير أضرار بمتلقي خدمة النقل يصبح الناقل مسؤولاً عن تعويض عن هذا الضرر<sup>92</sup>.

وقد أخذ المشرع الجزائري بالضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً للمرسل إليه ضمن قواعده و يتبين ذلك من خلال النصوص القانونية في المواد ( 771 ، 775 ) من القانون البحري الجزائري ، إذ نصت المادة 771 منه على حالة التأخر في تسليم البضاعة عند استبدال الناقل سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري على أنه " يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير" ويتضح من النص السابق أن الناقل مسؤول عن كل تأخير في تسليم البضائع وأنه في حالة استبدال الناقل السفينة المعينة في العقد بسفينة أخرى، يجب أن لا يؤثر ذلك على الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم خلاله تسليم البضاعة.

ولتوضيح عبارة " بدون تأخير" الواردة في نص المادة 775 على أنه " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة وأن المدة المناسبة هي نفسها المدة المعقولة" التي يسلم فيها الناقل الحريص البضاعة للمرسل إليه<sup>93</sup>.

و تجدر الإشارة إلى أن المرسل إليه لا يكتف فقط بإثبات مسؤولية الناقل البحري عن التأخير فلا يكتف بإثبات التأخير وإنما أيضاً يجب عليه إثبات الضرر الذي أصابه جراء هذا التأخير ويكون هذا الإثبات بجميع وسائل الإثبات ولكن بدون انتظار وصول البضاعة من أجل إجراء المعاينة<sup>94</sup>.

<sup>92</sup>. هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 159 - 160

<sup>93</sup>. خليل بوعلام، مجلة المحكمة العليا ، التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحراً في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، ص 70.71، عدد 2 سنة

2004.

<sup>94</sup>. A.ZAHI, droit des transports, tome 01, page 150.

و يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري قد أخضع التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه لقواعد القانون البحري مع إمكانية تسليم البضائع في حالتين إما في الوقت المتفق عليه بين الأطراف وإما في الوقت المعقول أو المناسب. ويقاس الوقت المعقول أو المناسب في تسليم البضائع بالنسبة للرجل الحريص ولا يقاس الناقل البحري بالناقل الحريص إلا إذا وضع هذا الأخير في نفس ظروف الحال المحيطة بالنقل.<sup>95</sup>

و لم يرد أي نص في معاهدة بروكسل لسنة 1924 يشير إلى انطباق تأخر الناقل البحري في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه على نصوصها وأن كل ما ورد في المعاهدة هو تعبير "الهلاك أو الخسائر" وتعبير "التلف أو الأضرار" وذلك في المادة الثالثة في الفقرة السادسة و في المادة الرابعة فقرات أولى، ثانية، ثالثة، رابعة. دون أن تكون متبوعة بأية عبارة تفيد أو توحى انطباق هذا الضرر على نصوصها.

غير أنه وردت بعض العبارات في مواد هذه المعاهدة منها عبارة " المتعلقة بالبضائع" التي تلت عبارة " الهلاك أو التلف" و قد أثارت مثل هذه العبارات كثيرا من الجدل حول المقصود منها، هل تفيد انطباق التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا على نصوص المعاهدة أم لا؟<sup>96</sup>

أما فيما يخص باتفاقية هامبورج لنقل البضائع سنة 1978، فلقد نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة بصدد مسؤولية الناقل عن التأخير بأن ثمة تأخير في التسليم يستدعي تلك المسؤولية عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل وذلك في المدة المحددة أو المتفق عليها في العقد. أما في حالة غياب

<sup>95</sup>. الدكتور خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 72

<sup>96</sup>. الدكتور خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 52، 53



مثل هذا الاتفاق في العقد فإن معيار التأخير في التسليم يتمثل في عدم تسليم البضائع في المدة التي تتطلب من جانب الناقل الحريص ومع مراعاة ظروف الواقع.

وفي الحقيقة أن هذا الحكم الوارد في الفقرة الثانية اعترضته الكثير من الصعوبات في تفسيره عند تطبيقه وذلك بالنسبة لمعيار التأخير في حالة غياب الاتفاق بشأنه. إن عبارة المدة التي تتطلب من الناقل الحريص غير واضحة إذ كيف يستطيع المفسر أن يضع معياراً للحرص في هذا الشأن وخاصة حين راحت الفقرة المشار إليها تنص على ضرورة مراعاة ظروف الواقع فيما يتصل بتحديد فترة التسليم المتطلبية من الناقل الحريص.<sup>97</sup>

### **المبحث الثاني: القيود الواردة على مسؤولية الناقل البحري**

إن المبادئ الأساسية التي تقوم عليها مسؤولية الناقل البحري و كذا الحالات المختلفة التي تبنى عليها هذه المسؤولية -كما سبق التطرق لها- كاملة مستوفاة لجميع الشروط تجعلها قائمة و موجبة للتعويض. غير أن هناك جانب من الدراسة الذي يجعل هذه المسؤولية منتفية أو بالأحرى غير قائمة بالرغم من وقوع الضرر و نكون هنا بصدد الإعفاء من هذه المسؤولية وجانب آخر يحدد من هذه المسؤولية و نقصد هنا التحديد القانوني للمسؤولية. ففي الإعفاء تنتفي كامل المسؤولية و يعتبر الناقل غير مسؤول رغم علاقته بالضرر، أما في التحديد فرغم قيام المسؤولية برمتها على الناقل و وجوب التعويض، إلا أن هذا التعويض بحد قانوني.

<sup>97</sup> . سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 المكتب العربي الحديث 2000. ص 7.

من أجل ذلك اخترنا أن يكون عنوان المبحث هو القيود الواردة على مسؤولية الناقل البحري، على اعتبار أن الإعفاء أول قيد أما الثاني فهو التحديد و الذي سنتناوله في المطلب الثاني.

### **المطلب الأول : إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية**

إن اتفاقية روتردام على غرار سابقتها بروكسل و هامبورغ أوجدت عدة أسباب يعتبر توفر واحد منها كفيل بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية ، و تسحب تلك الأسباب على غيره ممن يشاركون في عملية النقل البحري حتى لا يكون في حرمانهم منها منفاذا للرجوع على الناقل نفسه و اقتضاء التعويض منه.<sup>98</sup>

سنتعرض في هذا المطلب إلى فرعين الأول سندرس من خلاله أسباب الإعفاء التي جاءت بها اتفاقية روتردام ، أما الفرع الثاني سنخصصه للمستفيدين من الإعفاء.

### **الفرع الأول : أسباب الإعفاء من المسؤولية**

يقع على عاتق المرسل إليه بصدد مطالبة الناقل بالتعويض لإخلاله بتنفيذ التزاماته عبء إثبات عقد النقل، و أن الناقل لم يحم بتنفيذ التزاماته أو قام بها على نحو تسبب في إلحاق أضرار به ، فإن تمكن من ذلك يعد إثباتا للخطأ العقدي، و في المقابل يجب على الناقل أن ينفى ذلك، بأن يثبت عدم ارتكابه للخطأ، و ذلك بأن بذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحاصلة بالبضاعة، بالإضافة إلى تمسكه بأي سبب من أسباب الإعفاء القانونية حتى يقطع علاقة السببية بين الخطأ و الضرر الحاصل. وقد عدت الفقرة 03 من المادة 17 من قواعد روتردام الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية:

<sup>98</sup>. كمال حمدي. المرجع السابق. ص 63.

" يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها،

إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك

أو التلف أو التأخر.

أ/ القضاء والقدر

ب/ مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

ج/ الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛

د/ تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 .

هـ/ الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات

المتعلقة بالأيدي العاملة؛

و/ نشوب حريق على السفينة؛

ز/ وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة؛

ح/ فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو

أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة 33 أو المادة 34 ؛

ط/ أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13 ، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛

ي/ حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛

ك / وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤديها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه؛

ل/ إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

م/ تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

ن/ تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛

س / ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان 15 و 16.<sup>99</sup>

و هذه الحالات هي نفس حالات المادة 04 من اتفاقية بروكسل عدا حالة إهمال أو خطأ الربان أو التجارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة (الخطأ البحري أو الملاحي).

و إذا كان لب معاهدة هامبورغ هو إلغاؤها لحالات الإعفاء من المسؤولية العديدة التي كانت واردة في اتفاقية بروكسل، وهو ما يعتبر نصراً للشاحنين لما لإلغاء حالات الإعفاء من المسؤولية من تشديد لمسؤولية الناقلين، فإن اتفاقية روتردام استرجعت هذه الحالات، وهذا ما رأى فيه البعض أنها قضت على حسنات معاهدة هامبورغ من حيث ما كانت توفره من مزايا للشاحنين، أو هي خطوة إلى الوراء بالعودة إلى اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بحالات دفع المسؤولية تخفيفاً على الناقلين،

<sup>99</sup>. المادة 17 قواعد روتردام.

وكان به أضعفت الجهد الذي بذله واضعو اتفاقية هامبورغ في سبيل تحسين وضع الشاحنين إزاء الناقلين.

لهذا رأى البعض أن هذه العودة هي عودة غير محمودة وتصب في صالح الناقلين على حساب الشاحنين، الأمر الذي قد يؤدي إلى تداعيات خطيرة أقلها ارتفاع أقساط التأمين على البضائع المنقولة بحرا ومن ثم ارتفاع أسعار السلع.<sup>100</sup>

لكن للفصل فيما إذا كانت هذه النقطة من اتفاقية روتردام تمثل حقيقة تسهياً على الناقلين وتشديداً على الشاحنين، سنقوم بمقارنة هذه الفقرة من المادة 17 من اتفاقية روتردام بالمادتين المقابلتين لها في اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ اللتين تتحدثان عن أسباب دفع مسؤولية الناقل.

فاتفاقية بروكسل منحت الناقلين إمكانية دفع مسؤوليتهم بإبراء أنفسهم كلياً من المسؤولية إذا اثبتوا أن الضرر اللاحق بالبضائع كان ناجماً عن إحدى الحالات التي عدتها المادة 4 بالفقرة الثانية ، وتنقسم هذه الحالات إلى قسمين، قسم يتعلق بالخطأ والإهمال الذي يقترفه الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، وقسم آخر يتعلق بالحالات التي تعتبر من قبيل السبب الأجنبي أو القربية منه، كالقوة القاهرة وخطأ الشاحن والعيب في البضائع وفعل الغير .

في اتفاقية روتردام عدت المادة 17 منها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية فأبقت على العديد من حالات الإعفاء التي كانت واردة في اتفاقية بروكسل وأضافت بعض الأسباب وحذفت حالة الإعفاء المتعلقة بالأضرار الناجمة عن فعل أو إهمال الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، والتي كان يتمتع بها الناقل.

<sup>100</sup> . وجددي حاطوم، المرجع السابق. ص 1027

إن حذف هذه الحالة من الإعفاء يعتبراً نصراً فعلياً للشاحنين، وهذا ما يتفق تماماً مع اتفاقية هامبورغ، إلا أن هذه الأخيرة لم تقتصر بالإلغاء على هذه الحالة إنما ألغت كل حالات الإعفاء من المسؤولية التي كانت واردة في اتفاقية بروكسل . كذلك يلاحظ أن الناقل في اتفاقية روتردام لم يعد يتمتع من إعفاء المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي سببه عدم صلاحية السفينة المستجد بعد بدء الرحلة البحرية ، على خلاف اتفاقية بروكسل وهو ما يعتبر تقدماً أيضاً لصالح الشاحنين ، وهو ما يتفق في هذا الحد مع اتفاقية هامبورغ في هذا الشأن على اعتبار أن هذه الأخيرة لم تبحث في التزامات الناقل ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية أو أثناء الرحلة البحرية فالأمر سيان<sup>101</sup> .

فهذه الاتفاقية منحت الناقل إمكانية دفع مسؤوليته بإثباته سبب الإعفاء العام الوحيد بأنه هو ومستخدموه ووكلاؤه اتخذوا التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي وقوع الحادث المسبب للضرر، سواء كان سبب الضرر عدم صلاحية السفينة للملاحة أو غيره من الأسباب، باستثناء حالتين محددتين يسرت الاتفاقية على الناقل عملية الإثبات، وهما حالة نقل الحيوانات الحية، وحالة الأضرار الناشئة عن تدابير اتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح والممتلكات في البحر . هذا عدا عن حالة الأضرار الناتجة بسبب الحريق حيث أن عبء الإثبات ينقلب ليستقر على عاتق الشاحن بأن سبب الحريق من فعل أو إهمال الناقل أو مستخدميه على ما ذكرنا سابقاً.

يبقى بعد ذلك ما هو مشتركاً بين اتفاقيتي بروكسل وروتterdam فيما يتعلق بأسباب الإعفاء الأخرى الواردة في كل من الاتفاقيتين، ويمكن رد هذه الأسباب إلى أربع مجموعات يندرج تحتها عدة تطبيقات :

<sup>101</sup> . وحدي حاطوم، المرجع السابق. ص 1027.

القوة القاهرة وخطأ الشاحن وعيب البضائع وأفعال الناقل البريئة من الغش لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات أو محاولة إنقاذه (فقط المحاولة في اتفاقية روتردام)<sup>102</sup>، ما خلا حالة وحيدة تفردت بها اتفاقية روتردام تتعلق بحالة الضرر الناجم عن اتخاذ الناقل تدابير معقولة إذا كانت من أجل تفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة ذلك وهذه الحالات ما هي إلا تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية الواردة بالقوانين الوطنية لكل دولة، فيعفى الناقل بناءً عليها إذا اثبت أن الضرر نجم عن إحداهما، حيث انه بإثبات إحدى هذه الحالات يكون الناقل قد قطع رابطة السببية بين فعله والضرر اللاحق بالبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير في الوصول.<sup>103</sup>

### أولاً : القوة القاهرة

تعرف القوة القاهرة عموماً بكونها الحدث الذي ليس بالإمكان توقعه و لا بالمستطاع دفعه أو تلافيه.<sup>104</sup>

فالقوة القاهرة هي كل حادث غير متوقع و لا يمكن دفعه و مفاد ذلك أنه يشترط كذلك أن يكون الحادث غير ممكن الدفع، أي يستحيل تجنب أثارها و الاستحالة هنا تقدر بمعيار موضوعي.<sup>105</sup> بحيث أنه إذا أمكن توقع الحادث و استحاله دفعه أو إذا أمكن دفعه حتى و لو استحاله توقعه لا يعتبر الحادث قوة القاهرة و حتى تعتبر القوة القاهرة سبباً من إعفاء الناقل من المسؤولية فإنه يجب أولاً إثباتها ، فإذا نجح الناقل في ذلك انتفت علاقة السببية بين الخطأ و الضرر ، و تجدر الإشارة إلى اعتبار الحوادث الطبيعية من قبيل القوة القاهرة هو مسألة تقديرية تترك لقاضي الموضوع و في ذلك استقر القضاء على عدم اعتبار الحوادث الطبيعية من قبيل القوة القاهرة إلا إذا توافر فيها عنصري عدم التوقع و عدم إمكانية الدفع و التي

<sup>102</sup> . فاروق ملش، المرجع السابق. ص 06.

<sup>103</sup> . وجدي حاطوم ، المرجع السابق، ص1036.

<sup>104</sup> . عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 1، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات العربية، سنة 1952 ، ص 876.

<sup>105</sup> . محمود الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 1991 ، ص 70.

تعفي الناقل من المسؤولية و لو كانت متوقعة الحدوث أو يمكن دفعها و مثالها الحالة الجوية الشديدة الشاذة التي صادفت السفينة في رحلتها من أمواج و عواصف أطاحت بجزء من البضاعة السطح رغم المجهودات الشاقة التي قام بها الربان و البحارة لمقاومة تلك الحالة الشاذة.<sup>106</sup>

### أ- الحوادث الطبيعية

إن الحوادث الطبيعية أو الجوية التي تحدث بصفة دورية و في مواعيد معلومة لا تعد قوة قاهرة باعتبار أنها ليست لها خصائصها و من ثمة لا تعفي الناقل من المسؤولية على أنه إذا كانت تلك الحوادث غير متوقعة و لا يمكن دفعها كان ثمة محل لا اعتبارها قوة قاهرة. و هذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 1995/06/24 بان العاصفة البحرية التي لا تتعدى 7 درجات على سلم بوفور وفقا للخبرة القضائية لا تعتبر من حالات القوة القاهرة المذكورة بالمادة 803 من القانون البحري ، و إنما من مخاطر الاستغلال لأنها تعتبر من الظروف العادية في فصل الشتاء و عليه فان الخسائر اللاحقة بالبضائع بسبب العاصفة التي تعرضت لها الفينة لا تعفي الناقل من تحملها لكونها من مخاطر الاستغلال.<sup>107</sup>

### ب- الحرب

تكون الحرب قوة قاهرة بما ينجم عنها من أحداث و من أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع و غير متوقعة و الذي يجب أن يستحيل توقعه و دفعة ليست الحرب ذاتها بل ما تخلفه من أحداث و اضطرابات فهي لا تعد بذاتها قوة قاهرة و على

<sup>106</sup> . محمد عبد الفتاح ترك عقد النقل البحري، دار الجامعية الجديدة للنشر، سنة 2005، ص154.

<sup>107</sup> .قرار الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا المؤرخ في 1995/06/24 ملف رقم 153254 منشور بالمجلة القضائية العدد الثاني سنة

1997. القانون البحري، دار هومه للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003، ص183.



الناقل إثبات أن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن التوقع أو  
الدفع.<sup>108</sup>

### ثانيا: خطأ الشاحن

يقصد به فعل المضرور سواء كان هو الشاحن أو المرسل إليه و مرد الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذ المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ.

و تطبيقا لهذا السبب من أسباب الإعفاء فإن الشاحن الذي يكون له دور ايجابي في التستيف، لا يمكن أن تسمع له بعد ذلك شكوى تتعلق بالعيوب الجلية في التستيف التي لم يشك منها وقت حصول الشحن على أن علم و موافقة الشاحن لا تقومان في الغالب دافعا مقبولا ضد من تم تظهير سند الشحن له.<sup>109</sup>

### أ- أخطاء الشاحن المتعلقة بالتحريم أو التكييف

يعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يصدر بضائعه مغلقة تغليفا معيبا أو دون تغليف كاف، فوجوب كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية و إنما أيضا لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن و التفريغ. و مرد إعفاء الناقل من المسؤولية هو المنطق ذاته، حيث أن تغليف البضاعة التزام يقع على الشاحن.<sup>110</sup>

ولا يعفى الناقل إلا إذا كان التغليف ضعيفا أو ناقصا لا يتفق و عرف المعاملات التجارية، و يقع على الناقل مسؤولية اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلف.

<sup>108</sup> المادة 04 فقرة ثانيا بند "هـ" من معاهدة بروكسل عام 1924

<sup>109</sup> محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 140، 141

<sup>110</sup> علي حسن يونس، العقود البحرية، القاهرة، دار الفكر العربي، 1978، ص 396

ويجب على الناقل لتلافي المسؤولية أن يثبت عدم كفاية التغليف والعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة.

### ب- عدم كفاية أو صحة العلامات

يجب أن يقدم الشاحن البضائع و عليها بياناتها التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة ظاهرة بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر لتسهيل على الناقل التعرف على طبيعتها و تخصيصها بالمعاملة التي تلائمها. و عدم كفاية أو إتقان العلامات يعد إهمالا من جانب الشاحن و إخلالا بأحد التزاماته و هو ما يعني الناقل من مسؤوليته عن هذا الضرر.<sup>111</sup>

### ج- التصريح الكاذب من طرف الشاحن

فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع. أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن يتعهد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة النقل.

### د- خطأ الشاحن أو خطأ مندوبية

يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه.

### ثالثاً : العيب الذاتي للبضاعة<sup>112</sup>

<sup>111</sup>. كمال حمدي .المرجع السابق.ص142.143.

<sup>112</sup>. سبق التعرض له بالتفصيل في هذه المذكرة ص 35.

رابعاً : أسباب إعفاء تعود إلى أعمال الناقل (أعمال الناقل البريئة)

الناقل لا يسأل إذا قام بالأعمال الآتية :

### 1-محاولة إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر

إن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ تلزم الربان على تقديم المساعدة للأموال و للأشخاص الذين يوجدون في البحر تحت خطر الهلاك، و يترتب عنه أحيانا تلف أو هلاك الشحنة التي توجد على ظهر السفينة التي تقدم المساعدة، فتنبتهت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن ( و القانون البحري) فنصا على إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الخسائر التي تلحق بالبضائع<sup>113</sup>. و يشترط أن تكون تلك التدابير معقولة.

و تقاس هذه المعقولة بما قد يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف، و أساس التفرقة بين حالتي انقاذ الأرواح و إنقاذ الأموال تقادي الاندفاع إلى إنقاذ الأموال برعونة ( طمعا في المكافأة) مع عظم الخطر الذي تتعرض له الشحنة أو ضعف الأمل في الإنقاذ الفعلي.<sup>114</sup>

و يعتبر الإنقاذ في ذاته سبب الإعفاء بغض النظر عن نتيجته، فقد لا يؤدي إلى إنقاذ الأرواح و الأموال و مع ذلك يظل وجه الإعفاء قائما.

