



جامعة العربي التبسي - تبسة - الجزائر
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر (ل م د)

تخصص: قانون جنائي وعلوم جنائية

بعنوان:

المسؤولية الجنائية للناقل البحري في التشريع الجزائري

تحت إشراف الدكتورة:

نويري سعاد

إعداد الطالبة:

بوعلي نور الهدى

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
شعبي صابرة	أستاذة محاضرة -ب-	رئيسا
نويري سعاد	أستاذة محاضرة -أ-	مشرفا ومقرا
مقران ريمة	أستاذة محاضرة -أ-	ممتحنا

السنة الجامعية 2022/2021

لا تتحمل الكلية

أي مسؤولية ما

يرد في المنكرة

من آراء

قَالَ اللَّهُ تَعَالَى:

﴿وَقُلْ اِعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ

وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عَالِمِ

الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ

تَعْمَلُونَ﴾

نشكركم وعرفنا

قال الله تعالى: ﴿لنُشْكِرَنَّكُمْ لِأَزِيدَنَّكُمْ﴾ [سورة إبراهيم الآية (7)].

يقول الرسول صلى الله عليه وسلم: ﴿من لم يشكر الناس لم يشكر الله﴾

وعملاً بهذا الحديث واعترافاً بالجميل نحمد الله عز وجل ونشكركم على أن وفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع ونتقدم بالشكر الجزيل إلى الدكتورة المشرفة " نويري سعاد " التي رافقتني طيلة هذا البحث وأمدتني بالعلوم والنصائح القيمة راجين من الله عز وجل أن يسدد خطاها ويحقق منها ما فجزاها الله عنا كل خير.

ونخص بالذكر كل عمال قسم الحقوق على المساعدات

والتسهيلات المقدمة لنا فجزاهم الله عنا كل خير.

وأخيراً لا يفوتنا أن نعبر عن بالغ تحياتنا إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد في إنجاز هذا البحث المتواضع.

إهداء

الحمد لله وكفى والصلوة على الحبيب المصطفى وأهله ومن رضى أما بعد:

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذا الخطو في مسيرتها الدراسية
بمذكرتنا هذا ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهدا إلى التوالدين
الكريمين حفظهما الله وأدامهما نورا لدربي.

لكل العائلة الكريمة التي ساندتني ولا تزال من إخوة وأخوات وإلى ابنتي
الغالية جوري إلى رفيقات المشوار اللاتي قاسمنني لحظاته رعاهن الله
ووفقهن إلى كل قسم الحقوق وجميع دفعة 2022

جامعة العربي التبسي - تبسة-

إلى كل من كان لهم أثر على حياتي

وإلى كل من أحبهم قلبي ونسيم قلبي

هنا وذكري ونخص بالذكر كل عمال قسم الحقوق على المساعدات

والتسهيلات المقدمة لنا فجزاهم الله عنا كل خير.

وأخيرا لا يفوتنا أن نعبر عن بالغ تحياتنا إلى كل من ساعدنا من قريب أو

بعيد في إنجاز هذا البحث المتواضع.

قائمة المختصرات:

ص: صفحة

ط: طبعة

د.ط: دون طبعة

د.ت.ن: دون تاريخ نشر

ج: جزء

مَعْدَمَةٌ



يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تتمتع بأهمية كبيرة، والتي تظهر جلية في توفير حاجات الإنسان، وهو يمثل عصب المبادلات السلعية التي لا تتم إلا بنقل الأشياء من مكان لآخر، أي من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها، مما يتطلّب انتقال الشخص من مكان لآخر مستوردا لهذه السلع أو مصدرا لها، فالنقل عملية تعبر عن خدمة يقدمها متعهد النقل للغير بناء على اتفاق بينه وبين المتلقي، وتستند على عقد يتم إبرامه تحقيقا لعملية تغيير المكان.

إن عملية النقل تختلف باختلاف الوسيلة المستعملة، حيث يمكن أن تتم بواسطة الطائرات أو العربات أو السفن، ويعد النقل البحري للبضائع من أكثر أنواع النقل المنتشرة، حيث أن أغلب التجارة الدولية يتم تداولها بحريا، وهذا على أساس عقد النقل البحري، الذي تطورت أهميته مع تطور حركة الملاحة البحرية، وكذا مع التطور الهائل للسفن التي ارتفع حجمها وازدادت درجة استيعابها للبضائع، فضلا عن تزويدها بأحدث الأجهزة.

وتتم عملية النقل البحري في إطار عقد النقل البحري، الذي لا يعد مختلفا عن غيره من العقود، إلى أن المجتمع الدولي بشكله الحديث حرص على لفت انتباه المؤسسات التشريعية نحو الاهتمام بالنقل خصوصا بشقه البحري، باعتبار هذا الأخير خدمة يقدمها متعهد النقل انطلاقا من اتفاق بينه وبين متلقي الخدمة، وفي إطار سند النقل البحري وذلك لكونه يدخل ضمن المعاملات الدولية، وقد شهد العالم في النصف الثاني من القرن العشرين، قفزة نوعية في الملاحة البحرية وخصوصا في مجال النقل البحري للبضائع، هذا الأخير الذي يعتبر بمثابة الركيزة الأساسية للتبادل التجاري الدولي في عالمنا الحاضر ويمكّن علاقة وثيقة بحركة التجارة البحرية، فهو القاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات، كما يتميز النقل البحري بقلة تكاليفه، إذ تعتبر السفينة أكبر واسطة مستعملة للنقل.

ويمثل الناقل البحري في عقد النقل البحري الجانب الاقتصادي الأقوى، وذلك لكونه يملّي شروط معينة على الشاحن في وثيقة الشحن، على رأسها تلك التي تعفيه من المسؤولية الجزائية عند تعرض البضاعة لأي ضرر كالهلاك أو التلف، وهذه الشروط كان لها تأثيرات

سلبية على الشاحنين حيث أدت إلى نشوب نزاعات بين الشاحنين والناقلين، وبالتالي ولحد من هذه النزاعات برزت عدة معاهدات دولية واتفاقيات ومن أبرزها معاهدة بروكسل وهي عبارة عن اتفاقية دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، إلى جانب اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978، كما نظمتها أيضا التشريعات الوطنية من خلال قوانين داخلية للنقل بموجب سند الشحن خاصة فيما يتعلق ببند المسؤولية الجزائية للناقل البحري هذا الأخير الذي يعتبر من البنود التي يكثر التفاوض عليها، حيث أن الناقل البحري يلتزم بموجب عقد النقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، فكما ذكرنا سابقا قد يحدث وأن تتعرض هذه البضاعة للتلف أو الهلاك نتيجة خطئه، الأمر الذي يجب مساءلته عليه.

أهمية الموضوع.

تتجلى أهمية موضوع الدراسة في كونه يعالج قطاعا حساسا واستراتيجي له علاقة وطيدة بالاقتصاد الوطني، ألا وهو النقل البحري للبضائع، حيث تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع الأكثر أهمية وجدلا، والمثيرة لأغلب النزاعات الناشئة عن عقد النقل، فهي من المواضيع الحيوية في القانون البحري، باعتبار الناقل البحري الطرف الاقتصادي الضاغط، الذي ورغم هلاك البضاعة التي يعهد إليه بنقلها، قد يعفى من المسؤولية عن ذلك مما يسبب خسائر للشاحنين.

دوافع اختيار الموضوع.

تنقسم أسباب اختيارنا لهذا الموضوع إلى ما يلي:

دوافع شخصية.

إن سبب اختيارنا لهذا الموضوع هو رغبتنا الذاتية في الاطلاع أكثر حول كل ما يخص مسؤولية الناقل البحري، والتعرف على حالات تحديدها وأهم صورها.

أما بالنسبة للأسباب الموضوعية فتتمثل في أن مسؤولية الناقل البحري تعد من أكثر المواضيع الحيوية التي اهتمت التشريعات بتنظيمها وكذا الاتفاقيات الدولية، ونظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، واعتبار المسؤولية الجزائية للناقل البحري في التشريع الجزائري من المواضيع المثيرة للجدل، مما دفعنا للبحث في مختلف جوانبها.

الإشكالية:

باعتبار عقود نقل البضائع ذات أهمية بالغة ضمن تعاملات النقل البحري برمته، وبالنظر لكون مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية مدنية نظرا لطبيعة المهمة التي يقوم بها الناقل البحري والمتمثلة في نقل البضاعة من نقطة انطلاق إلى نقطة وصول عبر طريق بحري محفوف بمخاطر جمة قد تلحق بالبضاعة أضرارا، يسأل عليها الناقل بموجب عقد النقل، كما أن مسألة الوقت لها أهمية بالغة في العمليات التجارية.