وقد أعفت المادة 17 ف3 الناقل من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر الحاصل للبضائع تلف أو هلاك أو الخسارة الناجمة عن التأخير سببه اتخاذ تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفادي ذلك . وهو سبب جديد من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية لم تذكره الاتفاقيات الأخرى.

<sup>113</sup>. علي حسن يونس، المرجع السابق ، ص396.

<sup>114</sup>. كمال حمدي .المرجع السابق.ص140.141.

قد اعتبر البعض<sup>115</sup> أن هذا الحكم الذي أنت به معاهدة روتردام بإرجاع حالات الإعفاء من المسؤولية المعطاة للناقلين تراجعاً إلى الوراثة بالنسبة للشاحنين عما كان عليه الوضع في اتفاقية هامبورغ، واعتبروا أن هذا التراجع فرضه التزام الجماعة الدولية بالتوازن المنشود بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين والمتوخى من هذه الاتفاقية الجديدة، فقد تنبه واضعو اتفاقية روتردام إلى أن إلغاء أسباب الإعفاء من المسؤولية التي قامت به اتفاقية هامبورغ وما أدى إليه من تشديد مسؤولية الناقلين، هو السبب الذي حال دون انضمام العديد من الدول، لاسيما الدول ذات الأسطول البحري الكبير، إلى اتفاقية هامبورغ، لذا تقادياً لذلك ارتأى راضعوا الاتفاقية إرجاع معظم حالات إعفاء الناقل من المسؤولية التي كانت واردة في اتفاقية بروكسل لا بل أضافوا عليها حالات أخرى وعدلوا بعض الحالات الموجودة.

في الواقع يكون هذا التحليل صحيحاً، لو فعلاً حققت اتفاقية هامبورغ احد أهم الأهداف المنشودة من ورائها ألا وهو تشديد مسؤولية الناقل كما كان يرغب واضعوها، وإذا كان رأي الأغلبية من الفقه أن إلغاء أسباب الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية هامبورغ يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقلين، إلا أننا لا نميل إلى ذلك، على اعتبار أن نية واضعو هذه الاتفاقية شيء والمادة الخامسة منها التي استبدلت حالات الإعفاء الخاصة من المسؤولية بسبب الإعفاء العام من المسؤولية الوارد فيها شيء آخر، حقاً أنهم أصابوا جزءاً من الحقيقة في قولهم بتشديد مسؤولية الناقل في اتفاقية هامبورغ، لكن هذا لا يصح إلا بالنسبة لإلغاء السبب الأول من حالات

---

115. أثناء انعقاد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسترال) في دورتها الحادية والأربعين في نيويورك من 16 إلى 3 جويلية 2008 ، واجهت الفقرة 3 من المادة 17 من الاتفاقية نقداً شديداً ومطالبات قوية بمحذف هذه الفقرة بما تحتويه من قائمة الحالات أو الظروف المستثناة، التي يعنى بموجبها الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها. و هذا عن تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة 41 ، A/63/17 ، ص 17 و ما بعدها.

الإعفاء الذي كان وارداً في اتفاقية بروكسل ألا وهو إثبات الناقل بأن الضرر نجم عن فعل أو إهمال الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.<sup>116</sup>

إلا أن ما أوردته الاتفاقية في المادة الخامسة منها بإعطاء الناقل دفع مسؤوليته عن هلاك أو تلف أو تأخير في وصول البضائع، بأن يقدم الدليل على أنه هو وتابعه أو وكلاؤه قد اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الضرر واتقاء نتائجه، إنما هو أسلوب لنفي قرينة الخطأ الواقع على الناقل ليس من الصعوبة بمكان، أو على الأقل ليس في هذا شيء من حماية الشاحنين أو العكس تشديد من مسؤولية الناقلين، ولعل الحماية الأقوى للشاحنين كانت بالاكتفاء بجعل الناقل مسؤولاً ما لم يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضائع قد نتج عن فعل أو إهمال لا يرجع إليه أو إلى أحد تابعيه.<sup>117</sup>

زيادة أن اتفاقية هامبورغ نقلت عبء الإثبات من الناقل إلى عاتق الشاحن في حالتين، حالة حصول الهلاك أو التلف أو تأخير في وصول البضائع الناجم عن الحريق، وحالة عدم اتخاذ الناقل كافة التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.<sup>118</sup>

في هاتين الحالتين إن قاعدة الإثبات معكوسة، حيث يقع على الشاحن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه الذي أدى إلى الحريق، أو خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه في عدم اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها . فليس في هذه الحالة خطأ مفترض على الناقل إنما خطأ واجب الإثبات، ولا

116. فاروق محمد ملش ، قواعد روتردام و هل هي خطوة الى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربي الثالث

للقانون التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية .مصر.

117. فاروق ملش ، المرجع السابق،ص07.

118. وجدي حاطوم، المرجع السابق.ص1025.

شك في أن نقل عبء الإثبات على الشاحن أو المرسل إليه أمر فيه صعوبة بالغة عليه، على اعتبار انه لا يكون على متن السفينة لحظة الحريق، الأمر الذي لا يمكنه من تحديد وقت نشوئه والأسباب التي أدت إليه، وما اتخذته الناقل من تدابير للحيلولة دون اندلاعه أو لإخماده وتجنب تبعاته، وهذا ما يعتبر فعلاً تشديداً على الشاحنين وتسهيلاً للناقلين.

لو أن واضعي اتفاقية هامبورغ اقتصروا في المادة الخامسة منها على هذين البندين من الإعفاء- الحريق ، حالة عدم اتخاذ الناقل كافة التدابير المعقولة لإخماد الحريق - لكان من الممكن القول أنهم شددوا مسؤولية الناقل فعلاً، إلا أن مثل هذه النتيجة لم تتحقق لأنه في غير هاتين الحالتين يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية بإثبات يسير "انه هو وتابعيه و وكلاؤه قد اتخذوا التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي الحادث وتبعاته" فلم يلق على عاتقه اتخاذ كافة التدابير اللازمة والضرورية لذلك.<sup>119</sup>

نرى أن الناقل في اتفاقية هامبورغ يمكنه أن يتحلل من مسؤوليته تجاه الشاحن أو المرسل إليه بأسلوب اقل قسوة مما هو في اتفاقيتي بروكسل وروتterdam بذلك الإثبات المشار إليه أعلاه، حيث انه في هاتين الاتفاقيتين لكي يدفع الناقل مسؤوليته عليه إثبات أن سبب الضرر هو احد الحوادث الواردة في متن نصوصهما، وهو إثبات ليس أسهل من إثبات اتخاذ التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي وقوع الحادث أو على الأقل إن صعوبة عبء الإثبات على الناقل في الحالتين متقاربة إلى حد بعيد.

بخلاصة الكلام عن اتفاقية هامبورغ، في هذا الصدد يمكن القول أن الشاحنين لم يكتسبوا منها على مستوى المسؤولية إلا إلغاء حالة الإعفاء من المسؤولية الخاصة بالخطأ الملاحي أو في إدارة السفينة الواقع من تابعي الناقل، وأيضا حالة إلغاء

<sup>119</sup>. فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص7.

المسؤولية على الناقل في حال بقي سبب الحادث مجهولاً،<sup>120</sup> لان المادة 5 فقرة 1 من الاتفاقية صريحة بأن نفي المسؤولية يتطلب من الناقل إثبات انه اتخذ التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي وقوع الحادث الذي سبب الهلاك أو تلف البضائع أو التأخر في وصولها، فإذا تعذر عليه معرفة سبب الهلاك أو التلف بصفة مؤكدة فإنه يكون غير قادر على تحديد الحادث الذي سبب هذه الأضرار وبالتالي لا يمكنه أن يثبت انه اتخذ كافة التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي الحادث لكي يتمكن من الإفلات من المسؤولية.

### الفرع الثاني: الأشخاص المستفيدون من الإعفاء

إن أحكام الإعفاء من المسؤولية لا تسري فقط على الناقل المتعاقد مع الشاحن و إنما أيضا على كل من يقوم بعملية النقل أو بجزء منها.

واتفاقية روتردام نصت على الأشخاص المستفيدون من الإعفاء إلى جانب الناقل في الفصل الأول حيث نصت المادة الرابعة على سريان الدفع في الفقرة الأولى من هذه المادة و جاء النص كالآتي :

" يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، اتجاه :

1 الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو

2 ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها، أو

3 مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

<sup>120</sup> . وجددي حاطوم، الرجوع السابق.ص1025

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

و بذلك تطبق الدفوع على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية أي التقصيرية، و هذا ما جاء به نص المادة 813 و المادة 814 من القانون البحري الجزائري.

ولقد عرفت -كما سبق الذكر- اتفاقية روتردام الناقل انه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.<sup>121</sup>

إضافة إلى الناقل هناك الطرف المنفذ البحري و الذي عرفته قواعد روتردام بأنه أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

و يدخل في هذا الصدد كل من ربان السفينة و طاقمها و كل من يعمل على متن السفينة أو يؤدي أي خدمات أو أي مستخدم لدى الناقل أو لدى الطرف المنفذ البحري.

و نلاحظ أن المادة 4 عدت نفس الأشخاص التي عدتهم المادة 18 ومفاده مسؤولية الناقل عن الأشخاص الواقعين تحت إمرته، ولقد تعرضت قواعد روتردام لهذا الشق من المسؤولية في المادة 18 بأنها مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين وذلك بأن الناقل مسؤول عن ما يحدث من إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

<sup>121</sup>. الفقرة 5 من المادة 1 من قواعد روتردام.



1- أي طرف منفذ؛ أو

2- ربان السفينة أو طاقمها؛ أو

3- موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو

4- أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.<sup>122</sup>

و قد عرفت الاتفاقية الطرف المنفذ في الفقرة السادسة من المادة الأولى كما يلي:  
"الطرف المنفذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.<sup>123</sup>

و نقصد بذلك الأشخاص البحريون والبريون، و هم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري(على سطح السفينة وفي البحر) و يساعدونه لتنفيذ العقد، و من بينهم ربان السفينة و المرشد. ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية، يحكمها عقد العمل البحري ، كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للربان و البحارة.<sup>124</sup>

<sup>122</sup> . المادة 18 قواعد روتردام.

<sup>123</sup> . المادة 1 ف 6 قواعد روتردام.

<sup>124</sup> . هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 306.

## المطلب الثاني : التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام

ان التعويض هو إعطاء مقابل للمضروب عما أصابه من خسارة، و ينشأ الحق فيه من يوم نشوء الضرر أو من يوم اكتمال عناصر المسؤولية، ويكون صدور الحكم كاشفا للحق لا منشئا له.<sup>125</sup>

فعندما يلجأ أطراف عقد النقل للمحاكم أو للتحكيم ، فإن المدعي يأمل في الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به، ونظرا لثقل المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل فقد قرر له المشرع حدا أقصى للتعويض، يلتزم الناقل بأدائه إذا ما تحققت مسؤوليته.

و تجدر الإشارة إلى أن هناك عدة مصطلحات تستخدم و هي التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية و تارة أخرى اصطلاح الحد الأقصى للتعويض ، وكلهم يؤديون نفس المعنى لكن الأجدر استعمال مصطلح الحد الأقصى للتعويض بدلا من التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية، و ذلك لأن المسؤولية لا يرد عليها التحديد فالناقل إما أن يكون مسؤولا أو لا يكون و لكن التحديد يرد على مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل فيكون بذلك للتعويض حدا يلزم بأدائه الناقل في حالة إصابة البضائع بضرر ما.<sup>126</sup>

ومراعاة منه للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري لم تشأ التشريعات البحرية أن تحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة، ومن ثم قررت تحديد مسؤولية الناقل قانونا عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضا وسطا عن الضرر الذي لحق الشاحن.

<sup>125</sup> علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 1994، ص 197

<sup>126</sup> . سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 253.

و نطاق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو الضرر الذي يحصل خلال قيام مسؤوليته عن تنفيذ عقد النقل الذي يبدأ منذ تكفله بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه.<sup>127</sup>

ومن اجل دراسة ما جاءت به قواعد روتردام في هذا الصدد سنقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول سنخصصه لدراسة الحد الأقصى للتعويض أي تحديد المسؤولية الذي جاءت به الاتفاقية ، أما الفرع الثاني سيكون لدراسة سقوط الحق في تحديد المسؤولية.

### الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض

فاقت اتفاقية روتردام الاتفاقيات السابقة لها من حيث تحديد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بواجباته المسببة لتلف أو هلاك البضائع، وذلك عن كل طرد أو وحدة شحن أو عن كل كيلو غرام أيهما اكبر، وكذلك في الحد الأقصى للتعويض بشأن الخسارة الناجمة عن التأخير في تسليم البضائع.

فلقد تناول الفصل الثاني عشر من اتفاقية روتردام بيان حدود مسؤولية الناقل البحري، و فرقت المادتين 59 و 60 منها بين المسؤولية عن الهلاك و التلف من جهة ، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى.

### أولا : الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن تلف أو هلاك البضائع

فيما يتعلق بتحديد المسؤولية الأولى وضعت الاتفاقية ضابطا مزدوجا هو التحديد على أساس وحدة الشحن (الطرود) و التحديد على أساس الوزن على أن يؤخذ

<sup>127</sup>. القانون البحري، المادة 802.

بأعلى الحدين، فماهي وحدة الشحن أي الطرد و متى نكون أمام التحديد على أساس الوزن.

### الطرد:

يفترض الطرد وضع البضاعة في غلاف كصندوق أو كيس يحمل أرقاما و علامات مميزة، فكل صندوق أو كيس يعتبر في هذه الحالة طردا<sup>128</sup> ، و كلمة طرد تعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تم تغليفها بورق أو ما شابه أو بوضعها في صندوق مثلا أو في أكياس أو اكتفى بتحزيمها بأربطة بحيث تكون كل حزمة معينة بذاتها، وهذه الطرود بذكر عددها في الشحن و على أساسها يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية<sup>129</sup>.

### الوزن:

و يتعلق الأمر بالبضاعة التي تشحن صبا من غير تغليف و التي لا يعرف وزنها أو قياسها أو حجمها كالأخشاب و الغلال و الفحم و البترول. فالمقصود إذن وحدة الوزن أو القياس أو الحجم التي تحدد عادة أساسا لتحديد أجرة النقل سواء أكانت طنا متريا أو كيلو غرام أو مترا مكعبا<sup>130</sup>، فإذا اختلفت الوحدة الواردة في مستند النقل عن الوحدة التي تراعى في احتساب الأجرة كانت العبارة بالوحدة الواردة في المستند.

أما فيما يخص الحاويات فقد أثير جدل حولها ذلك انه يتميز تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن صعوبة في الحالة التي تجمع فيها الطرود أو وحدات الشحن في حاويات فهل تعتبر الحاوية برمتها طردا أم يتعين الاعتماد بما تحتوي عليه الحاوية من طرود ووحدات شحن؟

<sup>128</sup> . محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 174

<sup>129</sup> . قضاء محكمة النقض المصرية في 1988/12/26 طعن 1229 س 53 ق ، كمال حمدي المرجع السابق ، ص 175.

<sup>130</sup> . محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 175، 176.

لا شك أن الحاوية ذاتها تعد طردا فإذا ما كانت الحاوية تحتوي على عدد من الطرود أو وحدات الشحن فإنه بخسنا أن تعتبر الحاوية التي قد يبلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا و مليئة بالطرود أو وحدات الشحن مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا لا يتجاوز قيمة الطرد<sup>131</sup>.

و حسب ما أقرته اتفاقية هامبورغ على اعتبار كل طرد أو وحدة شحن بالحواوية يعتبر طردا أو وحدة مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن و إلا اعتبرت الحاوية و ما فيها طردا أو وحدة مستقلة و هي تعتبر كذلك إذا هلكت أو تلفت و من ثمة تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط أن لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.<sup>132</sup>

فيعتقد إذن بما يسلمه الناقل فعلا فإذا كانت الحاوية تحتوي على ثلاثين طردا فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود فإنه يلتزم إذا ما فقدت الحاوية و كانت الحاوية مملوكة للشاحن و مقدمة منه، بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته، إذ يضاف إلى عدد الطرود داخل الحاوية و التي تبلغ 30 طردا و الحاوية ذاتها باعتبارها طردا، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن التعويض يتحدد في قيمة طرد واحد فقط، على اعتبار أنه فقد لطرده واحد فقط هو الحاوية.

و العبرة ليست بوضع الطرود من طرف الشاحن أو الناقل في حساب أو تقدير المسؤولية و إنما بما تضمنه سند الشحن ذاته تحديدا لعدد الطرود و تعيينا لها.<sup>133</sup>

---

<sup>131</sup> . محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 175، 176.

<sup>132</sup> . المادة 6 فقرة ب قواعد هامبورغ..

<sup>133</sup> . محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 177.

فلم يشأ واضعو اتفاقية روتردام تجاهل الإشكاليات المتأتية عن النقل بالحاويات، على خلاف الاتفاقيات السابقة، فبالرغم من أن تطور عمليات الشحن والتفريغ باستخدام الحاويات في النقل البحري ابتداءً في الستينات من القرن الماضي، وبالرغم من أن تكنولوجيا بناء السفن تطور لمواجهة استقبال هذا النوع من الحمولة المعبأة بالحاويات، بحيث أن خطوط ملاحية منتظمة أكملها أخذت تعتمد هذا النوع من النقل، إلا أن أياً من الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري الدولي لم تعالج المشكلات القانونية المترافقة مع هذا النوع من النقل من أبرزها رص البضائع على سطح السفينة، الذي كان منعه يجد مبرره في الخطورة التي يشكلها على السفينة والبضائع والملاحين .

إن وجود الحاويات وتجهيز السفن المخصصة لهذا النوع من النقل، قد قلل كثيراً من المخاطر التي قد تلحق بالبضائع من ضرر، حيث تكون البضائع في مأمن داخل الحاوية إذ تكون وكأنها مشحونة في عنابر السفينة، كما أن تطور بناء السفن الحديثة وما تتميز به من متانة قللت أكثر فأكثر من تلك الأخطار، كما انه يجب ألا ننسى أن تصميم سفن نقل الحاويات أصبح يأخذ بالحسبان أن تكون ثلث البضائع على السطح، وبالتالي لا يكون الاستغلال الاقتصادي للسفينة كاملاً إذا طرح هذا الجزء من الحمولة ، وبذلك أصبح النقل بهذا الشكل يفرض على الناقل رص الحاويات التي تحمل البضائع على السطح، ولا يكون مخالفاً عندما يقدم الناقل على ذلك بغير موافقة الشاحن، شريطة أن تكون السفينة مخصصة لهذا النوع من النقل البحري . و من ثم تكرر هذا الحكم كعرف بحري في مجال النقل البحري، ولا يخفى على احد أن الأعراف البحرية هي إحدى المصادر ذات أهمية واسعة للقانون البحري، ويقتضي احترامها تماماً كباقي القواعد القانونية.<sup>134</sup>

<sup>134</sup>. وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 1031.

و حسمت الأمر في الفقرة 2 من المادة 59 عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزماً أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معدة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.<sup>135</sup>

وبعد ذكرنا لهذه التفاصيل فقد جعلت هذه الاتفاقية الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن تلف أو هلاك البضائع وفقاً للنسب التالية :

حد المسؤولية على أساس وحدة الشحن ب 875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف، وحددتها على أساس الوزن ب 3 وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت.

#### \*مثال:

يهلك طرد وزنه 500 كيلو غرام، فيكون حد المسؤولية على أساس وحدة الشحن 875 وحدة حسابية، و حدها على أساس الوزن  $3 \times 500 = 1500$  وحدة حسابية، فيعتمد هذا الحد الأخير لأنه أعلى. و إذا كان وزن الطرد في المثال السابق 200 كيلو غرام وجب اعتماد التحديد على أساس وحدة الشحن أي (875 وحدة حسابية) لأنه اعلي من التحديد على أساس الوزن ( $3 \times 200 = 600$  وحدة حسابية).

<sup>135</sup> . المادة 59 فقرة 2 قواعد روتردام.

## ثانيا : الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن التأخير

إن حد المسؤولية في حالة التأخير فقد جعلته الاتفاقية الجديدة معادل لمثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة بشرط أن لا يجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل كما يعينها عقد النقل البحري .<sup>136</sup>

فاتفاقية روتردام لسنة 2008 جاءت بمعيار جديد ومنطقي، مفاده أن المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير تكون محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجره النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة ، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع.

وبالتالي فاقت قواعد روتردام اتفاقيات النقل البحري الأخرى في شأن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير، و كذلك في حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام، ففيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف وضعت الاتفاقية ضابطا مزدوجا هو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد ب 875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف، والتحديد على أساس الوزن ب 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين.

### \* مثال:

شحنة مكونة من طردين أجره نقلهما المذكورة في عقد النقل 1000 جنيه ويمثل كل منهما نصف هذه الأجرة فإذا وصل احدهما و تأخر الآخر كان حد المسؤولية في الأصل هو مثلان و نصف مثال أجره نقل الطرد الذي تأخر وصوله أي

(1250 = 2.5x500 جنيه).

<sup>136</sup> . محمود بهي الدين ، المرجع السابق ، ص 15.



ولما كان هذا المبلغ يجاوز مجموع أجرة النقل المذكورة في العقد و هو 1000 جنية. فانه يجب تخفيض الحد إلى هذا المبلغ. وإذا كان الطرد الذي تأخر وصوله لا يمثل في أجرة النقل المذكورة في العقد إلا ربعها (أي 250 جنية) فان حد التعويض يكون (2.5x250 = 625 جنية).<sup>137</sup> هذا و إذا اجتمع الهلاك أو التلف مع التأخير فلا يجوز أن يجاوز التعويض حدود المسؤولية بفرض هلاك البضاعة كلياً.

وبينت الفقرة الثالثة من المادة 59 المقصود من الوحدة الحسابية التي تحدد بموجبها المسؤولية فقالت أن حقوق السحب الخاصة كما يحددها صندوق النقد الدولي<sup>138</sup> وتحول المبالغ التي ذكرتها هذه المادة إلى العملة الوطنية التابعة لها لقيمتها في تاريخ الحكم بالتعويض أو في التاريخ الذي يتفق عليه أطراف الدعوى أو التحكيم.

وإذا كانت الدولة المتعاقدة عضواً في صندوق النقد الدولي فان عملتها الوطنية تحسب بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقييم التي يضعها صندوق النقد الدولي<sup>139</sup>، و التي تكون سارية في تاريخ الحكم أو في التاريخ المتفق عليه.

ومن الواضح أن المرجع في الوقوف على قيمة العملة الوطنية بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة هو البنك المركزي أو من يقوم بدوره.

و إذا قلنا أن قواعد روتردام قد فاقت الاتفاقيات السابقة لها من حيث تحديد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري فلا بد لنا من التطرق لهذه النقطة في كل من اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ و كذا القانون البحري الجزائري.

<sup>137</sup>. محمود يحي الدين ، المرجع السابق، ص 15.

<sup>138</sup>. حق السحب الخاص هو سلة من عدة عملات قوية في العالم يحدد قيمته صندوق النقد الدولي، أي هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقاً لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية.

<sup>139</sup>. انضمت الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي بمقتضى القانون رقم 320/63 المؤرخ في 31/08/1963، يتضمن الموافقة على انضمام

الجزائر إلى اتفاقي : الاتفاق الخاص بصندوق لنقد الدولي و الاتفاق الخاص بالبنك الدولي للإنشاء و التعمير الموقع عليهما في بريتن وودز في

22 /07/ 1944 . ج ر عدد 1963/63.

بالرجوع إلى نص المادة الرابعة، الفقرة الخامسة من معاهدة بروكسل، نجدها وضعت حداً أقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة، وعلى هذا إذا كان مقدار الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد على مئة جنيه، فلا يحصل الشاحن إلا على مائة جنيه فقط.<sup>140</sup> ولا يتغير هذا الحكم إذا كان الضرر مساوياً لمائة جنيه، أما إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من مائة جنيه فإن الشاحن لا يستحق إلا تعويضاً لما لحقه من ضرر، وليس له أن يطالب بمبلغ المائة جنيه حتى لا يثري على حساب الناقل بلا سبب.

كما تنص المادة التاسعة، الفقرة واحد من المعاهدة على أنه يقصد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية. معنى ذلك أن يحصل الشاحن على تعويض بالنقد الورقي محسوباً على أساس القيمة الذهبية للجنيه الإسترليني يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ و القصد من هذا الحكم هو حماية الشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة النقود الورقية، وتحقيق المساواة بين الناقلين في مختلف الدول بفرض تعويض ثابت ومحدد<sup>141</sup>.

أما في قواعد هامبورغ فإن تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن هلاك أو تلف البضائع، يحدد بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد، أو عن كل وحدة من الوحدات المشحونة و في حالة التقدير على أساس الوزن بمبلغ يعادل 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يهلك أو يتلف من الوزن الإجمالي للبضائع.

و فيما يتصل بتحديد تعريف عن الضرر الناجم عن تأخير في التسليم جاء في الفقرة (ب) من الفقرة الأولى أنه يتحدد بمبلغ معادل لمرتين ونصف للأجرة المتفق

<sup>140</sup> . المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد سندات الشحن لسنة 1924

<sup>141</sup> . مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، المكتبة القانونية. ص 268. 269

عليها لنقل البضائع التي تعرضت للتأخير، على ألا يتجاوز المبلغ الكلي للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع البحري<sup>142</sup>

ولقد أوردت الفقرة الثانية من المادة السادسة من الاتفاقية قاعدتين بصد حساب الحد الأقصى للتعويض.

1- عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة في حاويات فتعتبر كل طرد أو وحدة شحن مجمعة في حاويات وحدة شحن مستقلة، إذا كان عددها المذكورا في سند الشحن و إلا فإن الحاوية و ما تشمله من طرود تعتبر وحدة شحن واحدة.

في حالة ما إذا كانت الحاوية ذاتها قد هلكت أو تلفت ، فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض ما لم تكن مملوكة للناقل أو مقدمة منه، و من الملاحظ أن هذا الحكم قد استحدثته اتفاقية هامبورغ.

أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري فتنص المادة 805 على أنه إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة و قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضاعة أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن عشرة آلاف وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ثلاثين وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق و بمقدار ما يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.<sup>143</sup>

<sup>142</sup> . سعيد يحيى ، المرجع السابق، ص 81-82

<sup>143</sup> . المادة 805 من القانون البحري الجزائري..

و في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر في تحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري.

و يقصد بالوحدة الحسابية وفقا للمادة 805 قانون البحري المعدلة وحدة حساب متشكلة من 65 ميلغرام و نصف من الذهب على أساس تسع مائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب بالمذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، و يتم التحويل في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.

و إذا كان المشرع الجزائري، على غرار نظيره الدولي، قد أشار إلى إمكانية تحويل مبالغ التعويض المنصوص عليها في القانون إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية، إلا أنه لم يبين كيفية التحويل و أي سعر للذهب يتعين التعويل عليه عند إجراء هذه العملية؟ و الملاحظ هنا استبعاد السعر الرسمي للذهب لأنه لم يعد له وجود في الوقت الراهن إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية بعضها ببعض، كما أن المشرع الجزائري لم يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية لوحدات الحساب الذهبية التي تحدث عنها.<sup>144</sup> و بالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أن المشرع الجزائري قد جعل النظام النقدي الجزائري قائما على أساس قيمة الدينار التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعاً لذلك ويكون للأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً ولها قوة إبرائية غير محدودة.<sup>145</sup>

144. فقد الذهب صفته كنفد و أضحي سلعة يخضع سعرها لقانون العرض والطلب، فلا مناص إلا بالأخذ بالسعر الحقيقي له في السوق الحرة، حيث يمكن للقاضي الجزائري الاستناد إلى السوق المحلية، ويكون ذلك في تاريخ النطق بالحكم، بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 296.

145. المادتين 1 و 4 من القانون رقم 11/03 المؤرخ في 2003/08/26، المتعلق بالنقد و القرض، ج. ر عدد 52،

فلو افترضنا أن وزن البضاعة الهالكة يقدر ب 500 كلغ من العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، و الوحدة الحسابية تتشكل من 65.6 ميلغرام من الذهب. فيكون تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم، فمثلا 01 ميلغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج. أي 500 كلغ مضروبة في 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية، وهذه الأخيرة مضروبة في 65.5 مقسومة على واحد (العملة الوطنية)، و بالتالي يكون التعويض مقدر ب 982500 دج.

### الفرع الثاني : سقوط الحق في تحديد المسؤولية

ورد في اتفاقية روتردام قاعدة تقضي بحرمان الناقل أو أي شخص من تابعيه من الحق في تحديد المسؤولية وذلك "إذا اثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية، تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.<sup>146</sup> والعمد هو انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر، و هو لا يفترض الضرر، و لذلك يجب على المضرور إثباته، أي إقامة الدليل على أن الناقل قد انصرفت إرادته إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع و إلى إحداث الضرر <sup>147</sup>.

و نظرا لصعوبة إثبات تعمد الناقل أو تابعيه إحداث الضرر فقد حددت قواعد هامبورغ بعض الحالات التي تعد قرائن على سوء نية الناقل مثل إصداره سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند ، و ذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية و حالة ما إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة

<sup>146</sup> . المادة 61 فقرة 1 من قواعد روتردام..

<sup>147</sup> . سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص 300.

بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في العنابر. و حالة إدراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل البحري، أو إغفال إدراج بيان يفيد أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية.<sup>148</sup>

و تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن يترتب على فعله أو امتناعه الإرادي هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، فهو ينطوي إذن على عنصرين:

أ- أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.

ب- أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر.

و فيصل التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث يكمن في أن الناقل يعلم على وجه أكيد بحدوث الضرر في حالة العمد أما في حالة عدم الاكتراث فان الناقل يعلم باحتمال وقوع الضرر وفقاً لمجريات الأمور.<sup>149</sup>

وبهذا تكون اتفاقية روتردام قد تميزت على اتفاقية هامبورج في هذه الخصوصية أي "فقدان الناقل الحق في تحديد المسؤولية". ذلك أن م 8 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج تقضى بأنه على المدعى المضرور الذي يطالب بمنع الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية، إثبات أن الفعل أو الامتناع صدر من الناقل شخصياً. وهو إثباتا يصعب على المدعى ، مما يضعف فاعليه الجزاء.

<sup>148</sup> . قواعد هامبورج ، المادة 17 ف 02 و المادة 09 فقرة 04.

<sup>149</sup> .قايد بمجت عبد الله، القانون البحري، مكتبة نخضة الشرق 1984، الطبعة الأولى.ص.64.

وهكذا طبقاً للمادة 8 من قواعد هامبورغ، فإن حرمان الناقل من التمتع بتحديد المسؤولية لا يتأتى إلا بسبب فعل أو امتناع صدر عنه شخصياً. ولا يشمل هذا الحكم ما يصدر عن سائر تابعي الناقل من أفعال، ولو بلغت هذه الأفعال درجة العمد كالسرقة أو عدم الاكتراث الواعي كوقوف البحارة متفرجين إزاء امتداد النيران إلى البضاعة وكما يرى البعض فإن نص هامبورج هذا يكاد يكون معطل عن التطبيق ذلك لأن الغش أو عدم الاكتراث لا يقع عادة من الناقل بذاته وإنما من تابعيه، لذلك فإن استبعاد هؤلاء من النص يجعله فارغ المحتوى.<sup>150</sup>

وهذا ما تجنبته اتفاقية روتردام، لذلك فلها التميز على اتفاقية هامبورج في هذا الخصوص.

وبذلك عالجت الاتفاقية الجديدة بإيرادها هذا الحكم النقد الذي وجه إلى قواعد هامبورغ التي اشترطت في الفعل أو الامتناع الذي يحول دون الناقل و التمسك بتحديد المسؤولية بأن يكون قد صدر منه شخصياً- وهو الأمر الذي كان يقلل من فاعلية النص- لأن الغالب ألا يقع مثل هذا الفعل أو الامتناع من الناقل ذاته و إنما من تابعيه أو نائبه أثناء تنفيذ عملية النقل. على اعتبار أن الناقل لا يكون غالباً على متن السفينة لكي يقع منه شخصياً فعل أو إهمال يؤدي إلى تلف أو هلاك البضائع أو التأخير في تسليمها.

فالأفعال أو الإهمال المسبب للضرر بالبضائع غالباً ما تقع من تابعي الناقل ، لذلك فإن استبعاد هؤلاء من النص يجعل هذا الجزاء فارغ المضمون عملياً، لذلك يمكن القول بان هذا النص عزز هذه النقطة من قواعد روتردام.

و في ختام هذا الفصل نخلص إلى أن الأحكام الموضوعية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة اتفاقية روتردام كانت إلى حد كبير مختلفة عما كانت

<sup>150</sup> .مقالة الدكتور فاروق ملش. المرجع السابق.ص5.

عليه في السابق وفق اتفاقية بروكسل و كذا اتفاقية هامبورغ و حتى القانون الجزائري والأصل في مسؤولية الناقل البحري أن يسأل عن تنفيذ عقد النقل، ولا تثار هذه المسؤولية إلا إذا حدث إخلال من الناقل بأي من التزاماته التي يربتها عقد النقل أو القانون أو الاتفاقية الدولية.

لقد حاولنا دراسة هذه الأحكام من خلال تبيان قيام مسؤولية الناقل و أساسها ومن أهم ما جاءت به اتفاقية روتردام من أحكام هي أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية الناقل فأقامت المادة 17 مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المطالب أن الضرر الذي لحق البضاعة قد وقع أثناء مدة التزام الناقل.

ثم وضعت الاتفاقية قاعدة عامة لإعفاء الناقل من المسؤولية عبر المادة 17 و عددت أسبابا لإعفاء الناقل من المسؤولية هذه المادة التي أثارت الكثير من الجدل، كما أن قواعد روتردام قدمت هدية للشاحنين فلقد فاقت الاتفاقية غيرها من شتى اتفاقيات النقل البحري في حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوجرام وكذلك في شأن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير. كما تميزت قواعد روتردام بحرمان الناقل أو تابعيه من الحق في تحديد المسؤولية إذا اثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية، تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

و نشير في هذا السياق إلى العقد الكمي، فاتفاقية روتردام ، نصت على أنه يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية،



على حقوق وواجبات ومسئوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسئوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية<sup>151</sup>،

و بختام هذا الفصل نكون قد ألمنا بدراسة الأحكام الموضوعية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة اتفاقية روتردام و من خلال الفصل الثاني سنحاول تبيان الأحكام الخاصة بفض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام.

---

<sup>151</sup>. المادة 80 فقرة 1 من قواعد روتردام.

## الفصل الثاني : الأحكام الخاصة بفض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام

إن كل هذا الاهتمام بالنقل البحري للبضائع و تنظيمه بقواعد خاصة به جعل المنازعات الناشئة عنه خاضعة للأحكام خاصة بها هي الأخرى تميزها عن غيرها من المنازعات وانعكست هذه الخصوصية على الدعاوى المرفوعة بصددتها سواء من حيث شروط رفع هذه الدعاوى أو من حيث الاختصاص في نظرها أين أصبح من اللازم على القاضي البحري معرفتها والتحكم فيها لضمان تطبيق سليم وفعال للقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من المنازعات.

إضافة إلى أن الاعتراف بالتحكيم كوسيلة موازية للقضاء في فض المنازعات التجارية الدولية خاصة وان أغلب عمليات النقل البحري للبضائع لها طابع دولي قد خلق منافسا للهيئة القضائية ينزع منها الاختصاص في كل مرة يتم فيها الاتفاق على اتخاذ التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع .

و من أجل التوسع أكثر فيما سبق ذكره قسمنا هذا الفصل إلى مبحث أول سنتناول فيه دراسة الطريقة الأولى لفض النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري و المبحث الثاني خصصناه لدراسة الوسيلة الثانية و هي اللجوء إلى التحكيم.

## المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام قواعد روتردام

إن الحق بإقامة الدعوى بسبب الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء النقل البحري يعود في الأصل إلى الشاحن الذي تعاقد مع الناقل البحري للبضائع وبذلك يبقى الناقل مسؤولا اتجاهه بمقتضى أحكام عقد النقل البحري.

و المرسل إليه بعد تحويل مستند النقل إليه وبالتالي ملكيته للبضائع، يكتسب أيضا حق رفع هذه الدعوى على الناقل. فيما إذا لم يسلمه البضاعة المبينة في الوثيقة المذكورة أو سلمها إليه ناقصة.

بالإضافة إلى أن دعوى الشاحن ودعوى المرسل إليه لا تعتبران مستقلتين تماما عن بعضهما، بحيث يمكن ممارستهما في آن واحد، بل يجب الاعتبار أن الدعوى هي في الأصل للشاحن على أساس عقد النقل. فإذا أقامها فلا يعود للمرسل إليه أن يقيم دعواه وإذا أغفل ذلك أو تأخر يعود للمرسل إليه الذي يستمد من الأساس حقه من مستند النقل المعقود من قبل الشاحن أن يقيم الدعوى على الناقل.

وحتى نفصل أكثر خصصنا في المطلب الأول أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في معاهدة روتردام. وفي المطلب الثاني خصصناه إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري.

### المطلب الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في معاهدة روتردام

مسؤولية الناقل البحري التي نظمت قواعد روتردام وكذا معظم القوانين البحرية الأخرى أحكامها تثار حين يكون ثمة عقد بحري مثبت بمستند النقل أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا و عن الأضرار التي تحدث للبضائع خلال فترة وجودها عند الناقل .

و الناقل مسؤول حسب قواعدها عن هلاك البضائع أو تلفها أو تاخر وصولها في الفترة بين إستلامه لها في ميناء الشحن و بين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء الوصول و إذا أخل الناقل بالتزاماته اتجاه الشاحن أو المرسل إليه فلصاحب الحق اللجوء إلى القضاء و من ثم تنشأ دعوى المسؤولية و التي يكون أطرافها هم أطراف عقد النقل البحري.

ومن اجل تفصيل هذا المطلب أردنا أن نبين أحكام هذه الدعوى وفق الفروع الآتية و هي أطراف الدعوى و كيفية رفع دعوى المسؤولية و أخيرا الاختصاص القضائي في إطار مسؤولية الناقل البحري و هو ما أسمته قواعد روتردام بالولاية القضائية.

### الفرع الأول : أطراف دعوى المسؤولية

لقد سبقت الإشارة في مذكرتنا هاته إلى أن عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، و يجب أن ينص العقد على النقل بحرا.<sup>152</sup>

ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى، أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعته للنقل، إلا أن تنفيذ العقد لا يبقى العلاقة القانونية في هذا الإطار البسيط ، فكثيرا ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه.<sup>153</sup>

وبهذا نخلص إلى أطراف دعوى المسؤولية وذلك بتبيان المدعي بالمسؤولية و المدعى عليهم بالمسؤولية.

<sup>152</sup> . الفقرة 01 من المادة 01 من قواعد روتردام.

<sup>153</sup> . يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الثاني، مجلة الحقوق

الكويتية، السنة الثامنة، العدد الثالث، سبتمبر 1984 ، الصفحة 69

## أولاً: المدعي

المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي أضر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها ، فيجوز أن يكون مدعياً الشاحن الذي أبرم بعقد النقل البحري مع الناقل أو المرسل إليه أو الحامل الشرعي للسند، وقد يكون مدعياً أي شخص حل محل صاحب الحق في البضاعة في حقوقه، وذلك كالمؤمن الذي قام بتعويض المؤمن له صاحب الحق في البضاعة، وحلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين هو حلول قانوني في حدود التعويض الذي دفعه، فيبقى المؤمن له مدعياً بقدر الضرر الذي لم يعرض عنه المؤمن<sup>154</sup>.

إن المتضرر في دعوى المسؤولية يكون إما الشاحن أو المرسل إليه أو من ينوب عنهما قانوناً وسنتطرق إلى شرح ذلك :

### 1- الشاحن

يعتبر الشاحن طرفاً في عقد النقل البحري للبضائع وبذلك فهو يتضرر في حالة هلاك البضاعة أو تلفها ووصولها متأخرة إلى ميناء الوصول وبالتالي يكون هو صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية وذلك بمقتضى المسؤولية التعاقدية.

ولإثبات صفة الشاحن كمدع فلا بد من استظهاره لسند الشحن الذي يعد وسيلة في إثبات عقد النقل البحري أو أي وثيقة نقل أخرى ولا يمكن أن تبقى للشاحن الصفة في رفع الدعوى إلا إذا ظل حائزاً لسند الشحن.<sup>155</sup>

<sup>154</sup> محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 212، 213

<sup>155</sup> René Rodière : Traité de droit maritime, tome 02, Dalloz, Paris , 1979, P 223.

و لقد عرفت قواعد روتردام الشاحن بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.<sup>156</sup>

و في هذا الصدد اعتبر روني روديار أن دعوى الشاحن ضد الناقل لا تكون مقبولة إلا إذا كان مازال حائزاً لسند الشحن أو في الحالة التي يطلب فيها جبر ضرر تحمله وحده وبصفة شخصية.<sup>157</sup>

وهو ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرف المجتمعة بتاريخ 22-12-1989 الذي أقرت فيه بحق الشاحن في رفع دعوى قضائية ضد الناقل ، بسبب الضياع أو الهلاك الذي قد يصيب البضاعة عندما يكون هو الوحيد الذي تحمل الضرر المترتب عن عملية النقل ، بالرغم من أن حق رفع الدعوى في حالة إصدار سند شحن لأمر لا يثبت إلا للمظهر له الأخير.<sup>158</sup>

## 2-المرسل إليه

بالنسبة للمرسل إليه عرفته المادة الأولى من قواعد روتردام بأنه الشخص الذي يحق له تسلم البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل. و في هذا السياق نعرج على ما نص عليه المشرع الجزائري، و موقف القضاء منه فلقد نصت المادة 749 من القانون البحري الجزائري على أن سند الشحن يعتبر بمثابة سند لحيازة البضاعة. وبالتالي، فقد يكون سند الشحن لحامله ويسمى هذا الحامل بالمرسل إليه وبالتالي فقد خول القانون الحق للمرسل إليه أن يرفع دعوى التعويض ضد الناقل، ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فتنبراً

<sup>156</sup> . المادة 01 الفقرة 08 من قواعد روتردام.