ولدراسة هذه القضية رأينا أن نطرح إشكالية تتمحور أساسا حول قيام المسؤولية الجزائية للناقل البحري وما يترتب من آثار عن هذه المسؤولية:

متى تتجاوز مسؤولية الناقل البحري حدود المسؤولية المدنية إلى مسؤولية جزائية؟
ما هي الأفعال التي تشكل عناصر الركن المادي في الجرائم البحرية للناقل البحري
وليست مجرد أخطاء تستوجب مسؤولية جزائية؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

1. ما هو أساس والطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري؟
2. فيما تتمثل المسؤولية الجزائية للناقل البحري؟ وماهي صورها وحالات تحديدها؟
3. ماهي الحالات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية؟

من أجل دراسة هذه الإشكالية لجأنا للاعتماد على المنهجين الوصفي والتحليلي، حيث قمنا بالاستعانة بجملة من النصوص القانونية والتي أخضعناها للمناقشة والتحليل.

أهداف الدراسة:

إن دراسة هذا الموضوع هو عمل يهدف لتحقيق مجموعة من الأهداف أهمها تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت المسؤولية الجزائية للناقل البحري في القانون البحري الجزائري، كما يستهدف الموضوع كذلك توضيح الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري، من أجل تحديد المسؤولية والمركز القانوني لأطراف العلاقة.

الدراسات السابقة:

❖ الدراسة الأولى:

لـ " نبات خديجة "، بعنوان " مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا " تحت إشراف الأستاذ " حدوم كمال "، وهي مذكرة ماجستير في الحقوق بجامعة بومرداس لسنة 2012، حيث تدور إشكالية هذه المذكرة حول مركز الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام ومدى تغيير هذه القواعد من مستوى الحماية للشاحنين، فتم الاعتماد على المنهج التحليلي والمنهج المقارن بين أحكام كل من قواعد روتردام، معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ، والتشريعات الوطنية كالتشريع الجزائري، المصري والفرنسي

❖ الدراسة الثانية:

لـ " بوجلال لبنى "، بعنوان " موانع المسؤولية الجزائية في التشريع الجزائري " تحت إشراف الدكتور " بوهنتالة عبد القادر "، وهي مذكرة ماجستير في الحقوق بجامعة الحاج لخضر، باتنة، لسنة 2012، تدور إشكالية هذه المذكرة حول الحالات التي تمنع من قيام المسؤولية الجزائية في ضوء التشريع الجزائري، لاعتبار الموضوع مجالا فنيا للدراسة تقل فيه

الدراسات النظرية والتطبيقية عموما والقانونية الجزائرية خصوصا. حيث تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي والتحليلي القانوني.

❖ الدراسة الثالثة:

لـ " بسعيد مراد "، بعنوان " عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية " تحت إشراف الأستاذ " محمد بن عمار "، وهي مذكرة دكتوراه في الحقوق بجامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، لسنة 2011، حيث تعلقت بالبحث في الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع من حيث تكوينه وإثباته بوثيقة الشحن البحري أو بوثائق أخرى مشابهة لها، بالاعتماد على المنهج المقارن والتحليلي، إضافة إلى المنهج التاريخي الذي فرضه التطور المتواصل لقواعد وأحكام عقد النقل البحري.

❖ الدراسة الرابعة:

لـ " الواحد رشيد "، بعنوان " مسؤولية الناقل البحري للبضائع " تحت إشراف الدكتورة " يسعد حورية "، وهي مذكرة ماجستير في الحقوق بجامعة مولود معمري، تيزي وزو، لسنة 2013، تدور إشكالية هذه المذكرة حول المقصود بمسؤولية الناقل البحري للبضائع خاصة من حيث امتدادها والنتائج المترتبة على قيامها في ظل التشريع الجزائري والتشريعات المقارنة، وهذا لاعتبار مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظرا لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، ونظرا لكثرة واتساع الاعتماد على عملية النقل البحري من قبل كافة الدول في العالم.

صعوبات البحث:

اعترضتنا في هذه الدراسة جملة من الصعوبات، كأني باحث في هذا المجال وعلى رأسها قلة المراجع والمصادر التي تناولت موضوع المسؤولية الجزائرية للناقل البحري، فضلا عن طبيعة الموضوع الذي يتطلب توسعا في الاستقراء وطول نفس في التحليل والمقارنة نظرا لتشعبه، إضافة إلى ضيق الوقت.

للإحاطة بموضوع دراستنا وفي سبيل البحث في الإشكالية، قمنا بتقسيم دراستنا إلى فصلين حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري، والذي من خلاله تعرضنا لمبحثين، خصصنا المبحث الأول لحدود مسؤولية الناقل البحري، أما المبحث الثاني فتناولنا فيه صور الجرائم البحرية للناقل البحري.

أما بالنسبة للفصل الثاني فتطرقنا إلى أحكام الناقل البحري في القانون الجزائري والذي من خلاله تناولنا مبحثين، المبحث الأول يتمثل في نطاق المسؤولية الجزائية للناقل البحري والمبحث الثاني خصص للأحكام الخاصة بفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي

لمسؤولية الناقل

البحري



يعتبر الناقل البحري من أهم أطراف عقد النقل البحري للبضائع، وقد اختلف تعريفه من اتفاقية دولية إلى أخرى، ومن نص تشريعي إلى آخر. ويلعب الناقل البحري الدور الأساسي في تكوين وتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، ومن ثم يتحمل المسؤولية الأكبر لكافة صورها لاسيما الجزائرية.

وعليه سوف نتطرق في المبحث الأول إلى الإطار النظري للناقل البحري والمسؤولية الجزائرية، على اعتبار أنه طرف أساسي في العقد وبالنظر إلى التزاماته المتعددة.

أما في المبحث الثاني من هذا الفصل، فنتطرق إلى المخالفات، الجرح، والجنايات البحرية، وذلك من خلال تقديم تعريفات شاملة لها وتصنيفاتها.

للقاقل البحري دور كبير في عملية النقل البحري، لهذا تترتب عليه التزامات قانونية تحكمه، في هذا المبحث سنتعرف على مفهوم الناقل البحري في القانون الجزائري وطبيعة مسؤوليته (المطلب الأول)، ثم مفهوم المسؤولية الجزائرية وأركانها وشروط قيامها وموانعها (المطلب الثاني)، وأخيرا سنتناول مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري (المطلب الثالث).

المطلب الأول، مفهوم الناقل البحري في القانون الجزائري

سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف الناقل البحري (الفرع الأول)، ثم الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول، تعريف الناقل البحري

لقد عرف النقل البحري والجوي بأنه: تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولاً إلى مكان آخر، ومن التعريف نستنتج أن هذا النقل يرد على أشخاص وكذلك على أشياء، لذلك استدعت بنا الحاجة إلى دراسة تعريف عقد نقل الأشخاص أولاً، ثم دراسة عقد نقل البضائع بحراً ثانياً⁽¹⁾.

أولاً، تعريف عقد نقل الأشخاص بحراً

يعرف عقد نقل الركاب بحراً على أنه عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين يسمى الناقل، بنقل شخص آخر يسمى المسافر وأمتعته بالبحر من ميناء إلى آخر بواسطة سفينة، وهناك من عرفه على أنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بتأمين تغيير مكان الراكب أو المسافر مقابل أجر⁽²⁾.

1- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط 01، 2008، ص 05.

2- نفس المرجع، ص 242.

كما حظي عقد نقل الأشخاص باهتمام مختلف التشريعات الغربية والعربية، فنجد أن لعقد نقل الأشخاص مكان بين أوراقه، ومن التشريعات الرائدة عربيا القانون الأردني الذي خصه باهتمام رغم أنه لم يعرفه وحده ولكنه جمع بينه وبين عقد نقل البضائع في تعريف واحد شامل وجامع يشرح ويزيل اللبس عن هذا العقد، فقد أورد المشرع الأردني في نص المادة 196 من قانون التجارة الأردني تعريفاً يشمل نقل البضائع والأشخاص معا بقوله: "عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره"، ويستنتج من هذا التعريف ضرورة توفر عناصر أربعة وذلك من أجل القول بأنه ثمة عقد نقل الأشخاص بطريق البحر وهي⁽¹⁾:

1. وجود عقد نقل: يمكن أن يكون طرفا في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة غير الربان والبجارة لأن هؤلاء سبب وجودهم في السفينة هو عقد عمل بحري وليس نقل.
2. أن يتعلق العقد بنقل شخص: يكون التزام الناقل هنا بنقل شخص، ويجب أن يكون هذا الشخص حيا، أما إذا كان ميتا فهنا يكون التزامه بنقل شيء وليس شخصا.
3. أن يكون النقل بمقابل.
4. أن يتم النقل بطريق البحر، ويعني ذلك أن يتم النقل على متن السفينة، ويستوي ان ينقل الأشخاص بسفينة ركاب أو سفينة غير مخصصة بنقل الركاب، كأن تكون معدة أصلا لنقل البضائع.

ثانيا، تعريف عقد نقل البضائع،

لقد عرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه: التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة، ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وبالرجوع

1- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حري وشركائه، الإسكندرية، مصر، ط 03، 2008، ص 643.

إلى القانون الجزائري نجد أن المشرع لم يعط تعريفا لعقد نقل البضائع إلا أنه يمكن أن نستشفه من نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري بقوله: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة العمولة "، كما أوضحت المادة 739 من القانون البحري الجزائري مدة سريان وانتهاء عقد النقل البحري بقولها: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"⁽¹⁾.