<sup>157</sup> .René Rodière, Op.cit., p 223.

<sup>158</sup> . Lamy , transport tome 2-transports maritimes © Lamy 1999 ,P382.

ذمة الناقل البحري اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن<sup>159</sup>.

و كثيرا ما يحدث في قضائنا أين تقدم شركات التأمين عقد الحلول والسند الذي يثبت صفة شركة التأمين ومصحتها في رفع دعوى التعويض ضد الناقل البحري وهذا ما أكدته المحكمة العليا في العديد من قراراتها من بينها القرار الصادر بتاريخ 1997/05/06 ملف رقم 151326، حيث جاء فيها " يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحديده، حيث أن التاريخ المذكور في العقد هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداء من ذلك التاريخ، وحقوق الأطراف تقرر يوم رفع الدعوى بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع. وأن الحلول المشار إليها أعلاه لم تتم بحكم القانون، بمعنى أن شركة التأمين تعفي من تقديم عقد الحلول عند رفعها لدعواها وفقا للمادة 744 من القانون البحري، بل هو حلول اتفاقي مؤسس على عقد مكتوب لأن المؤمن طرف أجنبي عن عقد النقل.<sup>160</sup>

و الحلول هو أن يحل شخص محل صاحب الحق في رفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع مما يكسبه الصفة في التقاضي و لعل أحسن مثال عن الحلول في الدعاوى البحرية هو حلول شركة التأمين محل المؤمن له و سنتحدث عنه بشيء من التفصيل فيما يأتي.

<sup>159</sup>. الدكتور هاني دويدار، موجز القانون البحري، ص 312.

<sup>160</sup>. ج. مروك، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية و مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الجزائر للعام الدراسي 2002 . ص 94.

## ثانيا: المدعى عليه

إن المدعى عليه في المسؤولية التي نحن بصدد دراستها هو الناقل البحري عن البضائع التي هلكت أو فقدت أو تم التأخر في تسليمها للمرسل إليه أو الشاحن. ولكن في كثير من الأحيان، نجد أن هناك ناقل هو الذي تعاقد مع الشاحن ولكن من قام بالنقل هو ناقل آخر ولهذا يسمى الأول بالناقل المتعاقد والثاني بالناقل الفعلي، كما أنه يوجد أيضا تابعو الناقل البحري، أو أي من الناقلين اللاحقين له في حالة النقل بسند مباشر.<sup>161</sup>

1- **الناقل المتعاقد:** هو الناقل الذي أبرم عقد نقل بحري مع الشاحن، و يتعهد للأخير بتنفيذ كافة مراحلته وبالتالي يكون مسؤولا عن الهلاك والتلف والتأخير، و له أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها الى ناقل بحري اخر<sup>162</sup>.

2- **الناقل الفعلي:** لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط ، أي انه كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل.<sup>163</sup>

## الفرع الثاني : الشروط الواجب توفرها في أطراف الدعوى

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل إلى نفس القواعد الإجرائية المنظمة في قانون الإجراءات المدنية و الادارية، وعلى المدعي رفع دعوى بموجب عريضة افتتاح دعوى وفقا لما قررته المادة 14 قانون إجراءات مدنية والإدارية ،

<sup>161</sup>. كمال حمدي ، المرجع السابق، ص78.

<sup>162</sup>. كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 151.

<sup>163</sup>. المادة 2 الفقرة الاولى من اتفاقية هامبورغ.



هذا الأخير يجب أن تتوفر فيه وفي خصمه على حد سواء الشروط المحددة في المادة 13 من نفس القانون.<sup>164</sup>

و أوجب المشرع توفر مجموعة من الشروط في رافع الدعوى ، أوردها في نص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية يتوقف على وجودها من عدمه ، قبول الدعوى أو رفضها ، تتمثل أساسا في الصفة و المصلحة، و كانت الأهلية كشرط لقبول الدعوى و صنفت ضمن شروط صحة المطالبة القضائية وتعرف الأهلية على أنها صلاحية الشخص لاكتساب المركز القانوني للخصم و مباشرة إجراءات التقاضي.<sup>165</sup>

و مهما يكن من أمر فإن الأهلية الواجبة لرفع الدعوى واحدة لا تختلف باختلاف نوع الدعوى و لا باختلاف القسم المراد رفعها أمامه. و على هذا فإنما يستوجب الدراسة في هذا المقام هو كل من المصلحة و الصفة في التقاضي ، على أساس أن خصوصية عقد النقل البحري للبضائع تضي على كل من الصفة و المصلحة في الدعوى الناشئة عنه طابعا خاص نحاول تحديده.

### أولا : المصلحة

إن نشوء الحق في رفع دعوى قضائية مرتبط بوجود مصلحة تمكن الشخص من الحصول على الحماية القضائية لحقه أو مركزه القانوني المعتدى عليه ، باعتبارها كشرط أساسي لقبول الدعوى المرفوعة أمام القضاء فتعرف المصلحة بأنها الفائدة أو المنفعة التي يسعى المدعي إلى تحقيقها جراء الحكم له بما يطلبه لكننا قد نكتفي بالمصلحة المحتملة لقبول الدعوى إذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه و هو ما يعرف

<sup>164</sup>. قانون 09/08 مؤرخ في 2008/02/25، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، جريدة رسمية صادرة بتاريخ 2008/04/23، عدد 21.

<sup>165</sup>. بوشير محمد أمقران قانون الإجراءات المدنية ديوان المطبوعات الجامعية، ص74

بالدعوى الوقائية. وفي الحقيقة فإن الضرر المحتمل في هذه الحالة يجعل من المصلحة قائمة<sup>166</sup>.

و المصلحة المقصودة هنا هي تلك المصلحة التي يعترف بها القانون ويحميها بصفة مجردة و هو ما يعرف بشرط قانونية المصلحة، فلا يتوقف قبول الدعوى على وجود الحق أو المركز القانوني من الناحية الواقعية فحسب، بل يجب أن يعترف القانون بالحماية القانونية المجردة لهذا الحق أو المركز القانوني المتمسك به أمام القضاء وعليه فإن أول مسألة يتأكد منها القاضي هي ما إذا كان الحق أو المصلحة المدعي بها محمية قانونا أم لا<sup>167</sup>. و ذلك من خلال البحث عن وجود قاعدة قانونية تسمح بمنح هذه الحماية، إضافة إلى ذلك يشترط إن يكون الاعتداء قد وقع فعلا على المركز القانوني أو الحق الموضوعي المراد حمايته وقت رفع الدعوى وليس مستقبلا وهذا كقاعدة عامة. وأن ينجم عن هذا الاعتداء ضرر حال و أكيد.

### ثانيا: الصفة

لا يكفي لنشوء الحق في الدعوى توفر المصلحة فقط ، بل يستوجب أيضا توفر الصفة لدى رافع الدعوى فصاحب الحق أو المركز القانوني هو من له الحق في الحصول على الحماية القضائية له إما بنفسه أو بواسطة من ينوب عنه قانونا أو اتفاقا و ذلك في مواجهة من قام بالاعتداء على حقه أو مركزه القانوني.

و من هذا المنطلق نقول أن الصفة في الدعوى مطلوبة في المدعي باعتباره صاحب حق محمي قانونا يهدف إلى تكريس هذه الحماية عن طريق القضاء و في

<sup>166</sup>. بوبشير محمد أمقران، المرجع السابق . ص78

<sup>167</sup>. لا يجوز لأي شخص، التقاضي ما لم تكن له صفة، و له مصلحة قائمة أو محتملة بقراها القانون. المادة 13 قانون الإجراءات المدنية و الادارية الجزائري.

الطرف الثاني في الدعوى و هو المدعي عليه الذي يجب أن يكون هو المعتدي على الحق أو المركز القانوني وهذا ما يعبر عنه بوجوب رفع الدعوى من ذي صفة على ذي صفة فالقاضي بهذا الفرض يفحص توفر الصفة لدى طرفي الدعوى معا.<sup>168</sup>

إضافة إلى هؤلاء الأشخاص الذين تثبت لهم بصفة أصلية الصفة في رفع دعاوى ناشئة عن عقد نقل بحري للبضائع يمكن أن تثبت الصفة في رفع هذه الدعاوى لأشخاص آخرين قد ينتقل لهم الحق في رفعها كما سنتولى شرحه فيما يأتي.

## الحلول

يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حوله محل المرسل إليه أو بجانبه ، فالمسؤولية المشاركة هنا هي مسؤولية عقدية وهي تسمى بدعوى الرجوع<sup>169</sup> . و هو أن يحل شخص محل صاحب الحق في رفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع مما يكسبه الصفة في التقاضي و لعل أحسن مثال عن الحلول في الدعاوى البحرية هو حلول شركة التأمين محل المؤمن له الذي استفاد من تعويض عن الأضرار اللاحقة به في كل الدعاوى التي كان بإمكانه رفعها ضد المتسبب في الضرر وتسمى دعوى شركة التأمين في هذه الحالة بدعوى الحلول التي تجد أساسها في نص المادة 118 من قانون التأمين<sup>170</sup> ، إذ تنص هذه الأخيرة في فقرتها الأولى على ما يلي : " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له" . ومن هنا تعتبر شركة التأمين حائزة

<sup>168</sup>. Lamy Transport Tom 2. Transports maritimes.1999.p381.

<sup>169</sup>. علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الطبعة الثانية، 2005 ، ص 108.

<sup>170</sup>. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25-01-1995 والمعدل و المتمم بقانون رقم 04/06 مؤرخ في 27-02-2006 المتضمن قانون التأمين.

للصفة عند رفعها لدعوى ضد الناقل البحري بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو تنفيذه المعيب ، بعد حلولها محل المرسل إليه أو الشاحن حسب الحال و قد أوضحت المحكمة العليا شروط ممارسة شركة التأمين لدعواها<sup>171</sup> شرطين ، الشرط الأول تقديم شركة التأمين لعقد الحلول يوم رفع الدعوى أما الشرط الثاني فهو وجوب رفع الدعوى في المهلة المحددة لها قانونا.

كما كثيرا ما يحدث في قضائنا أين تقدم شركات التأمين عقد الحلول والسند الذي يثبت صفة شركة التأمين ومصلحتها في رفع دعوى التعويض ضد الناقل البحري وهذا ما أكدته المحكمة العليا في العديد من قراراتها من بينها القرار الصادر بتاريخ 1997/05/06 ملف رقم 151318، حيث جاء فيها " يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحديده، حيث أن التاريخ المذكور في العقد هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداء من ذلك التاريخ، وحقوق الأطراف تقرر يوم رفع الدعوى بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع. وأن الحلول المشار إليها أعلاه لم تتم بحكم القانون.<sup>172</sup>

كما اشترطت المحكمة العليا تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى على أساس أن حقوق الأطراف تقدر عند رفع الدعوى فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد حلول محرر قبل رفع الدعوى وإلا قضي برفضها لعدم توفر الشروط

<sup>171</sup>. حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية - عدد خاص - سنة 2001

<sup>172</sup>. قرار بتاريخ 1997/05/06 ملف رقم 151318، صادر عن الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص ص

المنصوص عليها في القانون و هو مضمون حيثيات القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1997/02/27 قضية رقم 138267.<sup>173</sup>

ويترتب على انتقال حق رفع الدعوى إلى شركة التأمين فقدان المستفيد من التعويض للصفة و المصلحة في رفع الدعوى التي انتقلت إلى شركة التأمين وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1997/09/23 قضية رقم 153499 بقولها أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال تجزئة الدعوى الرامية إلى تعويض الخسائر البحرية و السماح للمؤمن و المؤمن له أن يباشرا هذه الدعوى معا على أن المؤمن له المعوّض جزئيا يبقى محتفظا بصفته في رفع دعوى للمطالبة بالجزء المتبقي من التعويض الذي لم يتحصل عليه من شركة التأمين.<sup>174</sup>

### الفرع الثالث : كيفية رفع دعوى المسؤولية

إن إثبات حق الشاحن أو المرسل إليه في رفع الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن البضائع المفقودة أو التالفة يكون عن طريق اللجوء إلى الخبرة لمعاينة البضاعة وأيضا عن طريق إدراج التحفظات وهو ما سنتطرق إلى دراسته في هذا الفرع.

### أولا : اللجوء إلى الخبرة لمعاينة البضاعة

تقضي القواعد العامة المقررة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري، و طبقا لنص المادة 125 انه "تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادة تقنية أو علمية

<sup>173</sup>. قرار بتاريخ 1997/02/27 ملف رقم 138267، صادر عن الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص ص

.183

<sup>174</sup>. قرار بتاريخ 1997/09/23 ملف رقم 153499، صادر عن الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص ص

.189

محضة للقاضي<sup>175</sup> كما تنص المادة 126 منه بـ " يجوز للقاضي من تلقاء نفسه أو بطلب أحد الخصوم ، تعيين خبير أو عدة خبراء"، وبذلك يحق لكل من الشاحن أو المرسل إليه البضاعة أو حتى الناقل البحري للبضائع، طلب ندب خبير وكذلك للمحكمة من تلقاء نفسها أن تنتدب خبيراً محلفاً وذلك لمعرفة مدى الأضرار التي أصابت البضاعة بسبب الحادث أو التأخير أو نتيجة قربها من بضاعة أخرى.

فقد تنتقل البضاعة وتصل ولكنها غير سليمة بسبب تلف بعضها أو تغيير حالتها الناتجة عن تأخيرها أو عدم وضعها في المكان المناسب أو أن الناقل لم يراع العلامات التي وضعت على البضاعة لتفادي الأضرار التي يمكن أن تصيبها.

وهو نفس الأمر الذي أكدته المادة 788 من القانون البحري الجزائري وذلك بإعطائها للمرسل إليه حق إمكانية الاستعانة بالخبرة وذلك لمعاينة البضاعة وذلك قبل استلامها، وذلك من أجل تأكده من مدى سلامتها ووصولها في حالة جيدة، غير أن هذا الإجراء هو غير ضروري .

كما صدر قرار آخر عن المحكمة العليا في سنة 1996 تحت رقم 13487، جاء فيه " أن قضاة الموضوع اعتبروا تاريخ نهاية عمليات التوزيع بدء سريان الأجل لمعاينة البضاعة واعتبروا المعاينة التي تمت في 16/05/1990 وقعت خارج الآجال القانونية، في حين أن المادة 790 من القانون البحري تنص على أن الأجل القانوني يحتسب من تاريخ التسليم وليس من تاريخ التوزيع المنصوص عليه في المادة 780 من القانون البحري لهذا فإنهم قد أخطأوا في تطبيق القانون وعرضوا قرارهم للنقض.<sup>176</sup>

<sup>175</sup>. قانون 08/09 مؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. المادة 125 و المادة

126. طبعة 2009. مؤسسة كوشكار للنشر و التوزيع..

<sup>176</sup>. القرار الصادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا في 09/07/1996 رقم 134787، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية، عدد

خاص، ص225.

كما أن محكمة استئناف القاهرة، الدائرة التجارية الأولى، قد قضت في قرارها المرقم 344 المؤرخ في 16/06/1953 بـ " أما عن الدفع بعدم القبول طبقاً لنص المادة 99 من قانون التجارة البحرية المصري التي تقول أن استلام الأشياء المنقولة ودفع أجرة النقل ببطلان لكل دعوى على أمين النقل إذا كان العيب الذي حصل فيها ظاهراً من خارجها، أما إذا كان غير ظاهر فيجوز إثباته بمعرفة الخبرة.<sup>177</sup>

كما أن الأصل أن فحص البضاعة يتم بمجرد وصولها وتفريغها في ميناء الوصول وعلى الرصيف وبحضور طرفي عقد النقل البحري بالإضافة إلى المرسل إليه إذا كان هو غير الشاحن حتى تكون عملية إجراء الخبرة للتأكد من سلامة البضاعة، فعالة ولها حجية على الطرفين.

لكن قد يحدث إلا يتقدم المرسل إليه و لا من ينوب عنه لتسلم البضاعة و في هذه الحالة على الناقل البحري التخلص من تبعة البضائع عن طريق طلب إيداعها المخازن، و ذلك بعد إعلام الشاحن و كذلك المرسل إليه إذا كان معروفاً و هذا ما أكدته المادة 793 من القانون البحري الجزائري.<sup>178</sup>

و في هذا الصدد فقد نصت قواعد روتردام انه على كافة الأطراف توفير كل التسهيلات من اجل معاينة البضائع و مطابقتها مع بيانات الشحن.<sup>179</sup>

---

<sup>177</sup>. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ص 270 و ص 271

<sup>178</sup>. Boukhatmi Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, Thèse doctorat d'Etat en droit, Université d'Es-Senia,,Oran, Algérie,2002..

<sup>179</sup>. المادة 23 الفقرة 6 من قواعد روتردام.

## ثانياً: الإشعار

لقد وضعت المادة 23 من قواعد روتردام قرينة تقضي بافتراض تسليم الناقل للبضاعة وفقاً لمواصفاتها الواردة في العقد، و على الشاحن المحافظة على حقوقه قبل الناقل أن يوجه إشعاراً إلى الناقل أو الطرف المنفذ البحري بالهلاك أو التلف و طبيعته قبل وقت التسليم أو عنده أو في غضون سبعة أيام عمل بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً و تجدر الإشارة أن هذه المدة كانت خمسة عشر يوماً في اتفاقية هامبورغ.

و لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخير ما لم يوجه الإشعار في غضون واحد و عشرين يوماً من تسليم البضاعة بالخسارة التي نجمت عن التأخير. و كانت ستين يوماً في قواعد هامبورغ و يتعلق الأمر بسقوط الحق بحيث إذا لم يقع الإشعار فلا يستحق أي تعويض. و بذلك تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل ولا يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلا إذا وقع والبضاعة في يده، أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه، وللتحقق من أن الضرر سابق على التسليم، لا بد من إثباته في الوقت الذي يتم فيه هذا التسليم.<sup>180</sup>

أما إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر، فإنه يصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر وسببه، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم ولأسباب لا يسأل عنها الناقل، كما يتعذر على الناقل الدفاع عن حقوقه وإثبات قيامه بتنفيذ التزاماته وتسليم البضاعة في حالة جيدة.<sup>181</sup>

<sup>180</sup>. كمال حمدي ، المرجع السابق.ص 277.

<sup>181</sup>. مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 279



لذلك رأى المشرع الجزائري حماية للناقل، ففرض القانون البحري على أنه في حالة " الخسائر أو الأضرار التي تحدث للبضائع يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مسلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن إلى غاية ثبوت العكس، وإذا لم تكن الخسائر ظاهرة فيبلغ عنها خلال 3 أيام اعتبارا من استلام البضائع".<sup>182</sup>

و لقد عززت المحكمة العليا ذلك باجتهادها في القرار رقم 142585 يتعين على المرسل إليه أو من يمثله أن يقدم التحفظات للناقل أو ممثله القانوني بالخسائر الغير ظاهرة و اللاحقة بالبضائع في مهلة ثلاث أيام من تاريخ تسليمها إلا عدم تقديم هذه التحفظات في مهلة ثلاث أيام لا يؤدي إلى رفض الدعوى إذ انه يمكن للمرسل إليه إن يثبت الخسائر بجميع الوسائل.<sup>183</sup>

وبالتالي في حالة هلاك أو تضرر البضائع المنقولة، يتوجب على المستلم بعد قيامه بالكشف عليها والتحقق من وجود الهلاك أو الضرر أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في ميناء التفريغ وفي وقت التسليم على أبعد حد، وإذا كان الهلاك أو الضرر غير ظاهرين تكون مهلة توجيه التحفظات ثلاثة أيام بعد التسليم، ولا تدخل أيام العطلة في حساب هذه المهلة. و هذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1996/07/09 انه من المقرر قانونا إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة ، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو وقت تسليم البضاعة، و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها

<sup>182</sup> . المادة 793 من القانون البحري.

<sup>183</sup> . قرار بتاريخ 22/10/1996. ملف رقم 142585. صادر عن المحكمة العليا، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية. عدد خاص ص

169، انظر الملحق رقم 02.

في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس و إذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاث أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع.<sup>184</sup>

ويعرف المشرع الجزائري التسليم بأنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن.<sup>185</sup>

و نذكر أن التسليم هو العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل التزامه بتسليم البضائع موضوع النقل إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل البضاعة المنقولة.<sup>186</sup>

و عرف جانب آخر من الفقه الالتزام بالتسليم بأنه التصرف الأخير لعقد النقل البحري ، و يضع حداً للالتزام الملقى على عاتق الناقل و المتمثل في وصول البضاعة سليمة إلى ميناء التسليم ، و الناقل يضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق فيها وبه ينتهي الالتزام الملقى على عاتقه.<sup>187</sup>

و يعد تسليم البضائع للمرسل إليه في نهاية الرحلة عمل قانوني يضع حداً لمسئولية الناقل عن البضائع المنقولة، و يختلف بذلك عن التزامات الناقل الأخرى السابقة عليه والتي تعد وقائع مادية.<sup>188</sup>

و المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي و المادي للمرسل إليه، حيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها، وأن هذا التسليم هو الذي يبدأ

<sup>184</sup> قرار بتاريخ 1997/07/09. ملف رقم 143090. صادر عن المحكمة العليا، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية. عدد خاص. ص195.

<sup>185</sup> المادة 739 فقرة 2 القانون البحري الجزائري. انظر الملحق رقم 02.

<sup>186</sup> René Rodière. Droit maritime, précis Dalloz septième édition 1977.

<sup>187</sup> George Ripert. Droit maritime ,deuxième édition, tome 2, librairie Arthur rousseau, Paris, 1992.P466.

<sup>188</sup> مصطفى رجب، تسليم البضائع في ظل قواعد روتردام، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربي الثالث للقانون

التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية .مصر.ص1.

منه الميعاد القانوني لتقديم التحفظات، وهو نفس الموقف الذي أخذت به المحكمة العليا في قراراتها، فمثلا في قرار للغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا نقضت هذه الأخيرة قرار قضائي صادر عن مجلس قضاء مستغانم، حيث جاء في حيثيات القرار " حيث أنه تبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا الدعوى المرفوعة من قبل الشركة الجزائرية لتأمينات النقل الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة (ف. س)، على أساس أن البضائع أفرغت بميناء مستغانم من 26 ماي إلى 21 جوان 1983، وأن تقرير الخبرة المتعلق بالخسائر حرر في 12/02/1984 ، أي بعد تاريخ إنزالها من السفينة.

حيث أنهم بقرارهم هذا يكونوا قد خرقوا المادة 790 من القانون البحري التي تشترط تقديم تحفظات أو تحرير محضر معاينة قبل أو وقت تسليم البضائع وليس في وقت تفريغها.<sup>189</sup>

وفي قرار آخر صادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، صادر بتاريخ 1996/07/09 تحت رقم 134787، جاء فيه أن قضاة الموضوع أخطأوا عندما اعتبروا تاريخ نهاية عمليات التفريغ هو التاريخ الذي يبدأ فيه سريان أجل التحفظات، كما اعتبروا أن المعاينة التي تمت في 16/05/1990، وقعت خارج الأجل القانوني<sup>190</sup>، في حين أن المادة 790 من القانون البحري تنص على أن الأجل يحتسب من تاريخ التسليم وليس من تاريخ التفريغ المنصوص عليه في المادة 780 من القانون البحري، لهذا فإنهم بذلك أخطأوا في تطبيق القانون وعرضوا قرارهم للنقض.

<sup>189</sup>. القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 22/07/1997 ملف رقم 153252، انظر الملحق رقم 02.

<sup>190</sup>. القرار الصادر عن المحكمة العليا في 09/07/1996 رقم 134787، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية. عدد خاص. ص 225، انظر

الملحق رقم 02.

وإذا لم يقدم المرسل إليه تحفظات إلى الناقل، أو قدمها في وقت متأخر، فإنه يفترض أنه تسلم البضائع كما هي مبيّنة في وثيقة الشحن، كما أن عدم تقديم التحفظ في الميعاد القانوني لا يترتب عليه سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها، بل تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضائع كما هي مبيّنة في سند الشحن وهذه القرينة هي بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق، كأن يثبت أن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء عملية النقل.

وبمفهوم المخالفة أنه إذا قدم المرسل إليه التحفظات في الميعاد القانوني، قامت قرينة قانونية لصالحه على أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبيّنة في سند الشحن. ويجوز للناقل في هذه الحالة إثبات العكس بكافة وسائل الإثبات، هذا ويحق دائما للناقل أن يطلب إثبات حالة البضاعة بحضور المرسل إليه وقت تسليم البضاعة وإذا حصل ذلك فلا محل لتوجيه أي تحفظ.<sup>191</sup>

وهو نفس الأمر الذي أقرته المحكمة العليا في أحد قراراتها الصادرة عن غرفتها التجارية والبحرية في قضية الشركة الجزائرية لتأمينات النقل ضد المؤسسة الوطنية للإيداع وذلك بتاريخ 1996/10/22، وقد جاء في حيثيات القرار " أنه من المقرر قانونا أنه إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أم من يمثله بتبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مسلمة حسب ما تم وضعها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.<sup>192</sup>

وقد حرصت قواعد روتردام على تأكيد ذلك، حيث وضعت قرينة تقضي بافتراض تسليم الناقل للبضاعة وفقا لمواصفاتها الواردة في العقد، و على الشاحن المحافظة

<sup>191</sup>. بوحدى نصيرة ، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية .رسالة ماجستير .كلية الحقوق بن عكنون .0 جامعة الجزائر .سنة2002 .  
<sup>192</sup> .قرار بتاريخ 1996/10/22 ، رقم الملف 142585 صادر عن المحكمة العليا، الغرفة التجارية البحرية، عدد خاص ص227 انظر الملحق02.

على حقوقه قبل الناقل أن يوجه إشعاراً إلى الناقل أو الطرف المنفذ البحري بالهلاك أو التلف و طبيعته قبل وقت التسليم أو عنده أو في غضون سبعة أيام عمل بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً،<sup>193</sup> و تجدر الإشارة أن هذه المدة كانت خمسة عشر يوماً في اتفاقية هامبورغ.

كما تنص المادة 43 على ضرورة قبول المرسل إليه لتسلم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما "وفي حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما". وتجعل ذلك القبول التزاماً على المرسل إليه حيث أنها تحمل العنوان "الالتزام بقبول تسلم البضاعة".

وتضيف المادة 44 بأنه يجب على المرسل إليه أن يقر بتسلم البضاعة من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم، وأعطت للناقل الحق في أن يرفض تسليم البضاعة إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسليم.

#### الفرع الرابع : الاختصاص القضائي في إطار مسؤولية الناقل البحري

عقد النقل هو دائماً عقد تجاري من جانب الناقل لأنه عمل محترف<sup>194</sup> ، وطبقاً للقانون التجاري فإنه من ضمن الأعمال التجارية بحسب موضوعها مقولة استغلال النقل والانتقال حسب المادة 2 من القانون التجاري ، كما يعتبر عملاً تجارياً بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلّق بالتجارة البحرية أو الجوية حسب المادة 3 من القانون التجاري<sup>195</sup>.

<sup>193</sup> المادة 23 فقرة 1 من قواعد روتردام.

<sup>194</sup> . DU PONTAVICE (E) et CORDIER (P.), transport et affrètement maritime, DALMAS, paris 2e édition, 1990.

<sup>195</sup> . الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101، الصادرة بتاريخ 16 ذو الحجة عام 1395 الموافق 19 ديسمبر 1975.

لقد تناول الفصل الرابع عشر من قواعد روتردام أحكام الولاية القضائية في الدعاوى المتعلقة بالنقل، وهيأت للمدعي اختياراً رحباً بين جملة محاكم ليقوم دعواه أمام أكثرها ملائمة له، وذلك ما لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بتحديد محكمة بذاتها. وسماح الاتفاقية الجديدة بمثل هذا الاتفاق قبل قيام النزاع يتيح الفرصة لاستغلال الطرف القوي ضعف الطرف الآخر فيشترط عليه وقت إبرام العقد إقامة الدعوى أمام محكمة قد لا تناسبه .

أما بعد نشوء النزاع فإنه يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة، وهو ما أجازته الاتفاقية بنص مادتها الثانية والسبعين بقولها بعد نشوء النزاع يجوز لطرفي النزاع إن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.<sup>196</sup>

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

- مقر الناقل أو المنفذ البحري.

- مكان التسليم المتفق عليه.

- مكان التسلم المتفق عليه.

- ميناء الشحن.

- ميناء التفريغ.

- الميناء الذي يقوم فيه المنفذ البحري بأنشطته.

هذا وتشرط المادة 67 عند الاتفاق على محكمة بعينها أن يثبت هذا الاتفاق في عقد يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما التي تم تحديدها على أن تكون في دولة متعاقدة ولا يلتزم الشخص الذي لم يكن طرفاً في هذا العقد بالاتفاق إلا إذا كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المتروك اختيارها للمدعي حسبما نصت عليه المادة 66 من الاتفاقية .

<sup>196</sup>. الفقرة 01 من المادة 72 من قواعد روتردام.

وقد اشترطت المادة 74 للاعتراف بقرار المحكمة و إنفاذه أن تعلن كلا الدولتين المتعاقبتين في أي وقت أنها ملزمة بأحكام الفصل الرابع عشر من الاتفاقية .<sup>197</sup>

وقد خلت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذلك بروتوكول سنة 1968 من أي حكم في شأن تحديد الاختصاص القضائي في حالة ما إذا نشأ نزاع بصدد تنفيذ أو عدم تنفيذ عقد نقل البضائع بالبحر وكان من جراء هذا الصمت من جانب اتفاقية بروكسل في هذا المجال أن انتشرت في أغلب الدول البحرية تضمين سندات الشحن شروطا تعين جهة الاختصاص القضائي بصدد تلك المنازعات وقد كانت هذه الشروط محلا لكثير من النقد إلى جانب تباين مواقف القضاء المختلفة من بلد إلى آخر بصدد تقييم هذه الشروط.

غير أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 21 تضمنت القواعد التالية بصدد هذا الموضوع:

تحدد المحكمة المختصة طبقا لما نصت عليه المادة الأولى حيث يكون للمدعي اختيارا واسعا بين عديد من المحاكم على النحو التالي :

- أ- المركز الرئيسي للمدعى عليه.
- ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه مقر عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريقها.
- ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.
- د- أي مكان غير ذلك يعين لهذا الغرض في عقد النقل.<sup>198</sup>

197 . محمود يحي الدين. المرجع السابق .ص17.

198 . سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية هامبورغ 1978، المكتب العربي الحديث، سنة 2000. ص 88.

وهذا هو نفس الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 745 من القانون البحري وهو ما كرسته المحكمة العليا في أحد قراراتها الصادر بتاريخ 1997/12/16، ملف رقم 162697، حيث جاء فيه " حيث أنه يجوز حسب المادة 745 من القانون البحري رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وفقا للفقرة الأولى وإما أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء التفريغ وفقا للفقرة الثانية، حيث أن المادة 745 أعطت للمدعى حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية أو محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء الشحن، أو محكمة ميناء التفريغ، وهنا لا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي من الاستفادة بهذا الحق".<sup>199</sup>

و تجدر الإشارة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري استحدث في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية مسالة الأقطاب القضائية بقوله أن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام و تتشكل من أقسام و يمكن أيضا إن تتشكل من أقطاب متخصصة فتفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية و التجارية و البحرية و الاجتماعية و العقارية و قضايا شؤون الأسرة و التي تختص بها إقليميا، و تتم جدولة القضايا أمام الأقسام حسب طبيعة النزاع، وتختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس و التسوية القضائية و المنازعات المتعلقة بالبنوك ، ومنازعات الملكية الفكرية ، و المنازعات البحرية و النقل الجوي و منازعات التأمينات.<sup>200</sup>

<sup>199</sup> قرار صادر عن المحكمة العليا، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية. 1997/12/16، ملف رقم 162697. عدد خاص ص 16

<sup>200</sup>. المادة 32 قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.



و في هذا الصدد نقول إن قواعد روتردام نظمت على وجه شامل الولاية القضائية للمحكمة التي ترفع أمامها دعاوى المسؤولية التي تحكمها الاتفاقية و هي المواد 66 إلى المادة 74 ولم تنشأ الاتفاقية أن تجعل اختصاص حصري لمحاكم بعينها، فخيرت ذوي الشأن الاتفاق على المحكمة التي يرفعون دعاوى إليها حال نشوء النزاع.

أكثر من ذلك، فقد اعتبرت الاتفاقية أن الفصل 14 الذي ينظم مسألة الولاية القضائية غير ملزم للدول الموقعة على هذه الاتفاقية إلا بالنسبة لتلك الدول التي تعلن صراحة أنها سوف تكون ملزمة بهذا الفصل.<sup>201</sup>

### **المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل وفق قواعد روتردام**

إن الحق في رفع دعوى ناشئة عن عقد نقل بحري للبضائع، مثله مثل الحق في رفع الدعاوى في القواعد العامة، مرتبط بمدة زمنية معينة يشترط أن يمارس خلالها. وهذا تحت طائلة عدم قبول الدعوى، فشرط قبول الدعوى لا تقتصر على شرطي المصلحة والصفة، اللذان بالرغم من توافرها قد تكون دعوى المدعي غير المقبولة، لرفعها خارج الآجال المحددة لها، على أساس أن حقه في رفع الدعوى قد سقط بتقادم لعدم استعماله في المدة المحددة قانوناً.

ولقد تناول الفصل الثالث عشر من قواعد روتردام الأحكام التي تتعلق بتقادم الدعاوى الخاصة بنقل البضائع بالبحر فجعلت مدة التقادم سنتين تسري من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه . وفي الحالات التي لا يقع فيها التسليم تسري المدة من آخر يوم كان يجب أن يتم فيه التسليم.<sup>202</sup>

<sup>201</sup> . المادة 74 من قواعد روتردام.

<sup>202</sup> . المادة 62 من قواعد روتردام الفقرتين 01 و 02.

وبالنسبة للقانون البحري الجزائري أخضع المشرع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة في البضاعة لتقادم قصير المدة بسنة واحدة وذلك بغية الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من منازعات و ينص القانون البحري على انه " تتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري بمضي عام واحد" وذلك مع إمكانية زيادة هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى.<sup>203</sup>

كما أن مدة التقادم هذه مقتصرة فقط على دعوى مسؤولية الناقل البحري فيما يخص الأضرار اللاحقة بالبضائع. أما الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل البحري كدعوى الناقل ضد الشاحن للمطالبة بأجرة النقل فإنها تخضع للتقادم المقرر في نص المادة 742 من القانون البحري و التي تكون مدته سنتين تسري من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه.

غير أن سكوت المشرع عن بداية حساب مدة التقادم هذه جعل الجهات القضائية الجزائرية تختلف في قراراتها وأحكامها القضائية فهناك من يرى أنه يبدأ حسابه من يوم التسليم وهناك من يرى انه يبدأ حسابه من يوم التفريغ.

غير أنه في الحقيقة، أن التقادم السنوي من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا فعليًا وإذ استمر تسليم البضائع عدة أيام ، فإن التقادم يبدأ حسابه من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكمله في حيازة المرسل إليه وإذا لم يقع التسليم كما في حالة الهلاك الكلي فإن التقادم السنوي يسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة.<sup>204</sup>

<sup>203</sup> المادة 743 من القانون البحري.

<sup>204</sup> . مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 283

وهو الأمر الذي أكدت عليه المحكمة العليا في أحد قراراتها بتاريخ 1992/05/10، ملف رقم 84781، حيث جاء فيه " إن القرار الذي قضى بتقادم الدعوة المرفوعة من المرسل إليه يوم 1983/01/13 بعد استلامه البضائع في 1985/05/13 قد طبق المادة 743 من القانون البحري تطبيقاً سليماً لأن تلك الدعوة رفعت خارج مهلة السنة المنصوص عليها قانوناً".<sup>205</sup>

كما أنه يجدر ذكر على أنه لا يجوز الاتفاق على أن يكون التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تخفيفاً لمسؤولية الناقل،<sup>206</sup> ومن ثم يقع باطلاً، وعلى عكس ذلك يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تزيد على سنة وذلك في حدود سنتين كما نصت عليه المادة 743 من القانون البحري كما أن الدفع المتعلق بالتقادم هو دفع موضوعي ليس من النظام العام، إذ لا يجوز للقاضي إثارته من تلقاء نفسه بل بناء على طلبات الأطراف.

ولمزيد من الإثراء لهذا الموضوع، فإن اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل تضمنتا مجموعة من أحكام في شأن تقادم الدعاوى التي تتعلق بنقل البضائع عن طريق البحر، ولقد وردت هذه الأحكام في اتفاقية هامبورغ بمادتها العشرين تحت عنوان تقادم الدعاوى وجاء في فقرتها الأولى بأن كل دعوى متصلة بنقل البضائع عن طريق البحر والخاضع لتلك الاتفاقية تسقط ما لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة عامين.<sup>207</sup>

بينما نص بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل على إبراء الناقل و السفينة من كل مسؤولية أيا كان نوعها تتعلق بالبضائع ما لم ترفع خلال سنة من تاريخ

<sup>205</sup> القانون البحري الجزائري ، ص 167 .

<sup>206</sup> . مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 283

<sup>207</sup> . المادة الأولى فقرة 20 من اتفاقية هامبورغ.

تسليمها أو من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه ومع ذلك يجوز إطالة هذه المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى.

و هو نفس ما فرضه القانون البحري الجزائري حيث حدد مدة التقادم بالنسبة لهذه الدعاوى بسنة واحدة مع إمكانية تمديد هذه المدة إلى سنتين بموجب اتفاق بين الأطراف، يتم بعد وقوع الحادث الذي ترتبت عنه الدعوى ، ويعتبر هذا تقادما قصيرا مدته سنة واحدة. و لا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء و من ثم فهو غير قابل لإقامة الدليل على عكسه.<sup>208</sup> و هذا رغبة من المشرع في تصنيف عملية النقل بأسرع وقت مستطاع، حماية من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه على الوفاء بها، و تخوفا من ضياع أدلة الإثبات وحماية أيضا للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر باشتراطه مدة تقادم مسرفة في القصر لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه.<sup>209</sup>

ومدة التقادم التي حددها القانون تعتبر ملزمة لطرفي العقد فليس لهما أن يتفقا على تعديلها لا إطالة و لا تقصيرا، فهي من النظام العام لا يجوز ترك تحديدها لمشية الأفراد. وأجاز المشرع استثناءا إطالة مدة التقادم، فيمكن تحديد هذه المدة إلى عامين اتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.<sup>210</sup>

و الاتفاق على إطالة مدة التقادم حدده المشرع في مدة سنتين و الاتفاق على أكثر منها غير جائز محافظة منه – أي المشرع - على نفس الأهداف و هي

<sup>208</sup> . المادة 742 من القانون البحري الجزائري . .

<sup>209</sup> . كمال حمدي، المرجع السابق، ص 234

<sup>210</sup> . المادة 743 فقرة 2 قانون بحري و المادة 5 معاهدة بروكسل عام 1924

مصلحة الشاحن و على حد سواء مصلحة الناقل بإزاحة عبء المطالبات ضد الناقل بحيث يطمئن إلى ممارسة نشاطه دون حدوث مفاجآت تعوقه من متابعة هذا الاستثمار.<sup>211</sup>

و في هذا الصدد نقول أن قواعد روتردام و قواعد هامبورغ قد اتفقتا في هذه النقطة أي من حيث إطالة مدة التقادم دون تحديدها مثل ما فعلت معاهدة بروكسل و المشرع الجزائري ، فلقد أجازت اتفاقية هامبورج إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء هذه المدة بشرط أن يقوم المدعى عليه بإعلان كتابي يوجه إلى المدعي معرباً فيه عن رغبته في إطالة مدة التقادم ، وأجازت ، أيضاً تكرار إطالة مدة التقادم أكثر من مرة ، وذلك بعد مراعاة عمل الإعلانات الكتابية اللاحقة .

وبنفس هذه الأحكام أتت اتفاقية روتردام حيث تنص المادة 62 منها على ما يلي :

" 1 - لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو المنازعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان .

2 - تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 01 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع ، أو في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها ، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع ، ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه .

3 - بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة 01 من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر."

<sup>211</sup> . مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 280.

ونلاحظ أن اتفاقية روتردام في فقرتها الثانية ذكرت بأنه « في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع » وهو ما لم تذكره اتفاقية هامبورج إضافة إلى الفقرة الثالثة التي لا يوجد لها مثيل في اتفاقية هامبورج .

والجدير بالذكر أن هذا التقادم لا يتعلق بالدعاوى التي يوجهها الناقل إلى الشاحن فحسب. و إنما يشمل جميع الدعاوى المتعلقة بالنقل البحري ماعدا رجوع الملترمين بعضهم على البعض الآخر، فإنها تظل قائمة ولو انقضت مدة هذا التقادم إذا كانت مدة تقادمها وفقا لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى لا تزال سارية.

واشترط لذلك ألا تقل هذه المدة الأخيرة عن تسعين يوما من يوم توجيه الدعوى في دعوى الرجوع بالوفاء. أو من يوم توجيه الدعوى اليه. أو في الوقت المسموح به طبقا لقانون الدولة التي ترفع فيها الدعوى إذا كانت تخالف الفترة المنصوص عليها أي التسعين يوما تابع للتقادم.<sup>212</sup>

ونعرج على موقف المشرع الجزائري في هذه النقطة - دعوى الرجوع - فحسب نص المادة 744 من القانون البحري نجد انه يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المهلة المحددة في المادة 743 ق ب. أي مهلة السنة أو السنتين - في حالة الاتفاق على تمديد مدة التقادم- بشرط أن لا يتعدى هذا الأجل 3 أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع، المبلغ المطالب به أو يكون قد استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

ويظهر من خلال نص هذه المادة، أن مدة 3 أشهر هي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية ، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرار لها صادر

<sup>212</sup>. فاروق ملش ، المرجع السابق.ص6.