الفرع الثاني، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري.

يبرم عقد النقل بين كل من الناقل والشاحن فيترتب عليه التزامات تخضع في أغلب أحكامها إلى القواعد العامة للقانون المدني، كما يمكن أن يسأل وفق المسؤولية التقصيرية اتجاه الأشخاص الذين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به أي رابطة عقدية، وتطرق الاتفاقيات الدولية لمسؤولية الناقل حيث جعلت بمجرد أن يقدم المرسل له الدليل على الضرر، كما يمكن للناقل أيضا أن يقدم دليل براءته من تلك المسؤولية وذلك طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية⁽²⁾.

ومن هنا سنقوم بالتطرق لطبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي ثم طبيعة المسؤولية طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية كما يلي:

أولا، طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي.

1.1. مسؤولية الناقل البحري في القانون المدني التقصيرية،

يقصد بالمسؤولية عند إطلاق هذا المصطلح تحمل الشخص لنتائج وعواقب التقصير الصادر عنه أو عن يتولى رقابته أو الإشراف عليه أما في القانون المدني فتعني المؤاخذة

1- بوبكر سحري، القانون البحري، دار هومو للنشر، الجزائر، د.ط، 2005، ص 165.

2- هشام قاسي، نوفل طيار، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، الجزائر، 2020، ص 24.

عن الأخطاء التي تضر بالغير وذلك بإلزام المخطئ بأداء التعويض للطرف المتضرر وفقا للطريقة والحجم اللذان يحددهما القانون وقد استعمل هذا المصطلح لأول مرة في بداية القرن 18، أما قبل ذلك فكان هناك مصطلح العمل غير المشروع والضمان، ونكون بصدد مسؤولية تقصيرية عند وقوع الفعل الشخصي الذي يحدث ضررا للغير، و يتصف هذا الفعل بصفة الخطأ بينما يكون الضرر ماديا أو معنويا يلحق بالإنسان أو بأمواله، ولا بد من قيام الصلة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم مسؤولية المتسبب به فيترتب عليه التعويض، ويبقى الفعل الضار جرما مدنيا أو شبه جرم إذا لم يتوفر نص جزائي مجرم له، إلا أنه في الحالتين يترتب على من تسبب به موجب التعويض على المتضرر، فيمارس هذا الأخير دعواه، إما مباشرة أمام القضاء المدني وإما بضمها إلى دعوة الحق العام أمام الشق الجزائي على ما يترتب على ذلك من نتائج، إلا أنه في الحالتين تحكم نفس المبادئ موجب التعويض، واعتبر المشرع الجزائري كل من عديم التمييز الذي أحدث ضررا للغير وضحيته لتقرير تعويض عادل في حال لم يستطع المتضرر الحصول على التعويض ممن أنيط به أمر المحافظة عليه مما يضيف الطابع الإنساني والاجتماعي على هذا الالتزام بالتعويض⁽¹⁾.

لقد تكلم المشرع الجزائري عن الضرر في عدة مواد قانونية، سواء منها ما يتعلق بالمسؤولية التقصيرية أو المسؤولية العقدية في المواد من 124 إلى 140 والمواد من 176 إلى 186، ولكنه لم يورد تعريفا للضرر، رغم أن الضرر هو أحد الأركان الرئيسية والأولى التي تبنى عليها المسؤولية المدنية، وركن الضرر شرط أولي لقيام المسؤولية العقدية كما هو ضروري لقيام المسؤولية التقصيرية فإن انعدم ركن الضرر لم تقم المسؤولية⁽²⁾. إن قواعد الضرر المتقدمة تسري في حالة مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء التي رأينا مسؤوليته عنها، فحيث ينتفي الضرر فيها فلا مسؤولية عليه، إلا أنه من ناحية أخرى قد يسأل مالك السفينة

1- إكرام قانة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2018، ص 28.

2- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ط 01، 1990، ص 46.

مسؤولية موضوعية أي حتى ولو لم يترتب على فعله أي ضرر للغير والمثال السائد حالياً هو المسؤولية عن تسيير السفن الذرية لأنه يمكن بالنسبة لها مجرد تسيير السفينة حتى ولو لم يترتب على ذلك أي ضرر، وسيلي ذلك في حينه، هذا إلى أن هناك حالات من الضرر أباح القانون لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بالنسبة لها، وحتى لا يقع تكرار لهذه المسائل فإننا نترك عرضها إلى حين التعرض لقواعد دفع المسؤولية⁽¹⁾.

2.1. مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري العقديّة

تناولت المادة 803 من القانون البحري ما يلي: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه"، فحددت المسؤولية في المادة 01 بعبارات تفيد أن هذا الحق يقتصر على الناقل، أما الضرر في المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري للبضائع يتمثل في فقدان البضاعة أو هلاكها أو في التأخر في وصولها، كما أنه يجب أن تربط بين الخطأ المفترض والضرر المادي علاقة سببية لقيام هذه المسؤولية، ومن هنا يمكننا القول أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري هي مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة، إلا أن هذه المسؤولية من نوع خاص حيث أن الكثير من أحكامها هي قواعد آمرة متعلقة بالنظام العام، مثال المادة 811 قد جعلت باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل والناجمة عن المواد 770، 780، 802، 803، 804، في حين أن المادة 812 الفقرة 01 تنص على أنه يمكن الاتفاق على إبعاد أو تحديد المسؤولية خلافاً في المرحلة السابقة للشحن واللاحقة على التفريغ، وكذلك يمكن الاتفاق على تحديد المسؤولية وإبعادها في حالة نقل الحيوانات على السطح أو البضائع نظراً لخصوصية النقل في هذا النوع

1- محمد زهدور، المرجع السابق، ص 48.

من البضائع، لأن البضائع المشحونة على السطح تتعرض لأخطار متعددة كالسرقة والتبلييل بمياه البحر⁽¹⁾.

ثانياً، طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية،

1.2. المسؤولية في اتفاقية بروكسل،

تقوم مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد اتفاقية "بروكسل" لعام 1924م على أساس الخطأ المفترض، وإن لم ينص على ذلك صراحة، وإنما يستتبط من مفهوم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وفقاً لنص المادة الثالثة فيها، وهي بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة أثناء السفر، وهذا الالتزام ببذل عناية، يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل العناية الواجبة لتنفيذ هذا الالتزام، وهذا يعني وجود قرينة على إهماله في بذل العناية الواجبة، وهذا ما نصت عليه المادة (2/3) من قواعد اتفاقية "بروكسل" المتعلقة بشحن البضاعة المنقولة وحرصها وحفظها والعناية بها بحرص وبطريقة سليمة، فإذا أخل بهذا الالتزام كان مسؤولاً، وتقوم المسؤولية على قرينة افتراض الخطأ⁽²⁾.

2.2. المسؤولية في اتفاقية هامبورغ،

أبرمت اتفاقية هامبورغ في 31 مارس 1978 وأهم ما استحدثته هو نظام مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، جاء في المرفق الثاني من الاتفاقية: بأنه من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجبها تقوم على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة ولكنها خرجت عنها في حالات أخرى فميزت الاتفاقية بين الأضرار وتبعاً لهذا التمييز، يختلف أساس المسؤولية، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير تقوم مسؤوليتها على أساس الخطأ المفترض، فخطأ الناقل كقاعدة عامة، مفترض ولا

1- هشام قاسي، نوفل طيار، المرجع السابق، ص 24-25.

2- حلو عبد الرحمان أبو حلو، (الأثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية)، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، جامعة اليرموك، إربد، الأردن، المجلد 11، العدد 01، 2014، ص 212-213.

يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة والممكنة لدفع الحدث، فنصت المادة الخامسة من الاتفاقية على أن يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ولا تثار المسؤولية إلا بصدد الأحداث التي تسببها الأضرار التي تقع في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل وحددت مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام بهلاك أو بتلف من الوزن الإجمالي للبضاعة⁽¹⁾.

المطلب الثاني، مفهوم المسؤولية الجزائرية

سننظر في هذا المطلب إلى مفهوم المسؤولية الجزائرية (الفرع الأول)، ثم أركان المسؤولية الجزائرية (الفرع الثاني)، وأخيرا شروط قيام المسؤولية الجزائرية وموانعها (الفرع الثالث).

الفرع الأول، تعريف المسؤولية الجزائرية،

المسؤولية هي مسؤولية الإنسان أمام الإنسان، والمسؤولية بصورة عامة تعني التزام شخص بما تعهد القيام به، أو الامتناع عنه حتى إذا أخل بتعهده تعرض للمسائلة عن نكوته، فيلزم عندها بتحمل نتائج هذا النكوت، وقد يتسع هذا التعريف ليشمل التزام شخص بتحمل نتائج فعل أتاها بنفسه أم بواسطة غيره، سواء كان مفوضا منه أم عاملا باسمه، كما يتسع ليشمل التزام الشخص بتحمل نتائج فعل شخص تابع له أو موضوع تحت رقابته أو إدارته أو ولايته أو وصايته، كما يشمل نتائج فعل الأشياء والحيوانات الموضوعة بحراسته، وأخيرا يتسع التعريف ليشمل التزام الشخص باحترام ما فرضه القانون عليه من موجبات وسلوك تحت طائلة تحمل عواقب الإخلال بهذا الالتزام، ولم يورد قانون العقوبات الجزائري ولا قانون الإجراءات الجزائية الجزائري تعريفا يبين مفهوم المسؤولية الجنائية، فرغم كونها من النظريات الأساسية في قانون العقوبات وعلى الرغم من أهميتها فقد أغفل المشرع الجزائري وغالب التشريعات

1- إكرام قاننة، المرجع السابق، ص 26.