بتاريخ 1997/05/06 عن الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 151318 الذي جاء في إحدى حيثياته أنه "يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين".<sup>213</sup>

## المبحث الثاني: التحكيم في ظل قواعد روتردام

من الأحكام الخاصة بفض النزاعات التي تثيرها المسؤولية هي مسالة اللجوء إلى التحكيم و هو يعتبر كبديل عن اللجوء إلى القضاء من اجل فض النزاع .

و التحكيم هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة و بمقتضى التحكيم ينزل الخصوم عن حقهم في الالتجاء إلى القضاء مع التزامهم بطرح النزاع على محكم أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم.

ويعتبر التحكيم من أهم الطرق لفض المنازعات البحرية و من أهم المزايا التي يخولها التحكيم للأطراف تفادي الإجراءات القضائية وتعقيدها، و تفادي مشكلات تنازع القوانين بما للأطراف من حرية في اختيار القانون الواجب تطبيقه على المنازعة.

ومن اجل دراسة هذا الجانب و ما جاءت به قواعد روتردام في هذا الخصوص ارتأينا أن نقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين و هما:

المطلب الأول سنتناول فيه أسس اتفاق التحكيم أما المطلب الثاني سيكون لدراسة الحكم التحكيمي.

<sup>213</sup>. قرار بتاريخ 1997/05/06. ملف رقم 151318. صادر عن المحكمة العليا، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية. عدد خاص ص

199. انظر الملحق رقم 02.

## المطلب الأول : أسس اتفاق التحكيم وفق قواعد روتردام

لقد تناولت قواعد روتردام مسألة اتفاقات التحكيم في الفصل 15 و في المواد 75 إلى 78 ، فبينت كيفية تحديد مكان التحكيم و نظمت مسألة التحكيم بعد نشوب النزاع.

وفق هذه الأسس أردنا أن نقسم دراستنا في هذا المطلب لتكون متسلسلة حسب الفروع الآتية: الفرع الأول و هو اتفاق التحكيم

أما الفرع الثاني : مكان التحكيم

### الفرع الأول : اتفاق التحكيم

ان عامل السرعة يعتبر من العوامل الهامة في تنفيذ المعاملات التجارية إضافة إلى سرية جلسات التحكيم وكذا إلى الخبرة التي يتميز بها المحكمون على أساس أن أطراف التحكيم يراعون في اختيارهم المحكمين مدى تخصصهم في موضوع النزاع و علمهم بمقتضيات التجارة البحرية والنقل البحري وهذا ما جعل اللجوء إلى التحكيم أمرا منتشرا في مجال العلاقات التجارية الدولية بصفة عامة وفي مجال العلاقات البحرية بصفة خاصة .<sup>214</sup>

### أولا : تعريف اتفاق التحكيم

ويتم اللجوء إلى التحكيم بموجب اتفاق يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات المحددة التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة ، فتسمح الكثير من الدول في قوانينها للمتخاصمين

<sup>214</sup> . محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري. دار الجامعية الجديدة. سنة 2005، ص166.



فض نزاعاتهم خارج المحاكم والهيئات القضائية الرسمية وهذا ما يصطلح على تسميته بالطرق البديلة لفض النزاعات<sup>215</sup>.

و يسمى اتفاق التحكيم أيضا عقد التحكيم في بعض التشريعات الأجنبية و هو الاتفاق على التجاء الطرفين إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض النزاعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية.<sup>216</sup>

و يعرف اتفاق التحكيم كما نص عليه القانون النموذجي الذي وضعتة لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية بأنه تلك الوسيلة غير القضائية لحل النزاعات المستقبلية بدءا من تاريخ حدوثها و بذلك فانه يختلف عن شرط التحكيم الذي يبقى بندا تعاقديا يتم إرفاقه لبنود العقد وقت إبرامه.<sup>217</sup>

وقد يأخذ هذا الاتفاق إما صورة مشاركة التحكيم ويكون ذلك في حالة اتفاق الأطراف في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم وإما في صورة شرط التحكيم أين يتفق الأطراف بناءا على شرط صريح في العقد المبرم بينهما على عرض المنازعات التي قد تنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم وهي الصورة الغالبة في مجال النقل البحري إذا نجد أن هذا النوع

---

<sup>215</sup> . F. NAMMOUR. Droit et pratique de l'arbitrage interne et international. Bruylant. L.G.D.J. Delta. 2eme éd., 2005, p. 184

<sup>216</sup>. عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن و نيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية و التجارية لسنة 1994 ، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 2004 ، الصفحة 118 .

<sup>217</sup>. تراري ثاني مصطفى، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر اثر صدور المرسوم التشريعي 09/93 المؤرخ في 1993/04/25 المعدل و المتمم لقانون الإجراءات المدنية، مجلة دراسات قانونية، العدد 01 جوان 2002، ص37.

من الشروط عادة ما يتم إدماجه في سندات الشحن المحررة بمناسبة عقود النقل المبرمة بين الشاحن والناقل.<sup>218</sup>

و يشترط في اتفاق التحكيم أن يكون مكتوبا حتى يمكن إثباته، وواضحا و صريحا و معبر عن أن إرادة الأطراف قد اتجهت بالفعل إلى اللجوء إلى التحكيم للفصل في منازعة أو منازعات معينة. وأساس ذلك هو نص م 2/2 من اتفاقية نيويورك لسنة 1958 الخاصة بالاعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية و تنفيذها والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88 - 233 المؤرخ في 05 - 11 - 1988 التي اشترطت التوقيع .

أما إذا اتفق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم التزم به كل من الناقل و الشاحن و المرسل إليه فلا يجوز لأي منهم الرجوع عنه إلا بموافقة باقي الأطراف.

و قد نظمت اتفاقية هامبورغ مسألة التحكيم بصورة تحمي الشاحن الذي يعد الطرف الضعيف في العقد ، و الناقل هو الطرف الأقوى حيث نصت المادة 22 من الاتفاقية لحالة شرط التحكيم الذي يرد بمشاركة إيجار مع صدور سند الشحن استنادا إلى المشاركة، فقررت انه إذا لم ترد بسند الشحن إشارة إلى شرط التحكيم و التزام حامل السند به فلا يمكن للناقل الاحتجاج به في مواجهة حامل السند حسن النية الذي لا يعلم به و قد اهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في الكتاب الخامس تحت عنوان الطرق البديلة لحل النزاعات و قد خص التحكيم الدولي في القسم الثاني منه.<sup>219</sup>

<sup>218</sup> . عليوش قريوع كمال ، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر. ديوان المطبوعات الجامعية 2001 ص 25

<sup>219</sup> . من المواد 1041 إلى المادة 1065. من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

## ثانياً : مميزات اتفاق التحكيم

ويتميز التحكيم بأنه من أهم الطرق لحل مشكلات تنازع القوانين بما للأطراف من الحرية في اختيار القانون الواجب التطبيق على المنازعة وبالتالي يتمتع المحكم البحري باختيار القانون الذي يراه مناسباً للتطبيق على النزاع وقد يكون هذا القانون الذي يختاره قانون غير طبيعي يستمده المحكم من المعاهدات البحرية الدولية أو من شروط العقود البحرية النموذجية أو العادات والأعراف البحرية أو من السوابق التحكيمية البحرية<sup>220</sup> وذلك بعيداً عن هذا القانون الوطني أو ذلك مما يوفر الكثير من الوقت والجهد والمال.

وتتسم قرارات المحكمين بالسرية لتجنب العلانية في فحص المنازعات وعدم نشر تلك القرارات ولكن من عيوب هذه السرية أنها تؤدي إلى صعوبة الحصول على إحصائيات أو بيانات دقيقة عن دور التحكيم في التجارة الدولية.<sup>221</sup>

و في عملية التنمية الاقتصادية الشاملة التي تسعى الدول النامية إلى تحقيقها تضطر الدول وأشخاص القانون العام إلى التدخل في إبرام أو في الإشراف والرقابة على عقود التنمية الاقتصادية مما يجعل التحكيم هو الوسيلة الملائمة لفض الخلافات التي قد تنور بمناسبة تنفيذ هذه العقود فالدول وأشخاص القانون العام يصعب خضوعهم لقضاء دولة أجنبية.<sup>222</sup>

والناقل البحري كان أسبق في التعرف على ميزات التحكيم البحري على اعتبار أنه الطرف الأكثر تعرضاً لإبرام تعاقدات نقل بحري بصفة مستمرة مع شاحنين مختلفين ولنقل بضائع مختلفة من وإلى بلاد مختلفة وفي الغالب الأعم بشروط

<sup>220</sup> أبوزيد رضوان ، الأسس العامة للتحكيم التجاري الدولي، دار الكتاب الحديث، طبعة 1996. ص 54

<sup>221</sup> ww.syriamaritime.net . عن الموقع الإلكتروني لمركز القانون البحري السوري. يوم 2011/03/24.

<sup>222</sup> محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق. ص 94.

مختلفة وكان لهذا الإدراك من جانب الناقلين البحريين لأهمية التحكيم في المنازعات سبب في مبادرتهم بتضمين عقود النقل البحري شرط حل أي نزاع يتعلق بتنفيذ تلك العقود إلى التحكيم البحري.

حتى أنه يكاد لا يخلو سند شحن أو مشاركة إيجار من شرط تحكيم في

المنازعات التي تنشأ عند تفسير أو تنفيذ العقد.<sup>223</sup>

كما أن مشاكل تنفيذ الأحكام القضائية لا حصر لها وقد تطول أكثر من مدة التقاضي ذاتها الأمر الذي يجعل الأحكام القضائية حبر على ورق ولذلك تظهر مزايا التحكيم والذي يلزم الأطراف فيه بتنفيذ حكم المحكمين والذي يتميز كقاعدة عامة بعدم القابلية للطعن فيه.<sup>224</sup>

### ثالثاً: شروط صحة اتفاق التحكيم

وفقاً لمقتضيات المادة 1040 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجزائري ان اتفاق التحكيم يمكن أن يتم قبل نشوء النزاع وهو ما يحدث في مجال العقود حيث يتم وضع بند إما في العقد الأصلي وهذا هو الأصل، وإما في عقد لاحق لكن دائماً قبل نشوء النزاع يقضي بأن كل ما ينشأ من خلاف حول تفسير العقد الأصلي أو تنفيذه يحل بواسطة محكمين.<sup>225</sup>

وهذه هي الصورة الأولى لاتفاقية التحكيم وتعرف بشرط التحكيم أو بند التحكيم وهذه تكون قيل نشوء النزاع وهي التي قصدتها المشرع من خلال عبارة النزاعات المستقبلية الواردة في الفقرة الأولى من المادة 1040 أمّا الصورة الثانية فتعرف بمشاركة التحكيم وهذه تكون عند نشوء النزاع وهي التي أشار إليها المشرع في

<sup>223</sup> . حفيفة السيد الحداد ، الاتجاهات المعاصرة بشأن اتفاق التحكيم . دار الفكر الجامعي .1994. ص 33.

<sup>224</sup> www.maritime-syria.net. المركز السوري للقانون البحري. نشرة القانون البحري الثالثة ، يوم 2009/07/09.

<sup>225</sup> . بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 327.

نفس الفقرة من ذات المادة بعبارة النزاعات القائمة، وهنا الاتفاق على التحكيم لا يكون في العقد الأصلي وإنما يكون عن طريق إبرام اتفاق خاص بعد نشوء النزاع من أجل عرضه على التحكيم.<sup>226</sup>

و اتفاق التحكيم بصفة عامة هو عقد كبقية العقود يتم بالإيجاب و القبول، و يجب ان يتطابق الايجاب و القبول في كل المسائل التي اتجهت ارادة الاطراف الى الاتفاق عليها حتى ينعقد اتفاق التحكيم البحري، هذا يعني انه يجب ان تتقابل ارادة طرفي الاتفاق على اتخاذ التحكيم وسيلة لفض النزاع البحري الناشئ أو الذي سينشأ بينهما.<sup>227</sup>

### الفرع الثاني: مكان التحكيم

يقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه حكم التحكيم البحري، والذي هو عادة مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية.

أما إذا تم التحكيم في أماكن متعددة، فإنه يجب اختيار مكان واحد للتحكيم قانوناً وهو مكان إصدار حكم التحكيم. ولاختيار مكان التحكيم أهمية متعددة منها ما يمكن أن يشكله هذا المكان كعامل حاسم في تحديد جنسية حكم التحكيم الصادر وما يتبع ذلك من نتائج قد تمس عملية تنفيذ حكم التحكيم.

كما يشكل مكان التحكيم عاملاً مهماً في تحديد القانون الواجب التطبيق على عدد من المسائل الهامة التي يثيرها التحكيم حيث قد يعترف لقانون مكان التحكيم بالفصل فيما إذا كان اتفاق التحكيم صحيحاً، وكيفية تشكيل هيئة التحكيم، وكيفية

<sup>226</sup> V. X. BOUCOBZA, La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international, Rev. arb. 1998, p. 495.

<sup>227</sup> بودالي خديجة، اتفاق التحكيم البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص الاساسي، جامعة معسكر،

2009/2008، ص 114.

إدارته، كذلك يشكل مكان التحكيم عاملاً هاماً في تقدير حجم العلاقة بين المحاكم الوطنية والتحكيم، ومدى تدخل هذه المحاكم في إجراءات التحكيم سواء بالمساعدة كما هي الحالة في اتخاذ الإجراءات التحفظية أم بالإشراف كالفصل في صحة العقد الأصلي.

وفي أغلب الحالات في الممارسات التحكيمية البحرية يتم تحديد مكان التحكيم بواسطة الأطراف مباشرة أو بالعهود بالتحكيم إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي يجري التحكيم في مقره، أو بموجب لائحة تحكيم مركز تحكيم بحري تحدد هذا المكان، فإرادة الأطراف المشتركة هي العامل الأساسي في تحديد مكان التحكيم في الممارسات التحكيمية البحرية.<sup>228</sup>

و قد نصت قواعد روتردام على مكان التحكيم بقولها:  
تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في

أ - أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو

ب - أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية:

1. مقر الناقل؛ أو
2. مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
3. مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
4. الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.<sup>229</sup>

<sup>228</sup> ساحولي صلاح الدين ، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير في قانون الاعمال، جامعة وهران، 2006/2007.

<sup>229</sup> . المادة 75 فقرة 02 من قواعد روتردام.

وبذلك تكون قواعد روتردام قد أعطت نطاق أوسع من أجل تعيين مكان التحكيم ذلك انه يمكن أن يجري التحكيم حسب اختيار المدعى في احد الأمكنة السالف ذكرها التي تقام فيها الدعوى إذا رفعت أمام القضاء العادي.

ولا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد ملزما بمكان التحكيم المحدد في الاتفاق إلا إذا كان احد الأمكنة المشار إليها سابقا. وكان مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني يتضمن هذا الاتفاق، على انه يوجه لذلك الشخص إشعار واف بمكان التحكيم في وقت مناسب.

هذا ويجوز لطرفي النزاع أن يتفقا-بعد نشوب النزاع-على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان دون التقيد بالأحكام سالفة الذكر.<sup>230</sup>

و بصفة عامة لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي أعلنت التزامها بها.

### المطلب الثاني : الحكم التحكيمي

مهمة محكمة التحكيم هو الفصل في النزاع، وهو ما يتم عن طريق إصدار حكم، لتبدأ مرحلة أخرى بعد ذلك وهي تنفيذ هذا الحكم وهو ما لا يتم إلا بعد إدخال الحكم التحكيمي في النظام القانوني الوطني من خلال الاعتراف به وإعطائه الصيغة التنفيذية.<sup>231</sup>

<sup>230</sup> . المادة 77 من قواعد روتردام.

231. ابو زيد رضوان، الضوابط العامة للتحكيم التجاري الدولي، القسم الأول، طبيعة التحكيم في التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق الكويتية، السنة الأولى، العدد الثاني، يونيو سنة 1977 ، ص 52.

و حكم التحكيم يتم إعداده من قبل المحكم أو المحكمين وفق شروط نص عليها القانون، كما يفرض القانون أيضا شروط شكلية في الحكم والذي يرتب آثارا بمجرد صدوره،<sup>232</sup> و بالنسبة للقانون الجزائري لا توجد هناك نصوص تشريعية اجرائية خاصة بالتحكيم البحري على المستوى الوطني و هي قليلة ان وجدت على المستوى الدولي، فالتحكيم البحري في هذا الجانب يخضع للقواعد العامة في التحكيم الدولي و الداخلي .

و المشرع الجزائري نص في المادة 1019 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجديد على انه "في التحكيم الداخلي تطبق على الخصومة التحكيمية الآجال و الاوضاع المقررة امام الجهات القضائية مالم يتفق الاطراف على خلاف ذلك".<sup>233</sup>

أما المادة 1043 المتعلقة بالتحكيم الدولي فنصت على انه " يمكن ان تظبط في اتفاقية التحكيم الاجراءات الواجب اتباعها في الخصومة التحكيمية كما يمكن اخضاع هذه الاجراءات الى قانون الاجراءات الذي يحدد الاطراف في اتفاق التحكيم و اذا لم تنص الاتفاقية على ذلك يمكن اخضاع هذه الاجراءات عند الحاجة مباشرة او استنادا الى نظام التحكيم".<sup>234</sup>

---

<sup>232</sup> . J.M. JACQUET et P. DELEBECQUE, Droit du commerce international, Dalloz, Paris, 3eme ed., 2002, n°576, p. 433.

<sup>233</sup> . تراري ثاني مصطفى، ذاتية التحكيم البحري. أشغال الملتقى الوطني في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009، مخبر قانون النقل و النشاطات ، المينائية ، منشورات الالفية الثالثة ، ص51.

<sup>234</sup> .TRARI TANI Mustapha, L'arbitrage international dans le nouveau code de procédure civile et administrative algérien, Bulletin de L'association Suisse de L'arbitrage, Kluwer Law International, 2009, 2, P 74 et s.



ويلاحظ في الواقع العملي أنه كثيرا ما يسعى رئيس محكمة التحكيم جاهدا إلى أن يصدر الحكم بطريق الإجماع، إذ من شأن ذلك أن يجعل هذا الحكم مقبولا بسهولة من قبل المحكوم ضده، وهو ما يسمح في النهاية بالتنفيذ الاختياري.<sup>235</sup>

سنحاول التطرق في هذا المطلب إلى اربع فروع ندرس من خلالها شروط صحة اتفاق التحكيم و الاعتراف بالحكم التحكيمي و الطعن في الحكم التحكيمي و أخيرا أثر التقادم على الحكم التحكيمي.

### الفرع الثاني : الاعتراف بالحكم التحكيمي

إن فكرة السيادة واحترام النظام العام في دولة القاضي تجعل الحكم الأجنبي يعامل معاملة مختلفة عن الحكم الصادر عن القضاء الوطني، إذ مما لا شك فيه أن تنفيذ حكم أجنبي صادر عن قضاء دولة أجنبية دون قيد يعني الخضوع لهذه الدولة، إذ سيمتثل الأعوان المكلفون بالتنفيذ لأوامر قضائهم وإنما لأوامر قضاء أجنبي.<sup>236</sup>

هذا من جهة ومن جهة أخرى قد يحدث أن يصدر حكم في الخارج ويكون من شأن تنفيذه أن يخالف المبادئ الأساسية في دولة القاضي ، فهل من الصائب تنفيذ الحكم رغم هذا التعارض؟<sup>237</sup> إن هذه النتائج هي التي جعلت الكثير من القوانين تقر بعدم

<sup>235</sup> . F. ARRADOW, L'arbitrage maritime, le point de vue du praticien, DMF 681, mai2007, p 389.

<sup>236</sup> . J.B. RACINE. L'arbitrage commercial international et l'ordre public. L.G.D.J. 1999. n° 1009.

<sup>237</sup> . بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 336 .

إمكانية تنفيذ حكم أو الاعتراف به مباشرة وإنما تستلزم اللجوء إلى القضاء الوطني من أجل تقديم طلب الاعتراف أو التنفيذ.<sup>238</sup>

ولم يخرج المشرع الجزائري عن هذه القاعدة حيث تقضي النصوص بعدم إمكانية تنفيذ حكم أجنبي إلا إذا صدر حكم من قبل القضاء الجزائري يقضي بذلك، وهي القاعدة التي يجب أن تخضع لها كل الأحكام الأجنبية الصادرة في إطار العلاقات الخاصة.<sup>239</sup> ولقد اهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بوضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي وتنفيذها من خلال وضع شروط وإجراءات يتوجب إتباعها<sup>240</sup>. مع الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يفرق من حيث الشروط والإجراءات بين الاعتراف والتنفيذ حيث تظل هذه الشروط واحدة في كلتا الحالتين .