المقارنة رسم معالمها واكتفى بالإشارة في نصوص متفرقة إلى بعض أحكامها، وأغلب هذه النصوص يتعلق بموانع المسؤولية، أما شروطها ومعرفة " المسؤولين جزائيا" فلم تعالجها بنصوص صريحة⁽¹⁾.

تعرف المسؤولية الجزائية على أنها المسؤولية الواقعة على الفرد الذي قام بفعل أو الامتناع عن القيام به، وأن كلا التصرفين مجرم قانونا مما يستلزم توقيع العقوبة الجزائية عليه، وتعرف أيضا على أنها الجزاء على فعل موجه ضد المجتمع، والمسؤولية الجنائية هذه مؤسسة على الخطأ الجنائي الذي يشكل إما مخالفة أو جنحة أو جناية يعرضه إلى متابعة أمام المحكمة، ويترتب على قيام المسؤولية الجنائية توقيع عقوبة مقرر مسبقا في قانون العقوبات أو قانون الفساد، وتظهر غالبا في جرائم الاختلاس والتزوير والسرقة نتيجة ذلك يستحق الشخص عقابا جنائيا إلى جانب العقاب التأديبي⁽²⁾.

الضلع الثاني، أركان المسؤولية الجزائية:

تقوم المسؤولية الجزائية بقيام الجريمة وتوافر ركنيها المادي والمعنوي، وهذا يعني أن للمسؤولية الجزائية ركنين تقوم عليها هما الركنان المادي والمعنوي نلخصهما كما يلي:

أولا، الركن المادي:

يمثل الركن المادي إحدى الدعامتين اللتين ترتكز عليهما الجريمة ومن ثم المسؤولية الجزائية الناشئة عنها، ويعد تخلفه مانعا من وجود الجريمة وقيام المسؤولية ابتداء، والركن المادي للجريمة هو مظهرها الخارجي وهيئتها التي تظهر بها في العالم الخارجي كما حددتها نصوص التجريم فكل جريمة لا بد لها من ماديات تتجسد فيها الإرادة الإجرامية لمرتكبها، ولهذا

1- لبنى بوجلال، موانع المسؤولية الجزائية في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2012، ص 05.

2- بشرى عز الدين، موانع المسؤولية الجزائية في الفقه الإسلامي وقانون العقوبات الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2019، ص 05.

الركن أهمية واضحة فلا يعرف القانون جرائم بغير ركن مادي، فبغير الركن المادي لا يصيب المجتمع اضطراب، ولا يصيب الحقوق الجديرة بالحماية عدوان، فضلا عن ذلك فإن قيام الجريمة على ركن مادي يجعل إقامة الدليل عليها أقل صعوبة، إذ إن إثبات الماديات أسهل من إثبات الأمور المعنوية التي يضمورها الإنسان في داخله، كما أنه يفي الأفراد احتمال أن تعاقبهم السلطات العامة دون أن يصدر منهم سلوك مادي محدد فتعصف بحرياتهم العامة وحقوقهم الشخصية، ومن المبادئ الأساسية في التشريع الجزائي، أن المشرع ليس له سلطان على ما في ضمائر الناس من أفكار شريرة، أو ما في نفوسهم من نوايا إجرامية فلا يعاقب على تلك الأفكار أو هذه النوايا حتى ولو عقد من توافر لديه العزم عليها وصمم على تنفيذها، لأنها مازالت مجرد أمور نفسية باطنية إلا أن دائرة التجريم تبدأ منذ اللحظة التي تخرج فيها هذه الأفكار الحبيسة إلى العالم الخارجي وتتجسد في تصرفات مادية ومظاهر خارجية يتصدى لها القانون ويعاقب عليها إذا تطابقت مع أحد نصوص التجريم لأنها تكون قد أهدرت مصلحة اجتماعية جديرة بالحماية الجزائية أو على الأقل عرضت تلك المصلحة لخطر الاعتداء عليها⁽¹⁾.

ويتكون الركن المادي في الجريمة من ثلاثة عناصر هي⁽²⁾:

1. سلوك إجرامي صادر من الجاني.
2. نتيجة إجرامية ضارة أو خطرة لهذا السلوك ذلك إن الغالب أن يترك الفعل أو الامتناع تغييرا في العالم الخارجي.
3. علاقة سببية بين سلوك الجاني والنتيجة الإجرامية التي تحققت فلا يرتكب صاحب السلوك جريمة ما لم تكن النتيجة الضارة أو الخطرة مترتبة على سلوكه.

1- معتز حمد الله أبو سويلم، المسؤولية الجزائية عن الجرائم المحتملة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2014، ص 28-29.

2- معتز حمد الله أبو سويلم، المرجع السابق، ص 29.

إن الجريمة ليست كيانا ماديا خالصا قوامه السلوك الإجرامي وأثاره، فلا يكفي مجرد الإسناد المادي للفعل أو الامتناع المخالف للقانون إلى شخص معين ليكون ذلك الشخص مسؤولاً جنائياً أو ان تكون هناك ثمة جريمة، وإنما يجب أن تكون إلى جانب هذه العلاقة المادية علاقة أخرى ذات خصائص نفسية، وتجتمع العناصر النفسية للجريمة في ركن يختص بها وهو الركن المعنوي، لذلك فإن الركن المعنوي يقوم على الصلة بين النشاط الذهني والنشاط المادي فأول ما يستلزمه أن يكون النشاط المادي ثمرة إرادة، فإن لم يكن كذلك فلا يكون مجرماً ولو ترتب على توجيهها ضرر، كما أن توجيه الإرادة إلى السلوك لا يكفي لإقامة الركن المعنوي بل يجب أن تكون هذه الإرادة إجرامية، أي أن تكون آثمة ذلك أنها تربط الفاعل بالواقعة الإجرامية والإثم، هو أساس الركن المعنوي وبالتالي فهو أساس المسؤولية الجزائية، ويأخذ الركن المعنوي للجريمة إحدى الصورتين هما القصد الجنائي والخطأ غير العمدى فحين يتخذ الركن المعنوي صورة القصد الجنائي تكون الجريمة عمدية، إذ تتجه إرادة الجنائي إلى السلوك الإجرامي الذي باشره وإلى النتيجة المترتبة عليه مع علمه بها وبكافة العناصر التي يشترطها القانون لقيام الجريمة، أي تعمد الجاني إحداث النتيجة المعاقب عليها، أما حين يتخذ صورة الخطأ غير العمدى فإن إرادة الجاني تتجه إلى السلوك الإجرامي دون إرادة تحقق النتيجة سواء لم يتوقع حدوثها، أو توقع إمكانية حدوثها ولكنه لم يتخذ الاحتياط الكافي لتلافي حدوثها، ويقوم القصد الجنائي والخطأ غير العمدى على اتجاه إرادي منحرف نحو مخالفة القانون، وبعبارة أخرى فإنهما ينطويان على إرادة أثمها القانون بالنظر إلى الوجهة التي انصرفت إليها، غير أن هناك فرقا أساسيا بينهما يكمن في المدى الذي تنسحب عليه هذه الإرادة، فالإرادة تشمل الفعل والنتيجة في حالة القصد، لا تشمل سوى الفعل دون النتيجة في حالة الخطأ غير العمدى، والذي سيكون محور دراستنا بوصفه الركن المعنوي للمسؤولية الناشئة عن الإهمال⁽¹⁾.

1- معتز حمد الله أبو سويلم، المرجع السابق، ص 40-41.

أولاً، شروط قيام المسؤولية الجزائية.

إن مذهب حرية الاختيار هو المذهب السائد في جل التشريعات الجنائية، حيث ما تزال القوانين بوجه عام تحتفظ بالأسس التقليدية لقيام المسؤولية الجزائية، وهو ما يظهر جليا من خلال اشتراطها لعنصري الإدراك والتمييز والتي نوضحها فيما يلي⁽¹⁾:

1. التمييز أو الإدراك.

يقصد بالتمييز أو الإدراك قدرة الإنسان على فهم ماهية أفعاله وتقدير نتائجها والمقصود بفهم ماهية الفعل وتقدير نتائجه هو فهمه من حيث كونه فعلا تترتب عليه نتائجه العادية الواقعة وليس المقصود منه فهم ماهيته في نظر قانون العقوبات، فالشخص يسأل عن فعله حتى ولو كان يجهل أن القانون يعاقب عليه، ذلك أن العلم بقانون العقوبات والتكييف الجنائي المستخلص منه علم مفترض لا يجوز الادعاء بجهله.

2. حرية الاختيار.