و الغالب أن يكون الطلب المقدم هو تنفيذ الحكم غير أن ذلك لا يمنع من أن يكون الطلب هو مجرد الاعتراف، والفرق بينهما هو هذا الأخير عبارة عن إجراء يرمي إلى التسليم بالحكم دون تنفيذه، أما التنفيذ فهو أبعد من مجرد التسليم إذ يتم فيه مباشرة عمل من أعمال التنفيذ، وبمعنى آخر في الاعتراف المستفيد من الحكم لا يطلب تنفيذه بل فقط الإقرار من قبل القضاء بوجود الحكم وبذلك يدخل الحكم

---

238. بن عصمان جمال ، الاعتراف بأحكام التحكيم الدولية و تنفيذها في ظل قانون الإجراءات المدنية الجديد، مجلة العلوم القانونية و الإدارية والسياسية، كلية الحقوق تلمسان، رقم 11 لسنة 2011 ، ص96.

239 . ليلة بن مدخن مبررات ، الطعن في أحكام التحكيم طبقا للقانون الجزائري، مداخلة في الملتقى الوطني حول تنظيم العلاقات الخاصة في الجزائر يومي 21 و 22 افريل 2010 ، جامعة ورقلة.

240 . عبد الحميد الأحذب، قانون التحكيم الجزائري الجديد، مداخلة مقدمة في إطار يومين دراسيين من تنظيم المحكمة العليا الجزائرية حول الطرق البديلة لحل النزاعات، الصلح، الوساطة، التحكيم، يومي 15 و 16 جوان 2008 .

المعترف به ضمن النظام القانوني الوطني، وعادة ما يكون الاعتراف في حالة دفع ذلك بهدف الاعتراض على طلبات يناقضها الحكم الأجنبي<sup>241</sup>.

### الفرع الثالث : الطعن في الحكم التحكيمي

هنا نحن بصدد الحالة التي يقدم فيها الطعن ضد حكم التحكيم في حد ذاته، وهي حالة يبدو أن المشرع الجزائري قلص فيها كثيرا من الوسائل المتاحة للطعن إذ لا وجود لأي نص يتكلم عن الطعن بالمعارضة مما يعني عدم إمكانية استعماله<sup>242</sup>.

من خلال نصوص المواد نلاحظ أن المشرع الجزائري فرق بين التحكيم الداخلي والتحكيم الدولي فأجاز إمكانية الطعن بالاستئناف في التحكيم الداخلي كما نص على ذلك قانون الاجراءات المدنية و الادارية ما لم يتنازل الأطراف عن حق الطعن بالاستئناف. " يرفع الاستئناف في أحكام التحكيم ما لم يتنازل الأطراف عن حق الاستئناف في اتفاقية التحكيم " <sup>243</sup> أو الطعن بالنقض طبقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 1034 " تكون القرارات الفاصلة في الاستئناف وحدها قابلة للطعن بالنقض " .

فالاستئناف يؤدي إلى إعادة طرح النزاع من جديد، كما يسمح بتصحيح الحكم سواء من ناحية الشكل أو الموضوع فهو نظر للموضوع من جديد أي دراسته دراسة دقيقة والوقوف عند الأسباب والمستندات التي أدت إلى بطلان الحكم. و عليه فأحكام التحكيم الداخلية قابلة للطعن بالاستئناف أو الطعن بالنقض.

<sup>241</sup> تراري ثاني مصطفى / التحكيم التجاري الدولي في الجزائر اثر صدور المرسوم التشريعي 09/93 المؤرخ في 25/04/1993 المعدل و المتمم لقانون

الإجراءات المدنية، مجلة دراسات قانونية، العدد 01 جوان 2002..

<sup>242</sup> . بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 344.

<sup>243</sup> . المادة 1033 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية

أما بالنسبة لأحكام التحكيم الدولي فلا تسرى على أحكامها طرق الطعن التي رأيناها في التحكيم الداخلي، ولذلك فأحكام التحكيم الدولية الصادرة في الجزائر يكون متاحا فيها طلب طعن بالبطلان حسب نص المادة 1058 " يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1065.

أما الأحكام الصادرة في الخارج فلا تخضع للاستئناف أو طلب البطلان، ونجد ذلك في المادة 1058 حيث لا يقبل الأمر الذي يقضي بتنفيذ حكم التحكيم الدولي أي طعن .

وإنما يمكن استئناف القرار الصادر بالاعتراف وتنفيذ الحكم طبقا لنص المادة 1055 يكون الأمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض التنفيذ قابلا للاستئناف وذلك في حالات منصوص عليها في المادة 1056 وتشمل ما يلي:

- 1- إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية تحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة أو انقضاء مدة الاتفاقية.
- 2- إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون.
- 3- إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها.
- 4- إذا لم يراع مبدأ الوجاهية.
- 5- إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، أو إذا وجد تناقض في الأسباب.
- 6- إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي.

و يمكن أن تكون هذه الحالات موضوع طلب بطلان الحكم الدولي الصادر في الجزائر.

### الفرع الرابع : تأثير التقادم على التحكيم

تمتاز اتفاقية روتردام وكذلك اتفاقية هامبورج بأنها تناولت أثر التقادم على دعوى التحكيم .

فقبل اتفاقية روتردام قررت معاهدة هامبورج أن تتقادم كل دعوى قضائية أو تحكيمية تتعلق بنقل البضائع بحراً إذا لم تباشر إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .<sup>244</sup> وتسري مدة السنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها أو من آخر يوم كان يتعين تسليمها فيه في حالات عدم تسليمها ولا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.<sup>245</sup>

كما أجازت اتفاقية هامبورج إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء هذه المدة بشرط أن يقوم المدعى عليه بإعلان كتابي يوجه إلى المدعي معرباً فيه عن رغبته في إطالة مدة التقادم ، وأجازت ، أيضاً تكرار إطالة مدة التقادم أكثر من مرة ، وذلك بعد مراعاة عمل الإعلانات الكتابية اللاحقة .

وبنفس هذه الأحكام أنتت اتفاقية روتردام حيث تنص المادة 62 منها على ما يلي :

1 - لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو المنازعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان .

<sup>244</sup> . المادة 20 فقرة 01 من قواعد هامبورج.

<sup>245</sup> . الفقرتين 02 و 03 من نفس المادة أعلاه.

2 – تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع ، أو في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها ، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع ، ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه .

3 – بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.<sup>246</sup>

ونلاحظ أن اتفاقية روتردام في فقرتها الثانية ذكرت بأنه « في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع » وهو ما لم تذكره اتفاقية هامبورج إضافة إلى الفقرة الثالثة التي لا يوجد لها مثل في اتفاقية هامبورج .

كما أن كلاً من اتفاقية هامبورج وروتterdam قد استبعدتا وقف التقادم وانقطاعه .

أما المشرع الجزائري فقد نص على انه تطبق على الخصومة التحكيمية الآجال و الأوضاع المقررة أمام الجهات القضائية ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.<sup>247</sup>

وبذلك يكون المشرع الجزائري قد اخضع مدة التقادم بالنسبة للخصومة التحكيمية إلى نفسها بالنسبة إلى الدعوى القضائية وبالتالي تحسب التقادم في هذه الحالة بمضي عام واحد.<sup>248</sup>

<sup>246</sup> . المادة 62 من قواعد روتردام.

<sup>247</sup> . المادة 1019 قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

<sup>248</sup> . المادة 743 من القانون البحري.

و خلاصة الكلام في هذا المبحث هي القول بان التحكيم ليس انتقاصاً من سيادة أو هيبة المحاكم بقدر ما هو خيار أتاحه القانون للخصوم في ألا يلجأوا للمحكمة المختصة للنظر والفصل في ما بينهم من نزاع ، نظراً لسهولة إجراءات التحكيم وقصر مدة التقاضي ولما قد يكون مطلوباً من خبرات ليس في فض النزاع وحسب، بل خبرات علمية أو فنية تمكن المحكم من حسم المنازعة على نحو أعجل مما قد يستغرقه النزاع من وقت أمام المحاكم.

## خاتمة

إن وسائل الملاحة و أساليب التجارة البحرية دائمة التطور و التقدم، الأمر الذي يتطلب ضرورة مواكبة هذا التطور نهضة تشريعية تتلاءم وهذا التقدم، حيث يأتي النقل في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات. لذا أصبح التدخل التشريعي واجبا لحماية مصالح أصحاب البضاعة بعد ظهور مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري ، بين أصحاب المصالح في ملكية البضاعة المنقولة، و بين أصحاب المصالح في ملكية السفينة ، وعدم التوازن الذي ميز العلاقات التعاقدية بين أطراف عقد النقل البحري .

و رغم ما حققته معاهدة بروكسل في مجال تضيق الهوة بين مطالب الشاحنين و مطالب الناقلين إلا أنها لم تكسب رضا الجميع بما كرسته من حماية للشاحنين و بتقديرها العديد من أسباب الإعفاء من المسؤولية، لهذا انعقد مؤتمر دولي في هامبورغ الألمانية تحت إشراف الأمم المتحدة بحيث تبنى ما يعرف باسم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر سنة 1978.

و أمام انقسام دول العالم بين عضوية معاهدة بروكسل 1924 و بروتوكولاتها 1968-1978 ، و بين اتفاقية هامبورغ 1978 و أمام اهتزاز الثقة بين الناقلين والشاحنين، وعدم استقرار المعاملات التجارية البحرية فقدت أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني المنشود خاصة و أن الظروف التجارية و الاقتصادية و التكنولوجية التي أبرمت في ظل تلك القواعد قد تغيرت.



و مع تفجر ثورة الحاويات ونهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، اتجهت الإرادة الدولية نحو إحداث اتفاقية جديدة ، فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008. و هي أحدث اتفاقية للنقل البحري و بطبيعة الحال لم تدخل حيز النفاذ بعد، حيث النصاب القانوني لدخولها حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل للاتفاقية.

و في هذا المجال تحتل مسؤولية الناقل دائما مركز الصدارة من مسائل وأحكام النقل، بل هي أهمها على الإطلاق. و بصفة عامة فإن مسؤولية الناقل تعد جوهر اتفاقيات النقل الدولية، وحجر الزاوية في الفلسفة القانونية التي تقوم عليها تلك الاتفاقيات.<sup>249</sup> كما أنها تتميز بحساسية خاصة في حكم الصراع التقليدي بين المصالح المتعارضة في عقد النقل، بالإضافة إلى ذلك فإن تغير طبيعة وأحكام المسؤولية يمكن أن يترتب عليه آثار اقتصادية وتجارية ترقى إلى مستوى اهتمامات الدول. هذا ما جعل موضوع مسؤولية الناقل يتفاوت بين اتفاقية و أخرى السبب الذي جعلنا نحاول دراسة مسؤولية الناقل البحري في ظل أحدث اتفاقية و هي اتفاقية روتردام.

و تظهر أهمية قواعد روتردام في أنها تسري على النقل الدولي للبضائع طالما أن هناك نقل بحري ولو جزئيا، بمعنى أنه إذا كانت الرحلة بالكامل بحرية سرت القواعد المذكورة، كما أنها تسري أيضا على الأجزاء الأخرى من النقل طالما أن

---

249. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية) ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الشنهابي للطباعة والنشر، 1996 ، ص 209

هناك جزء يتم عن طريق البحر. وبذلك سوف تحل قواعد روتردام محل القواعد الدولية السابقة، سواء في مجال النقل البحري أو النقل الدولي متعدد الوسائط<sup>250</sup>. من المتوقع دائماً عند مناقشة أحكام مسؤولية الناقل وخاصة أساس هذه المسؤولية، أن يحتدم النقاش وأن يشتد الجدل حول تفاصيل هذه الموضوعات ذات الأهمية القصوى والحساسية القانونية.<sup>251</sup> و بذكر الجانب الايجابي لاتفاقية روتردام هو ما قامت به في شأن التوسيع في المدلول القانوني لكل من عقد النقل ومدة التزام الناقل، والتوسيع في التزامات الناقل في شأن تداول البضاعة وفيما يتعلق بالرحلة البحرية، بجعل التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة التزاماً مستمراً يبدأ قبل بدء الرحلة البحرية و يستمر أثنائها حتى نهايتها.

و في هذا الشأن فمعاهدة روتردام قد وسعت من هذه المدة عندما وسعت في التزامات الناقل فالنطاق الزمني يبدأ بالتسلم وينتهي بالتسليم فالقاعدة في هذه الاتفاقية هي وقوع موجب التسلم والمناولة والتحميل و التسليم والنقل و الاعتناء بالبضائع والتفريغ و تسليم البضائع على نحو ملائم و بعناية على الناقل.

كما اعتمدت قواعد روتردام على مبدأ الحرية التعاقدية ، فأرجعت مدة مسؤولية الناقل للبضائع إلى إرادة طرفي عقد النقل ( الناقل البحري و الشاحن) فيجوز للطرفين أن يتفقا على وقت و مكان تسلّم البضائع و تسليمها.<sup>252</sup> إضافة إلى أنها جعلت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تأخر تسليمها تقوم على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المتضرر أن الضرر وقع في مدة التزام

<sup>250</sup> مصطفى رجب، تسليم البضائع في ظل قواعد روتردام، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربي الثالث للقانون

التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية .مصر.ص1

<sup>251</sup> فاروق ملش، أساس مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 24.

<sup>252</sup> . Laurent FEDI, présentation de la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, revue de droit des transports , N°7, juillet 2009, dossier 3.

الناقل و بأسلوب ايجابي صريح فيكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها إذا اثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد وقع أثناء مدة وجود البضاعة في حراسة الناقل، فخطأ هذا الأخير مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو و تابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة و الممكنة لدفع الحادث.

وقامت اتفاقية روتردام بوضع قاعدة عامة لإعفاء الناقل من المسؤولية عبر المادة 17 و عددت أسبابا لإعفاء الناقل من المسؤولية هذه المادة التي أثارت الكثير من الجدل، كما أن قواعد روتردام قدمت هدية للشاحنين فلقد فاقت الاتفاقية غيرها من شتى اتفاقيات النقل البحري في حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوجرام وكذلك في شأن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير. كما تميزت قواعد روتردام بحرمان الناقل أو تابعيه من الحق في تحديد المسؤولية إذا اثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية، تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار و عن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

كما قامت بالتفريق بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جهة ، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى، ففيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف فكان بوضع ضابط مزدوج و هو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد ب 875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف، والتحديد على أساس الوزن ب 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين. أما تحديد المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير فكان بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها

عن البضائع المتأخرة ، على أن لا يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع.

و بالنسبة للفقرة الثانية من المادة 17 التي اعتبرها البعض خطوة إلى الخلف أو رده إلى الوراء،<sup>253</sup> إشارة إلى العودة إلى بعض نصوص معاهدة بروكسل لسنة 1924 فاتفافية روتردام قد ألغت واستبعدت الإعفاء من المسؤولية الذي كان يتمتع به الناقل في ظل معاهدة بروكسل لسنة 1924 فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها الذي يحدث بسبب أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل، في الملاحة أو في إدارة السفينة، وهذه خطوة رائعة إلى الأمام لصالح الشاحنين. و كذلك الإعفاء من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يحدث للبضاعة نتيجة لعدم صلاحية السفينة الذي يستجد بعد بدء الرحلة البحرية.

هذا بالإضافة إلى تقديم أعلى مستويات التعويض عن الإضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء وجودها في حراسة الناقل مقارنة باتفاقيات النقل البحري الأخرى. و نشير في هذا السياق- بعد دراسة الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري- إلى العقد الكمي، فاتفافية روتردام ، نصت على أنه يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية<sup>254</sup>، إلا أن الاتفاقية عندما أعطت للشاحن والناقل الحق في الاتفاق في العقد الكمي، على زيادة أو إنقاص الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية، واشترطت لكي يكون هذا التصرف ملزماً أن يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن نطاق أحكام هذه الاتفاقية وأن يتضمن ما يفيد بأنه قد جرى التفاوض عليه بين الشاحن والناقل، أو أن يحدد العقد الكمي بجلاء الأبواب التي

<sup>253</sup> فاروق ملش ، الحسنات و الإيجابيات ، المرجع السابق ، ص6.

<sup>254</sup> . المادة 80 فقرة 1 من قواعد روتردام.

تتضمن خروجاً على الاتفاقية<sup>255</sup>. غير أن الفقرة 4 من نفس المادة 80 ، لجأت إلى استثناء بعض الواجبات الجوهرية لكل من الشاحن والناقل والواردة في بعض مواد الاتفاقية من جواز زيادتها أو التقليل منها، مثل التزام الناقل يجعل السفينة صالحة للملاحة، والتزامه بتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم<sup>256</sup>، ومثل التزام الشاحن أن يزود الناقل، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات<sup>257</sup>، وكذلك البيانات الخاصة بالبضائع الخطرة.<sup>258</sup>

وتعد المادة 80 في شأن العقود الكمية من أكثر مواد الاتفاقية التي ثارت من حولها المناقشات المستفيضة باعتبار أن هذه المادة تسمح بتجاوز أحكام الاتفاقية والخروج عنها في حالة إبرام هذه العقود الكمية. ويرحب بمضمون المادة 80 كبار التجار الذين يبرمون العقود الكمية مع الناقلين نظراً لما يتمتعون به من القوة الاقتصادية والقدرة على التفاوض على شروط العقد الكمي مع الناقلين من مركز مكافئ لمركز هؤلاء الناقلين، شأنهم في هذا شأن مستأجري السفن عند إبرام عقود المشاركة الخاصة بهذه السفن<sup>259</sup>، ولا بأس في مثل هذه الأحوال من الخروج عن نصوص الاتفاقية بالشروط الواردة فيها إنما يثور القلق في جانب الشاحنين الأضعف من الناحية الاقتصادية بسبب احتمال ضياع حقوقهم من جراء تعنت الناقلين وإجبارهم على الخروج عن نصوص الاتفاقية من خلال ما قد يفرضه الناقلون على الشاحنين من عقود الإذعان .

<sup>255</sup> المادة 80 فقرة 2 من قواعد روتردام.

<sup>256</sup> المادة 14 فقرتين أ و ب قواعد روتردام.

<sup>257</sup> المادة 29 فقرة 1 قواعد روتردام .

<sup>258</sup> المادة 32 قواعد روتردام .

<sup>259</sup> فاوق ملش، الحسنات و الايجابيات، المرجع السابق ، ص 6.

ومن الجدير الإشارة إليه أن الخروج عن أحكام الاتفاقية بواسطة البنود التي قد ترد في العقد الكمي، هو أمر اختياري، فلا يجوز لفريق أن يجبر الفريق الآخر القبول بالتزامات ومسؤوليات بأكثر أو أقل من تلك التي توفرها له الاتفاقية، فإذا كان الشاحن هو الطرف الأضعف في العلاقة فلا شيء يجبره أن يخرج عن أحكام الاتفاقية في العقد الكمي.

و يرى البعض أن الخروج عن أحكام الاتفاقية في العقد الكمي لم يتقرر في هذا العقد إلا لان مراكز الأطراف فيه متساوية، بحيث يمكن للطرفين التفاوض بحرية تامة، على عكس الحال في عقد النقل البحري بموجب سندات الشحن، حيث يكون فيه الشاحن هو الطرف الأضعف، لذا اقتضت الاتفاقيات الدولية ذات الصلة حمايته.<sup>260</sup> بسبب احتمال ضياع حقوقه من جراء تعنت الناقل وإجباره على الخروج عن نصوص الاتفاقية من خلال ما قد يفرضه الناقل على الشاحن من عقود الإذعان.<sup>261</sup>

يمكن القول في هذا المجال أن اتفاقية روتردام أرست أسس التوازن في المسؤوليات بين الشاحنين والناقلين على وجه أفضل من سابقتها. و ما أوردته قواعد روتردام من أحكام في شأن توزيع وعبء المخاطر بين الناقلين وأصحاب البضاعة والتي تعتبر أكثر عدالة مما جاءت به قواعد لاهاي.

بشكل عام نقول أن الأحكام التي جاءت بها قواعد روتردام بشأن مسؤولية الناقل البحري كانت أكثر توازنا وتفهما لتطورات العصر .

<sup>260</sup>. وجددي حاطوم ، المرجع السابق ،ص 131 .

<sup>261</sup> . Othman Ben Fadhel, Les Règles de Rotterdam 2009, Une 7ème version de droit uniforme sur la responsabilité du transporteur international de marchandises.P 6.

و ما خلصنا إليه في هذه الدراسة أن اتفاقية روتردام قد حملت في طياتها جانب من الحسنات والإيجابيات و إذا قلنا حسنات أو إيجابيات فهذه مسألة نسبية تعتمد على كل حالة على حده و على الظروف و الملابسات المحيطة بها، وما قد يعد إيجابيا لدى دولة شاحنة قد لا يعد كذلك لدى دولة أخرى ناقلة، وان كان المقصود هو الإيجابيات لصالح الجزائر باعتبارها دولة شاحنة ومستقبلة للبضائع، وليست دولة ناقلة تملك أسطول بحري تجاري عبر البحار، فلا ينقل أسطولنا التجاري البحري أكثر من 10 % من إجمالي حجم التجارة الخارجية، والهدف الاسمي هو حماية الشاحنين مع تشجيع الاستثمار في مجال النقل البحري.<sup>262</sup>

و بالنسبة للجزائر كدولة شاحنة نحن أمام فرضين إما أن تصادق الجزائر على اتفاقية روتردام وهو أمر وارد، إلا أنه يجب إرجاء ذلك حتى تتوضح الرؤية خاصة بالنسبة للدول العربية و هذا ما يستدعي توحيد الموقف العربي من الاتفاقية مما يشكل عاملا مساعدا لإجراء أي تعديلات مستقبلية على الاتفاقية تنفق و مصالحهم<sup>263</sup>.