يقصد بحرية الاختيار أو الإرادة التوجيه الذهني إلى تحقيق عمل أو امتناع معين بمعنى قدرة الإنسان في توجيه نفسه إلى عمل معين أو الامتناع عنه، دون تدخل مؤثرات خارجة عن إرادته والتي تفرض عليه اتباع وجهة معينة، وتفترض الإرادة الحرة أن يكون الفاعل حرا في اختيار تصرفاته بصورة مطلقة غير مرغم ولا مضطر، وأن يكون سيد نفسه قادرا على التحكم في سلوكه وأفعاله لا محكوم فيها أو محمولا عليها، فاعتماد الإرادة الحرة شرط لتوفر المسؤولية الجنائية، ويتعين ان يتوفر كل من الإدراك والإرادة وقت إتيان الفعل المكون للجريمة حيث

1- فاتح تدريست، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي كنموذج للاتجاهات الحديثة للمسؤولية الجزائية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2017، ص 20-21.

يجب أن يتعاصرا معهما، فإذا انتفى أحدهما أو كلاهما انتفت المسؤولية الجنائية دون أن يؤثر ذلك على وصف الجريمة الذي يبقى قائما⁽¹⁾.

ثانياً، موانع قيام المسؤولية الجزائية،

تعتبر موانع المسؤولية أو كما يسميها بعض الفقه عوارض المسؤولية أسباباً أو أحوالاً تعترض سبيلها فتخفف منها أو تعدمها كلية، فهي تتصف على أنها موانع شخصية وتتمثل فيما يلي:

1. امتناع المسؤولية الجزائية بسبب انعدام الوعي،

تكون المسؤولية منعدمة في حالي الجنون وصغر السن:

1.1. الجنون،

نصت المادة 47 من قانون العقوبات الجزائري على الجنون كما يلي: " لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة وذلك دون الإخلال بنص المادة 21 الفقرة الأخيرة "، ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى تعريف الجنون، ولم يقصد بوضوح إن كان يقصد بامتناع المسؤولية حالة الجنون وحدها فقط بالمفهوم الضيق، أو بالمفهوم الواسع الذي يشمل جميع حالات الأمراض النفسية والعصبية التي تحدث إخلالاً وضعفاً في القدرة العقلية للفرد⁽²⁾.

ونجد أن نص المادة 47 من قانون العقوبات جاء مقيداً بذكر لفظ الجنون وكأن حالة فقدان الإدراك وانعدامه لا يكون إلا بإصابة المرء بحالة الجنون مع أن ما يدلي به العلم الحديث من أبحاث واكتشافات يبرز أن الجنون ما هو إلا حالة من الحالات التي يحدث على إثرها فقدان الإدراك، وبناء عليه رأي شراح القانون الجنائي الجزائري أن مبدأ التفسير بات ضرورياً

1- فاتح تديست، المرجع السابق، ص 21.

2- عمار مزياي، المسؤولية الجزائية لمسييري المؤسسات، رسالة ماجستير في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2004، ص 44.

في مثل هذه الحالة فالأخذ بهذا المبدأ وتطبيقه يوسع من دائرة الحالات التي يعد وقوعها داخلا في زمرة الأمراض والعاهاات التي من شأنها إعدام الإدراك أو الانتفاض منه بشكل يؤثر على سلامة العقل والإخلال بوظيفته تمييزا بين الخير والشر، والملاحظ من خلال نص المادة 21 التي أحالتنا إليها المادة 47 أن المشرع استبدل عبارة الجنون بعبارة "خلل في القوى العقلية" ويعتبر هذا الأخير الأنسب لأنه ذو مدلول واسع جدا يشمل كل الآفات التي تخل بوظيفة العقل، ويرى بعض الباحثين بأنه انطلاقا من هاتين المادتين يمكننا القول أن المشرع دمج بين المصطلحين واعتبر الجنون والخلل في القوى العقلية عبارتين لهما نفس المعنى، حيث تدارك النقص الموجود في نص المادة 47 في عبارة الجنون الذي أصبح مفهومها تقليديا وضيقا، وأدرج عبارة الخلل في القوى العقلية والتي تندرج تحتها العديد من الاضطرابات الأخرى التي يمكن أن تكون مانعا للمسؤولية الجزائية مثلها مثل الجنون⁽¹⁾.

2.1. صغر السن.

من المسلم به أن الطفل يولد عاجزا معدوم الوعي والإدراك، ويمضي الوقت لتبدأ ملكاته الذهنية والنفسية بالنمو شيئا فشيئا، حتى ينضج ويكتمل نموه العقلي، وعلى أساس هذا التدرج تتحدد قواعد المسؤولية الجزائية كقاعدة عامة، ففي الوقت الذي يكون فيه الإدراك ضعيفا تكون المسؤولية ضعيفة أو ناقصة وفي الوقت الذي يكتمل فيه الإدراك تكون المسؤولية الجزائية كاملة⁽²⁾.

فمن خلال استقراء نص المادة 49 من قانون العقوبات يتضح بأنه يميز بين ثلاث مراحل للمسؤولية بحسب عمر الجاني القاصر وهي⁽³⁾:

- 1- فاطمة الزهراء بوطالب، الجنون مانع من موانع المسؤولية الجزائية، مذكرة ماستر في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2014، ص 07.
- 2- عبد الرحمان خلفي، (المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية عن جريمة تبييض الأموال)، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد 01، 2011، ص 174.
- 3- فاتح تدريست، المرجع السابق، ص 23.

☞ **مرحلة ما قبل الثالثة عشر سنة**، وفيها تتعدم الأهلية وتتعدم المسؤولية.

☞ **مرحلة ما بين الثالثة عشر وقبل الثامنة عشر**، وفيها تكون الأهلية ناقصة وتكون مسؤولية القاصر مخففة.

☞ **مرحلة بلوغ الشخص لسن الرشد**، وفيها تكون أهليته كاملة ومسؤوليته غير منقوصة.

2. امتناع المسؤولية الجزائية بسبب انعدام الإرادة.

يتفق الفقه والقانون على عدم العقاب في حالة انعدام الإرادة والتي يميزها وجود حالة الإكراه وحالة الضرورة بحكم أنهما يؤثران في حرية الاختيار:

1.1. الإكراه.

نصت المادة 48 من قانون العقوبات على أنه لا عقوبة على من اضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها، وهذا النص صريح بسقوط العقوبة الجنائية عن وقع تحت طائلة القهر إلا أنه وفي نفس الوقت لا يبين المعنى التي ترمي إليه المادة، فالإكراه في القانون لا يختلف عما هو الحال في الفقه الإسلامي من أنه حمل الغير قهراً على فعل ما لا يريد، غير أنه وإن كان القانون الجنائي يعتبر الإكراه من الأمور التي تعدم وتلغي الاختيار فإن الفقه الإسلامي لا يعتبره كذلك إذ يعتبر أن الإكراه إنما هو مفسد الاختيار لا معدم له، ويقسم القانون إلى قسمين: مادي ومعنوي، فأما الإكراه المادي فيعرف على أنه محور إرادة الفاعل على نحو لا تتسبب إليه فيه غير حركة عضوية أو موقف سلبي مجردين من الصفة الإرادية، ولا يختلف عما جاء في الفقه الإسلامي من كونه يستهدف جسم المكره بأية وسيلة مادية من شأنها أن تعدم حرية الاختيار لدى الإنسان، وأما الإكراه المعنوي فقد عرف بأنه القوة المعنوية التي إرادة المكره على نحو يفقده الاختيار⁽¹⁾.

1- بشرى عز الدين، المرجع السابق، ص 39-40.

2.2. الضرورة،

عرف القانونيون الضرورة بأنها حالة من لا يستطيع أن يدافع عن نفسه أو عن غيره شرا محققا به أو بغيره إلا بارتكاب جريمة بحق أشخاص آخرين أبرياء، وعلى الرغم من الإجماع على أنه لا عقاب على الجاني في حالة الضرورة، فقد انقسم الفقه حول تكييف حالة الضرورة بين قائل بأنها مانع من موانع المسؤولية، وبين قائل بأنها سبب من أسباب الإباحة، والواقع أن حالة الضرورة هي مانع من موانع المسؤولية، لأنها تمثل ضغطا حقيقيا على إرادة الفاعل الذي يخضع لظرف خارجي يهدده بخطر جسيم، وحتى بالنسبة لحالة تدخل الشخص في حالة الضرورة لإنقاذ شخص آخر، ويميل الكثير من الفقه إلى جعلها من موانع المسؤولية باعتبار أن الضرورة تمثل ضغطا حقيقيا على إرادة الفاعل الذي يخضع لظرف خارجي يهدده بخطر ما، أما المشرع الجزائري فلم ينص على حالة الضرورة إطلاقا وإن إغفال المشرع لمثل هذا الأمر رغم كثرة التعديلات الواقعة على قانون العقوبات يعد تقصيرا منه وجب إصلاحه⁽¹⁾.

المطلب الثالث، مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري

سنتطرق في هذا المطلب إلى مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري بداية بحالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية (الفرع الأول)، ثم حالة فقد أو تلف الأمتعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول، حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية،

لقد جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1961 في المادة السادسة الفقرة الأولى بسقف لمسؤولية الناقل بالنسبة للوفاة والإصابات الجسمانية فنصت على أنه "تحدد مسؤولية الناقل في حالة موت المسافرين أو وقوع إصابات جسمانية له، بمبلغ 250000 فرنك يحتوي كل فرنك على 65.5 ميلغرام ذهب، عيار 900 من أجزاء الألف من الذهب الصافي، ويجوز تحويل هذه

1- بشرى عز الدين، المرجع السابق، ص 44.

المبالغ إلى العملات الوطنية، ويجرى تحويل هذا المبلغ المقرر إلى رقم يقرب بالعملة المحلية، ويكون تحويل هذه المبالغ بالعملات المحلية غير العملات الذهبية طبقا لقيمة العملات بالذهب في تاريخ الدفع"، ويتضح من هذا النص الواضح الصريح أن المعاهدة تقتصر في تحديدها لمسؤولية الناقل البحري على ضررين أساسيين الأول هو الوفاة والثاني هو الإصابة الجسمانية، وهذا يعني أن أية أضرار أخرى تحدث للراكب أثناء عملية النقل البحري أو بسببها لا تكون محلا لتحديد المسؤولية وتخضع للقواعد العامة، وعلى هذا الأساس تستبعد الأضرار النفسية أو الأدبية الناجمة عن التأخير أو سوء عملية النقل من نطاق تحديد المسؤولية فلا بد أن تكون الإصابة جسدية، بالنسبة في حالة ما إذا كان الناقل البحري مالك للسفينة التي ارتكب فيها الحادث وكان مسؤولا بصفته مالك للسفينة، هنا يعني أنه قد يتمتع بنظامين لتحديد المسؤولية الأول بوصفه مالكا للسفينة والثاني بوصفه ناقلا لذلك حرصت معاهدة بروكسل أن تضع حكما قانونيا خاصا لهذه الوضعية فنصت المادة الثامنة صراحة على "أن أحكام هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تأتي بتغيير في حقوق والتزامات الناقل المقررة بموجب أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية أو المنصوص عليها في أي قانون داخلي يسري على هذا التحديد " وهذا يعني أن الناقل البحري المالك للسفينة له الحرية في اختيار نظام تحديد المسؤولية الذي يراه مناسباً له⁽¹⁾.

الفرع الثاني: حالة فقد أو تلف الأمتعة:

عادة ما يقوم المسافر بحمل بعض الأمتعة والتي يتم نقلها معه على السفينة التي يستقلها ولا يوجد عقد خاص أو مميز يخص نقل الأمتعة، بل من خلال العقد الأصلي ألا وهو عقد نقل المسافر يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته معا، عرفته المادة الأولى الفقرة الرابعة اتفاقية بروكسل 1967 " الأمتعة: تعني كل الأشياء أو المركبات المنقولة من طرف الناقل بموجب عقد نقل المسافر، باستثناء ما يلي: الأشياء أو المركبات المنقولة في إطار عقد إيجار

1- نور الدين بلغازي، (نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم)، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد 01، 2017، ص 236-237.

السفينة أو تذكرة الشحن، الأشياء أو المركبات التي يخضع نقلها للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين والأمتعة على السكة الحديدية، الحيوانات الحية"، هذا المفهوم أشار إليها المشرع البحري الجزائري صراحة في أحكام المادة 822 من القانون البحري الجزائري بنصه "تعد بمثابة أمتعة: الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة، والحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر، السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية، وفيما يخص مسألة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري فيما يخص أمتعة المسافر فقد تطرقت اتفاقية بروكسل لسنة 1967 ضمن أحكامها في المادة السادسة صراحة على أنه "تحدد المسؤولية في حالة فقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار، في كلا الحالتين بمبلغ 10000 فرنك عن كل مسافر"⁽¹⁾.

1- نور الدين بلغاوي، المرجع السابق، ص 238-239.

المبحث الثاني، صور الجرائم البحرية للناقل البحري

إن المسؤولية الجزائية عبارة عن نتيجة مقدمتها الجريمة المرتكبة بما فيها الجرائم البحرية، التي تعد أشد خطورة من الأخطاء التأديبية والتي تقسم إلى مخالفات وجنح وجنايات حسب جسامتها حيث منها ما يمس بأمن ونظام الملاحة البحرية، ومنها ما يمس بالنظام والأمن على متن السفينة، لهذا سنتطرق في هذا المبحث إلى مختلف جوانب المخالفات البحرية (المطلب الأول)، ثم الجنح والجنايات البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول، المخالفات البحرية

سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف المخالفات البحرية (الفرع الأول)، ثم تصنيفها (الفرع الثاني).

الفرع الأول، تعريف المخالفات البحرية

تعتبر المخالفة البحرية كل مخالفة تترتب على الإخلال بقواعد الملاحة البحرية داخل الحدود البحرية للميناء أو المرفأ أو في الممرات الملاحية المؤدية إليه أو إلى الموانئ والمرافئ، أو التحرك بداخلها، أو الرسو فيها، أو إقلاعها ومغادرتها، أو بقواعد الإرشاد، أو بشروط السلامة والأمن الواجب توافرها في الباخرة أو السفينة⁽¹⁾.

الفرع الثاني، تصنيف المخالفات البحرية

لقد قسم القانون البحري الجزائري المخالفات البحرية حسب درجة خطورتها ومرتكبيها إلى مخالفات من الدرجة الأولى ومخالفات من الدرجة الثانية كما يلي⁽²⁾:

1- نظام الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية، على الموقع: <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws>، تم الاطلاع في 2022/04/15، على الساعة: 23:59.

2- وسيلة أريوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017، ص 197-198.

أولاً. المخالفات من الدرجة الأولى.

هي تلك المخالفات المعاقب عليها بالحبس من عشرة أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1000 دج إلى 10000 دج، حيث يعاقب بهذه العقوبة كل عضو طاقم يرتكب أحد الأعمال التالية:

- ✳ العvisان البسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة أعلى.
 - ✳ السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام وخارج الخدمة.
 - ✳ الغياب غير القانوني على متن السفينة، الذي يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة والأمن.
 - ✳ عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.
- وبالتالي إذا ارتكب أحد أفراد الطاقم أحد الأفعال المذكورة، فإنه يعد مرتكباً لمخالفة بحرية من الدرجة الأولى ويعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في مطلع المادة 477 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً. المخالفات من الدرجة الثانية.

تعد مخالفة من الدرجة الثانية الأعمال التالية⁽¹⁾:

- ❖ كل مخالفة من الدرجة الأولى مرتكبة خلال نفس الإركاب من قبل كل شخص راكب.
- ❖ كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بأمن السفينة.
- ❖ رفض الامتثال أو عدم الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الركاب.
- ❖ السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى.

1- وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 198.

- ❖ عدم احترام من هو أعلى مرتبة أو شتم مباشر للمرؤوس على متن السفينة أو اليابسة.
- ❖ الإهمال في النوبة أو الحراسة، لا سيما النوم خلال الخدمة.
- ❖ استعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها أو إتلافها أو إهمالها.
- ❖ إتلاف العتاد بصفة غير إرادية.
- ❖ الشجار بدون اعتداء.

فكل عضو من أعضاء الطاقم يرتكب إحدى هذه الأفعال يعد قد ارتكب مخالفة من الدرجة الثانية ويعاقب بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 20000 دج.

المطلب الثاني، الجنج والجنايات البحرية

سنتناول في هذا الفصل أهم الجنج والجنايات البحرية، مروراً بالمساس بأمن الملاحة البحرية (الفرع الأول)، ثم المساس بنظام الملاحة البحرية (الفرع الثاني)، وأخيراً المساس بالانضباط والنظام على متن السفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول، المساس بأمن الملاحة البحرية

أولاً، الإبحار بسفينة في حالة سيئة للملاحة،

معناه أن يبحر الريان بإرادته أو بتهاون منه بسفينة سيئة للملاحة، وتكون غير مجهزة وغير معدة وممونة، وفي هذه الحالة تكون العقوبة الغرامة من 50000 دج إلى 300000 دج، ويعاقب بنفس العقوبة المجهز الذي يضع تحت تصرف الريان مثل هذه السفينة، أما إذا أدى الفعل المذكور إلى وضع السفينة نفسها أو السفن الأخرى في خطر وما عليهما من أشخاص وحمولة أو ألحق ضرراً بالبيئة البحرية فالعقوبة تكون حينئذ الحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج، وإذا انجر عن الإبحار بسفينة سيئة للملاحة التسبب في جروح أدت إلى عجز كلي مؤقت فإن العقوبة تكون حينئذ الحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 100000 دج إلى 500000 دج، وإذا أدى ذات الفعل إلى ضياع

السفينة أو أدت الجروح إلى عجز دائم تكون العقوبة هي السجن من 05 سنوات إلى عشر سنوات، أما في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة، تكون العقوبة بالسجن المؤبد، وهذا يدل على أن المشرع الجزائري في هذه الحالة أخذ بالقصد الاحتمالي باعتبار أن الربان قد قام بفعل معين وهو الإبحار بسفينة مع علمه أنها غير صالحة للملاحة، وبالتالي تحققت أشد جسامة وهي الجرح أو الوفاة، لذا يعاقب كما لو ارتكب القتل العمد⁽¹⁾.