و في حالة عدم الانضمام لابد من إجراء بعض التعديلات على نصوص القانون البحري لكي تواكب التطور الحاصل في مجال النقل. وذلك بإدماج الأحكام الإيجابية التي جاءت بها قواعد روتردام و استيعاب المستجدات التي أوردتها بما يتوافق مع المصالح الوطنية في ظل العصرية و التطور التكنولوجي الذي من شأنه النهوض بالاقتصاد الوطني.

---

<sup>262</sup> . بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 373.

<sup>263</sup> . إعلان الإسكندرية، و الصادر عن ورشة عمل جامعة الدول العربية بشأن قواعد روتردام 2008، المنعقدة في مقر كلية النقل الدولي و اللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر ، 2 و 3 فيفري 2010.

# الملاحق

## الملحق رقم 01:

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر  
كلياً أو جزئياً و التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008.

## الملحق رقم 02:

قرارات المحكمة العليا - الغرفة التجارية والبحرية -

- قرار رقم 169663 بتاريخ 1998/05/16، صادر عن الاجتهاد القضائي  
للغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص .
- قرار رقم 138267 بتاريخ 1996/02/27، صادر عن الاجتهاد القضائي  
للغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص .
- القرار رقم 134787 في 1996/07/09 ، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية  
و البحرية، عدد خاص.
- قرار رقم 143090 في 1996/07/09 ، صادر عن المحكمة العليا، الاجتهاد  
القضائي للغرفة التجارية البحرية، عدد خاص.
- قرار رقم 142585 بتاريخ 1996/10/22، صادر عن المحكمة العليا، الغرفة  
التجارية البحرية، عدد خاص .
- القرار رقم 151318 في 1997/05/06 ، صادر عن الاجتهاد القضائي للغرفة  
التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص .



- القرار رقم 153252 في 1997/07/22 ، الصادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا، عدد خاص منشور المجلة القضائية .
- قرار رقم 153499 بتاريخ 1997/09/23 ، صادر عن الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، عدد خاص .
- القرار رقم 169663 في 1998/05/16 ، الصادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا منشور المجلة القضائية، العدد الأول.

**اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود  
النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر  
كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد  
روتردام لعام 2008.**

قرارات المحكمة العليا  
\*الغرفة التجارية والبحرية\*

## قائمة المراجع

اولا/المراجع باللغة العربية:

### 1- المؤلفات

- أبوزيد رضوان /الأسس العامة للتحكيم التجاري الدولي، دار الكتاب الحديث، 1966.
- أحمد غنيم/ سند الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندية , طبعة 7, 2002.
- أحمد محمود حسني/النقل الدولي للبضائع، منشأة المعارف، الاسكندرية، طبعة 2، 2002
- / عقد النقل البحري، منشأة المعارف، 2007.
- / قضاء النقص البحري، منشأة المعارف، طبعة 4، 2007.
- بوبشير محند أمقران /قانون الإجراءات المدنية، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 1، 1998.
- بوكعبان العربي/الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002.
- جلال وفاء محمدين/المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري ،الدار الجامعية 1997.
- حفيفة السيد الحداد/الاتجاهات المعاصرة بشأن اتفاق التحكيم دار الفكر الجامعي بدون سنة.
- سعيد يحي/ مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية هامبورغ، المكتب العربي الحديث، 2000.
- سوزان علي حسن/عقد نقل البضائع بالحاويات ، النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي المتعدد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2004.
- سمير جميل حسين الفتلاوي/ العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، 2001.

-عاطف محمد الفقي / التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن و نيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية و التجارية لسنة 1994 ، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 2004 ،

/ قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، سنة 2008.

-عبد الرزاق احمد السنهوري / الوسيط في شرح القانون المدني الجزائري ، نظرية الالتزام ، دار النشر للجامعات العربية ، سنة 1952.

-عبد القادر حسين العطير/ الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة 2007.

-علي البارودي / مبادئ القانون البحري، دار النشر منشأة المعارف الإسكندرية،1989.

-علي بن غانم / التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الطبعة الثانية، 2005 .

-علي حسن يونس / العقود البحرية ،دار الفكر العربي ،1978.

/ أصول القانون البحري ، دار الفكر العربي ، طبعة 1966.

-علي علي سليمان / دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 1994.

-عليوش قريوع كمال / التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية 2001.

-فاروق ملش/ النقل المتعدد الوسائط ( الأوجه التجارية والقانونية ) ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الشنهابي للطباعة والنشر، 1996.

-قايد بهجت عبد الله/القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، الطبعة الأولى 1984.

/مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة

العربية، القاهرة، 1992 .

- لطيف جبر كوماني/ مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر، 2001.
- محمد كمال حمدي/ عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، القاهرة، مطبعة الأطلس، 198
- / مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 2، 2000
- محمد عبد الفتاح ترك/ التحكيم البحري، الدار الجامعية الجديدة، سنة 2005.
- محمود الشرقاوي/ العقود البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 1991 .
- مصطفى كمال طه/ أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 1، 1989.
- / مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية 1999
- هاني محمد دويدار / القانون البحري في ضوء القانون اللبناني و الاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، 2000.
- / الوجيز في القانون البحري- الجزء الأول- السفينة، مكتبة و مطبعة الإشعاع 1993.
- / الوجيز في العقود التجارية و العمليات المصرفية ، دار الجامعية الجديدة للنشر . 2003.
- يعقوب يوسف صرخوه/ النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، الكويت 1985.

## 2-الرسائل

- بسعيد مراد/ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2011.

-بوحدى نصيرة/ التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، سنة 2002.

- بودالى خديجة / اتفاق التحكيم البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص الاساسي، جامعة معسكر، 2009/2008

-ساحولى صلاح الدين/دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2007/2006.

-مروك جميلة/ النشاطات التجارية في الموانئ البحري الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع. رسالة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، سنة 2001-2002.

-ملزى عبد الرحمان/ نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007.

## 2-اللقاءات الدولية

- إعلان الإسكندرية الصادر عن ورشة عمل جامعة الدول العربية بشأن قواعد روتردام 2008،المنعقدة في مقر كلية النقل الدولي و اللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، مصر ، 2 و 3 فيفري 2010.

- تراري ثاني مصطفى / ذاتية التحكيم البحري، أشغال الملتقى الوطني في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009 ، مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية ،جامعة وهران، منشورات الالفية الثالثة.

- **عبد الحميد الأحذب** / قانون التحكيم الجزائري الجديد، مداخلة مقدمة في إطار يومين دراسيين من تنظيم المحكمة العليا الجزائرية حول الطرق البديلة لحل النزاعات، الصلح، الوساطة، التحكيم، يومي 15 و 16 جوان 2008

- **فاروق محمد ملش** / اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، الحسنات و الايجابيات. أشغال المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية ، مصر.

/ قواعد روتردام و هل هي خطوة الى الوراء، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية ، مصر.

- **ليلة بن مدخن** / مبررات الطعن في أحكام التحكيم التجاري الدولي، مداخلة في الملتقى الوطني حول تنظيم العلاقات الخاصة في الجزائر يومي 21 و 22 افريل 2010 ، جامعة ورقلة.

- **مجبر محمد** / إشكالات التفريغ وتسليم البضائع في القانون البحري الجزائري، جامعة وهران، ديوان المطبوعات الجامعية 2008، يوم دراسي 2006/04/22.

/ تحديد المسؤولية في عقود النقل للبضائع عبر البحر في اتفاقية بروكسل و في التشريع البحري الجزائري، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009 تحت إشراف الأستاذة بوخاتمي فاطمة، جامعة وهران، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، منشورات الألفية الثالثة.

- **مصطفى رجب** / تسليم البضائع في ظل قواعد روتردام، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أشغال المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري و البحري يومي 18 و 19 ابريل 2009 بالإسكندرية، مصر.



### 3-المقالات

- ابو زيد رضوان/**الضوابط العامة للتحكيم التجاري الدولي، القسم الأول، طبيعة التحكيم في التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق الكويتية، السنة الأولى، العدد الثاني ، جوان 1977 .
- أحمد السعيد الزقرد/** بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية، العدد 01 ، 1996، ص 23.
- اوسهلة محمد رضا/** مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، مجلة الحقوق و العلوم السياسية، العدد 08 سنة 2011.
- بن عصمان جمال/** الاعتراف بأحكام التحكيم الدولية و تنفيذها في ظل قانون الإجراءات المدنية الجديد، مجلة العلوم القانونية و الإدارية والسياسية، كلية الحقوق تلمسان، رقم 11 لسنة 2011 .
- **بوفنار بديعة/** التزامات و مسؤولية الناقل البحري. بحوث و دراسات، نشرة القضاة 2009  
2010 ، العدد 65.
- **تراري ثاني مصطفى /** التحكيم التجاري الدولي في الجزائر اثر صدور المرسوم التشريعي 09/93 المؤرخ في 1993/04/25 المعدل و المتمم لقانون الإجراءات المدنية، مجلة دراسات قانونية، العدد 01 جوان 2002.
- **حسان بوعروج/** مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية، عدد خاص، سنة 1999.
- خليل بوعلام/**التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ، مجلة المحكمة العليا، العدد 02، 2004 .

- **حلو عبد الرحمن أبو حلو/** التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد 13 ، العدد 8، 2007،
- **مجيد حميد العنكي/** قانون النقل العراقي (المبادئ و الأحكام) بغداد، منشورات البحوث القانونية 1984 .
- **محمود بهي الدين/** عرض مجمل لقواعد روتردام 2008 ،أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، مجمع المنظمة البحرية الدولية، العدد مارس 2009.
- **مستيري فاطمة/** عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري .الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية. عدد خاص.سنة1999 .
- **وجدي حاطوم /** الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئياً بطريق البحر للعام. مجلة نقابة المحامين في بيروت .العدد 3 سنة 2010.
- **يعقوب يوسف صرخوه/** النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الثاني، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، العدد الثالث، سبتمبر 1984 ،

#### **4- الاتفاقيات الدولية**

- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924.
- الاتفاق الخاص بصندوق لنقد الدولي و الاتفاق الخاص بالبنك الدولي للإنشاء و التعمير الموقع عليهما في برينتن وودز في 22/07/1944.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، الموقع عليها بهامبورغ بتاريخ في 31 مارس 1978

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "اتفاقية روتردام" الموقعة في 11/12/2008.

- اتفاقية نيويورك لسنة 1958 الخاصة بالاعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية .

## 5-التشريع

### أ- القوانين و الأوامر

- قانون 05/98، المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 25 يوليو 1998، يعدل و يتم الأمر رقم 76 / 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري.

- قانون رقم 320/63 المؤرخ في 31/08/1963 ، يتضمن الموافقة على انضمام الجزائر إلى اتفاقي : الاتفاق الخاص بصندوق لنقد الدولي و الاتفاق الخاص بالبنك الدولي للإنشاء و التعمير الموقع عليهما في بريتن وودز في 22/07/1944 . ج ر عدد 1963/63.

- قانون 09/08 مؤرخ في 25/02/2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، جريدة رسمية صادرة بتاريخ 23/04/2008، عدد 21

- القانون رقم 11/03 المؤرخ في 26/08/2003، المتعلق بالنقد و القرض، ج. ر عدد 52

- الأمر رقم 78/69 المؤرخ في 18/09/1969 يتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي و الترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة ج. ر عدد 1969/93.

- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري معدل و متمم.

- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25-01-1995 والمعدل و المتمم بقانون رقم 04/06 مؤرخ في 27/02/2006 المتضمن قانون التأمين.

- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101، الصادرة بتاريخ 16 ذو الحجة عام 1395 الموافق 19 ديسمبر 1975.

### ب- المراسيم

- المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924.

- المرسوم رقم 88 - 233 المؤرخ في 05 - 11 - 1988 المتضمن المصادقة بتحفظ على اتفاقية نيويورك لسنة 1958 الخاصة بالاعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية .

### وثائق رسمية

- مذكرة توصية من الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحري كليا أو جزئيا، 11 ماي 2009.

### ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

#### 1- Ouvrages :

- AMOR Zahi/Droit des transports, Tome 1, Office des publications universitaires, 1992.

-ANTOINE Villard/Droit maritime, Presse Universitaire de France ,1997.

- DELEBECQUE (PH.) Et J. M. JACQUET, Droit du commerce international, Dalloz, Paris, 3eme ed. Dalloz, 2007

-F.NAMMOUR/Droit et pratique de l'arbitrage interne et international. Bruylant. L.G.D.J. Delta. 2eme éd., 2005.

- **GEORGE Ripert**/ Droit maritime ,deuxième édition, tome 2, librairie Arthur rousseau, Paris, 1992.
- **J.B. Racine** L'arbitrage commercial international et l'ordre public. L.G.D.J. 1999. n° 1009.
- **LAMY Transport**/ tome 2, commission de transport, Mer, fer, air. Commerce extérieur, édition 2009.
- RENE Rodière** /Droit maritime, Précis Dalloz septième édition 1977.
- **REMOND-Gouilloud .M**/Droit maritime,2<sup>e</sup>édition, Pedone Paris 1993.

## 2-Articles et doctrine

- **BOUKHATMI Fatima**/ le contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien, Le phare N° 39- juillet , 2002.
- **BOUKHATMI Fatima**/ Les Règles de Rotterdam, Première lecture de la convention, le phare mai 2010.
- **DELEBECQUE Philippe** / Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives, Centre de droit maritime et du transport ,11/09/2010.

**DELEBECQUE Philippe** , La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle, Annuaire de droit maritime et océanique(ADMO).

- **DELEBECQUE Philippe** , L'évaluation du transport maritime. Brèves remarques , DMF , janvier 2009.

- **DU Pontavice (E) et Cordier (P.)**, transport et affrètement maritime, DALMAS, paris 2e édition, 1990.
- **F. Arradow**, L'arbitrage maritime, le point de vue du praticien, DMF 681, mai 2007
- **FRANCESCO Berlingieri/** a comparative analysis of the Hague- Visby rules, the Homburg rules, and the Rotterdam rules. United ation commission of international Trade Law.
- FRANCESCO Berlingieri /**aspect multimodaux des règles de Rotterdam, DMF 11-2009.
- **LAURENT Fedi/**présentation de la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, revue de droit des transports , N°7, juillet 2009, dossier 3.
- LAURENT Fedi**, Les Règle de Rotterdam, le droit de transport maritime du XXIe siècle, Synthèse du colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010.
- **OTHMAN Ben Fadhel/** Les Règles de Rotterdam 2009, Une 7ème version de droit uniforme sur la responsabilité du transporteur international de marchandises.
- **TRARI TANI Mustapha**, L'arbitrage international dans le nouveau code de procédure civile et administrative algérien, Bulletin de L'association Suisse de L'arbitrage, Kluwer Law International, 2009,

### **3-Thèses et mémoires**

**-BOUKHATMI Fatima/** Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationale, Thèse doctorat d'état en droit, Université d'Es-Senia, Oran, Algérie,2002.

### **4- Source électroniques**

[www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

le 15/10/2010

[www.syiamaritime.net](http://www.syiamaritime.net) le 24/03/2011

## الفهرس

العنوان  
الإهداء  
الشكر

01	مقدمة
	الفصل الأول: الأحكام الموضوعية الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في ظل
07	اتفاقية روتردام
09	المبحث الأول: المبادئ القانونية لمسؤولية الناقل البحري
09	المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري
10	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام
18	الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام
27	المطلب الثاني: صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع
29	الفرع الأول: هلاك البضاعة
31	أولاً: استبدال البضاعة
31	ثانياً: نقص البضاعة أثناء السفر
31	أ/ العيب الذاتي للبضاعة
32	ب/ نقص البضاعة أثناء الطريق
34	الفرع الثاني: تلف البضاعة
36	الفرع الثالث: التأخير
40	المبحث الثاني: القيود الواردة على مسؤولية الناقل البحري
41	المطلب الأول: إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
41	الفرع الأول: أسباب الإعفاء من المسؤولية
46	أولاً: القوة القاهرة
47	أ- الحوادث الطبيعية
47	ب- الحرب
48	ثانياً: خطأ الشاحن
48	أ- أخطاء الشاحن المتعلقة بالتحريم أو التكييف
49	ب- عدم كفاية أو صحة العلامات
49	ج- التصريح الكاذب من طرف الشاحن



49	د- خطأ الشاحن أو خطأ مندوبية
49	ثالثا : العيب الذاتي للبضاعة
49	رابعا : أسباب إعفاء تعود إلى أعمال الناقل (أعمال الناقل البريئة)
50	-محاولة إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر
54	الفرع الثاني: المستفيدون من الإعفاء
57	المطلب الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام
58	الفرع الأول : الحد الأقصى للتعويض
58	أولا : الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن تلف أو هلاك البضائع
59	1-الطرد
59	2-الوزن
63	ثانيا : الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن التأخير
68	الفرع الثاني : سقوط الحق في تحديد المسؤولية
	الفصل الثاني: الأحكام الخاصة بفض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل
73	البحري وفق قواعد روتردام
74	المبحث الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام قواعد روتردام
74	المطلب الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في معاهدة روتردام
75	الفرع الأول : أطراف دعوى المسؤولية
76	أولا: المدعي
76	1- الشاحن
77	2- المرسل إليه
79	ثانيا: المدعى عليه
79	1- الناقل المتعاقد
79	2- الناقل الفعلي
79	الفرع الثاني : الشروط الواجب توفرها في أطراف الدعوى
80	أولا : المصلحة
81	ثانيا: الصفة
82	الحلول
84	الفرع الثالث : كيفية رفع دعوى المسؤولية
84	أولا : اللجوء إلى الخبرة لمعاينة البضاعة
87	ثانيا: الإشعار

92.....	الفرع الرابع : الاختصاص القضائي في إطار مسؤولية الناقل البحري.
96.....	المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل وفق قواعد روتردام.
102.....	المبحث الثاني: التحكيم في ظل قواعد روتردام.
103.....	المطلب الأول : أسس اتفاق التحكيم وفق قواعد روتردام.
103.....	الفرع الأول : اتفاق التحكيم
103.....	أولا : تعريف اتفاق التحكيم.
106.....	ثانيا : مميزات اتفاق التحكيم.
107.....	ثالثا : شروط صحة اتفاق التحكيم.
108.....	الفرع الثاني: مكان التحكيم
110.....	المطلب الثاني : الحكم التحكيمي
112.....	الفرع الأول : الاعتراف بالحكم التحكيمي.
114.....	الفرع الثاني : الطعن في الحكم التحكيمي.
116.....	الفرع الثالث : تأثير التقادم على التحكيم.
119.....	خاتمة
127.....	الملاحق
131.....	قائمة المراجع
143.....	الفهرس



## ملخص

مع تفجر ثورة الحاويات ونهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، اتجهت الإرادة الدولية نحو إحداث اتفاقية جديدة، فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008. و هي أحدث اتفاقية للنقل البحري و بطبيعة الحال لم تدخل حيز النفاذ بعد.

و في هذا المجال تحتل مسؤولية الناقل دائما مركز الصدارة من مسائل وأحكام النقل، بل هي أهمها على الإطلاق.

فهل أقيمت قواعد روتردام على موضوع أحكام مسؤولية الناقل البحري كما كان الحال في الاتفاقيات السابقة أم كان لها حظ أوفر من نصوصها المستحدثة؟ و كيف عالجت قواعد روتردام موضوع فض النزاعات التي تنتج عن هذه المسؤولية؟

و من أجل الإلمام بكافة جوانب الموضوع قسمنا موضوع البحث إلى فصلين أساسيين هما الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري على ضوء قواعد روتردام والذي قسمناه بدوره إلى مبحثين اثنين وهما المبادئ القانونية لهذه المسؤولية أما المبحث الثاني سنتناول فيه القيود الواردة على مسؤولية الناقل البحري. أما الفصل الثاني فهو الأحكام الخاصة بفض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل البحري وفق قواعد روتردام والذي بدوره نقسمه إلى مبحثين نعالج في المبحث الأول دعوى المسؤولية و نقصد هنا اللجوء إلى القضاء أما المبحث الثاني سنخصصه لدراسة موضوع التحكيم كعنصر ثاني لفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري.

### الكلمات المفتاحية:

قواعد روتردام؛ الناقل؛ البضاعة؛ النزاعات؛ التحكيم؛ الشاحن؛ اتفاقية الأمم المتحدة؛ الحوادث الطبيعية؛ عقود النقل الدولي؛ النقل البحري.