ثانيا، مخالفة التنظيمات البحرية،

كل ربان أو ضابط أو قائد أو عضو آخر من أعضاء الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية، أو فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته أو سفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها أو في مساس البيئة، ففي هذه الحالة يعاقب بالحبس من ست أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج، وإذا انجر عن الأفعال المذكورة جروح أدت إلى عجز كلي مؤقت، يعاقب بالعقوبات المذكورة في المادتين 264 و 442 من قانون العقوبات، أما إذا تسبب في فقدان السفينة أو أدى إلى جروح انجر عنها عجز دائم، تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات، بينما في حالة الوفاة التي يتعرض لها شخص أو عدة أشخاص تكون العقوبة هي السجن من عشرة إلى عشرين سنة⁽²⁾.

الفرع الثاني، المساس بنظام الملاحة البحرية

أولا، مخالفة القواعد المتعلقة برفع العلم،

كل ربان سفينة يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول يعد مرتكبا لجريمة بحرية معاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة

1- ليلي قماز، (بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة)، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، العدد 07، 2009، ص 102.

2- وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 207، 208.

من 200000 دج إلى 1000000 دج، كما يمكن للجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة السفينة⁽¹⁾.

كما أن المادة 502 من القانون البحري الجزائري قضت بعقوبة الحبس من سنة واحدة إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 إلى 200000 دج ضد كل ربان سفينة أجنبية ترفع في المياه الإقليمية أو في ميناء جزائري علما غير علم دولة ميناء الترقيم، وتصدر الجهة القضائية المختصة زيادة على ذلك حكما بمصادرة السفينة التي تحمل العلم الزائف، كما يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع على هذه السفينة العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية⁽²⁾.

ثانيا، إهمال الأحكام القانونية المتعلقة بهوية السفن.

حسب نص المادة 508 من القانون البحري الجزائري فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل شخص لا يمثل نتيجة إهمال للأحكام القانونية المتعلقة بالعلامات الخارجية لهوية السفن، أو يمحي أو يطمس أو يغطي أو يخفي بأية وسيلة، الأسماء والحروف والأرقام المكتوبة أو لواحقها، وإذا ارتكبت هذه الأفعال عمدا، فإنه يتم معاقبة المذنب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج، كما ينص أيضا على ما يلي⁽³⁾:

كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته يعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في المادة 510 من القانون البحري الجزائري، ويتعرض

1- المادة 501 من القانون البحري الجزائري.

2- المادة 505 و502 من القانون البحري الجزائري.

3- المادة 508 من القانون البحري الجزائري.

لنفس العقوبة كل شريك في هذا الفعل مع مراعاة حقوق الغير بمصادرة السفينة عند النطق بحكم العقوبة.

كل ربان لا يقدم في غير حالات القوة القاهرة قائمة الطاقم، ودفتر المخالفات للسلطة البحرية المختصة خلال ثماني وأربعين ساعة التي تلي وصوله إلى ميناء جزائري أو إلى الممثلة القنصلية الدبلوماسية الجزائري المقيمة في الحدود الإدارية التي يتبع لها الميناء الأجنبي فإنه يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج.

كل شخص يمارس الملاحة البحرية دون أن يكون حائزا حسب الحالة إما على سجل الطاقم وإما على رخصة أو بطاقة تنقل أو لا يظهر تلك الوثائق عند أول تفتيش تقوم به السلطات المكلفة بالمراقبة سيعاقب بغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج بالنسبة للسفن التي تفوق حمولتها الخام 25 طن، ومن 5000 دج إلى 20000 دج بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الخام عن 25 طنا أو تعادلها.

الفرع الثالث، المساس بالانضباط والنظام على متن السفينة،

أولا، ممارسة القيادة والتعسف في السلطة،

كل شخص يمارس على متن سفينة جزائرية دون رخصة من السلطة الإدارية البحرية المختصة، وخارج حالات القوة القاهرة، إما قيادة السفينة أو مهمة أخرى على متن السفينة فإنه يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج، وحسب نص المادة 523 من القانون البحري الجزائري فإن كل ربان يساعد برضاه على انتحال ممارسة القيادة على متن السفينة فإنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج، وتسلط نفس العقوبة على المجهز الشريك في الانتحال، فيما عدا حالات القوة القاهرة فإن كل ربان يوقف التزامه أو يهمل عمدا تعهده بقيادة سفينته أو يتركها قبل استخلافه يعاقب إما بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج، إذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء،

أو الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج، إذا كانت السفينة في الرحب أو البحر، كما أنه حسب نص المادة 526 من القانون البحري الجزائري فإن كل ربان لا يكون شخصيا في مركز قيادة سفينته عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها فإنه يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج⁽¹⁾.

ثانيا، السكر على متن السفينة او ادخال الكحول،

حسب نص المادة 534 من القانون البحري الجزائري، فإنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 20000 دج، كل ربان يضبط في حالة سكر على متن السفينة، وكل عضو طاقم آخر متعود على السكر أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة، على أن تضاعف العقوبة بالنسبة للربان في حالة العود⁽²⁾.

1- المادة 523 من القانون البحري الجزائري.

2- المادة 534 من القانون البحري الجزائري.

إن عملية النقل البحري للبضائع تعد من أحد أهم النشاطات التجارية الممارسة من قبل الأشخاص، والتي تحكمها (عملية النقل البحري) وتنظمها مجموعة من القواعد القانونية من وضع المشرع أو من قبل بعض الأعراف والتي يكون الناس اعتادوا على إتباعها، والشيء المميز لهذا النشاط هو أنه مستمر التطور والازدهار، وهذا لازدياد المنافسة بين الأفراد وترويج لبعض المواد غير القابلة للنقل إلا بإتباع شروط معينة لكونها غير عادية وتداولها بين الدول عن طريق البحر.

من خلال هذا الفصل تبين لنا أن الناقل البحري هو عصب التجارة البحرية، وبدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

الفصل الثاني
أحكام الناقل
البحري في
القانون الجزائري



النقل البحري للبضائع يتم وفقا لشروط عقد النقل، والذي يتعهد فيه الناقل البحري بنقل عن طريق البحر بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم، فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة بحرا وفي أغلب الأحيان يكون هو المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة، أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه، فعقد النقل البحري من العقود التي تلزم الناقل البحري التزاما محدودا بإيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها في الوقت المحدد، فعند عدم تحقيق هذه النقطة، كأن تصل البضاعة في وقت متأخر أو عدم وصولها بسبب الهلاك أو التلف، يعتبر الناقل مسؤولا ووجب عليه التعويض، ولا تسقط مسؤوليته إلا في حالات محددة قانونا.

وسنحاول في هذا الفصل البحث والوصول إلى صور مسؤولية الناقل البحري وحالات إعفائه منها سواء كان ذلك لأسباب عامة أو خاصة.

سننترق في هذا المبحث إلى النطاق الزمني للمسؤولية الجزائية للناقل البحري (المطلب الأول)، ثم سنتناول النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائية للناقل البحري (المطلب الثاني)، وفي الأخير سنتعرف على أهم أسباب وحالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية (المطلب الثالث).

المطلب الأول: النطاق الزمني للمسؤولية الجزائية للناقل البحري

سنتناول في هذا المطلب أولاً مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء (الفرع الأول)، ثم مسؤولية الناقل البحري اتجاه البضاعة بعد الوصول (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء:

1. تعريف سند الشحن البحري:

أ. التعريف الأول:

القانون التجاري لم يعرف سند الشحن البحري بتعريف صريح لكن بين غايته ودوره في عملية النقل البحري للبضائع، كما تم تعريفه حسب المواد التالية في القانون البحري⁽¹⁾:
حسب المادة رقم 748 من القانون البحري الجزائري عرف سند الشحن بأنه: "...
يتم فيه استلام البضائع ويلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن، ويتضمن قيود هويته جميع الأطراف والبضائع الواجب نقلها إضافة إلى عناصر الرحلة الواجب استلامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

1- المادة 748 و749 من القانون البحري الجزائري.

حسب المادة 749 من القانون البحري الجزائري تم تعريفه بأنه: "عبارة عن وثيقة الإثبات، على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها قصد نقلها على البحر وكذلك يعتبر سند لحيازة البضاعة واستلامها".

ب. التعريف الثاني:

يعرف سند الشحن البحري بأنه الوثيقة التي يصدرها الناقل لإثبات استلامه بضاعة معينة بغرض نقلها من مكان إلى مكان آخر مقابل أجر معين ويتم تسليمها نوعا ووزنا وعددا لمن له استلام البضاعة تبعا لنوع السند⁽¹⁾.

ج. التعريف الثالث:

إن هذا التعريف مرتبط بمعاهدة بروكسل لعام 1924 والتي عدلت فيها بعد عام 1974 وقد صدقت عليها دول عديدة ومن بينها مصر، وقد تم التعريف على النحو التالي⁽²⁾:
يعتبر سند الشحن بأنه وثيقة تبرهن على قيام عقد النقل وتبين كذلك التكفل بالبضاعة التي هي على ظهر السفينة من قبل الناقل، وفي هذا الأخير يلتزم بتسليم البضاعة مقابل تبادل سند الشحن مع المرسل إليه، حتى يكون المرسل إليه مبين في سند الشحن ومنه يعرف الناقل لم سيتم تسليم البضاعة.

2. حجية سند الشحن البحري بين الناقل البحري والشاحن:

تعتبر وثيقة الشحن حجة بين طرفيه سواء لإثبات عقد النقل أو شروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المحدد فيها على اعتبار أن الناقل لا تثار مسؤوليته اتجاه البضاعة إلا في حالة الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها كما أن الشاحن يعتبر مسؤولا عن صحة

1- المادة 449 من القانون البحري الجزائري، ص 353.

2- المادة 446 من القانون البحري الجزائري، ص 353.

البيانات الخاصة بهذه البضائع، والشاحن يعد ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يخص البضاعة (العلامات، العدد، الوزن) ويكون مسؤولا عن كل خسارة ومصاريف ناشئة عن أخطاء متعلقة بهذه الجوانب، وللناقل إمكانية إبداء تحفظاته إذا كان لديه أسباب جدية للشك فيها أو لم تكن له الوسائل الكافية للتأكد منها، وفيما يخص الأدلة المقبولة لإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، لا بد من التمييز بين الناقل والشحن، فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل الذي يعتبر عقد النقل تجاريا بالنسبة له دائما، يجوز إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، وبالنسبة للشاحن أو المرسل إليه فإن كان عقد النقل بالنسبة إليهما تجاريا يعمل نفس المبدأ، أما في الحالة التي لا يكون فيها عقد النقل بالنسبة للشاحن والمرسل إليه غير تجاري فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملا بنصوص القانون المدني، وفيما يتعلق بمدى هذه الحجية فهي حجية نسبية وغير مطلقة حيث يجوز لأي من طرفي سند الشحن إثبات عكس ما جاء فيها⁽¹⁾.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري اتجاه البضاعة بعد الوصول:

1. التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة:

بعد وصول السفينة إلى الميناء، وقبل القيام بتفريغ البضاعة، يتم فكها تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل، وبعدها مباشرة تأتي عملية تفريغ البضائع، حيث يلتزم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، وطبقا للفقرة الأولى من المادة 13 من قواعد روتردام، بتفريغها على نحو ملائم وبعناية، ويعد هذا الالتزام ضروريا كغيره من الالتزامات، والذي نصت عليه أيضا الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل، وبشأن هذا الالتزام نلاحظ بأن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح إنزال البضائع عوض تفريغها، وذلك في نص المادة 780 من القانون البحري، حيث يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس

1- عبد الكريم بوقادة، (القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري)، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 04، 2017، ص 174.

العناية مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، أما عن جواز أو عدم جواز الاتفاق على تحمل الشاحن أو غيره القيام بعملية تفريغ البضائع، فلم ينص القانون البحري على ذلك، إلا أن الاجتهاد القضائي الجزائري ذهب إلى التأكيد بأن عملية تفريغ البضائع تتم تحت مسؤولية الناقل البحري، وبعد مسؤولاً عن الخسائر اللاحقة بها أثناء عملية التفريغ. على اعتبار أن المناولة المينائية تشمل عمليات شحن، رص، فك، وإنزال البضائع، وعلى اعتبار أن تلك العمليات تقوم بها المؤسسة المينائية على سبيل الاحتكار، أو بموجب عقد كتابي بين الناقل أو من يمثله، فيجب ان تتم وطبقاً للمادة 914 من القانون البحري بالمهارة والعناية التي يتطلبها نوع وطابع العمليات، مع مراعاة الوسائل التقنية المتوفرة، وبالتالي نصل إلى القول بأن المؤسسة المينائية تتحمل مسؤولية الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة من جراء قيامها بتحميلها أو إنزالها أو تفريغها، في حالة ثبوت خطأ مقاول المناولة، وإلا فيكون الناقل البحري مسؤولاً، وهو أيضاً ما ذهب إليه الاجتهاد القضائي الجزائري⁽¹⁾.

2. التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة:

يكون تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، إن لم يكن هو الشاحن آخر ما يلتزم به الناقل ويعني التسليم تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، على أن يقصد به أيضاً التسليم الفعلي، وقد ورد مثل هذا التعريف في نص الفقرة الثانية من المادة 739 من القانون البحري ويتم التسليم بوضع البضاعة تحت تصرف صاحبها، ويتأكد به إبرأؤه من المسؤولية، وتثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الربان يتضمن اعترافاً من الشاحن أو المرسل إليه باستلام البضاعة، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل ويتوجب على الربان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم⁽²⁾.

1- خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2012، ص 33-34.
2- أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، 2000، ص 57.

إن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري، والمتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى نائبه، ويفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانوناً تحت تصرف المرسل إليه، والأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها⁽¹⁾.

وإذا كان التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم، فالتسليم تصرف قانوني في حين أن التفريغ عمل مادي⁽²⁾.

وعن هذا الالتزام، نصت قواعد روتردام في المادة 12 سالفه الذكر، على أن مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع، تنتهي عندما تسلم البضائع، كما نصت في الفقرة الأولى من المادة 13 على أن الناقل ملزم بتسليم البضاعة على نحو ملائم وبعناية، وما من شك بأن ما تعنيه قواعد روتردام من نص المادة 12 المذكورة، أن التسليم الفعلي للبضائع هو تلك العملية القانونية والمادية التي يقوم بها الناقل، ويتبين لنا ذلك من خلال نصوص المواد 43 إلى 48 منها، ويقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى الأشخاص المعنيين في مستندات النقل أو سجلات النقل الالكترونية التي تلعب دوراً أساسياً في تحديد الشخص المطلوب تسليمه تلك البضائع، فبالإضافة إلى المرسل إليه أو الشاحن إذا كان هو المرسل إليه، صاحب الحق في استلام البضائع عند الوصول يحق طبقاً لقواعد روتردام للشاحن المستندي الطرف المسيطر أو الحائز القيام بذلك حسب تعيينهم في مستند النقل⁽³⁾.

1 عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ط 01، 2002، ص 249.

2 أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط 01، 1991، ص 135.

3- خديجة نبات، المرجع السابق، ص 36.

المطلب الثاني، النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائية للناقل البحري

سننتظر في هذا المطلب إلى مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (الفرع الأول)، ثم مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع أو المختلط (الفرع الثاني)، وفي الأخير إلى مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الضلي:

1. الناقل المتعاقد:

تترتب عن عقد النقل البحري للبضائع المسؤولية المدنية عند الإخلال بأحد الالتزامات المدرجة في العقد خاصة التي تقع على كاهل الناقل البحري للبضائع، وأول شخص مسؤول عن ذلك ترفع الدعوى ضده هو الناقل باعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار، وذلك طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري بنصها: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع"⁽¹⁾.

وهو يلتزم وفق الأعراف البحرية، بأن يوصل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن كما يلتزم بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة، واحترام الوقت المتفق عليه لتصل البضاعة إلى المرسل إليه دون تأخير، وفي حالة عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه التعاقدية، يكون إذا هلكت البضاعة كلياً أو جزئياً، أو إذا وصلت تالفة أو متأخرة عن الميعاد المحدد، غير أنه قد يستعين الناقل البحري بناقلين آخرين متتابعين من أجل عملية نقل البضائع، ومعناه تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلاً عن تنفيذ مرحلة النقل الأول ضمان استمرار تنفيذ مراحلها بواسطة الناقلين الآخرين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع

1- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 02.

الأضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل، ففي هذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة الشحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها⁽¹⁾.

2. الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو الناقل التالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، أما إذا قام بتنفيذ عملية النقل كليا فإنه يتحمل المسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار وخسائر، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، أما الأضرار التي حدثت خلال مرحلة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له، فيكون المسؤول عنها من كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر، وهو ما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري، وبالتالي يجوز للشاحن أو المرسل إليه أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد بالتعويض، وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دقعه للشاحن أو المرسل إليه بموجب دعوى الرجوع⁽²⁾.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع أو المختلط:

1. الناقل في حالة النقل المتتابع "سند شحن مباشر":

يقصد بسند شحن مباشر، تعهد الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ على دفعات متتابعة تلزم الناقل الأول بكل الأضرار الناجمة عنها، فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة، ويكون لدى الشاحن سند شحن

1- محمد ياسين بوزوينة، (دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، د.ت.ن، ص 217.

2- محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 218.

واحد يحتوي على جميع عمليات النقل "النقل المتتابع"، ويترتب على عملية النقل النتائج التالية⁽¹⁾:

أ. يجوز للمرسل إليه الرجوع إلى الناقل المتعاقد "الناقل الأول" الذي أصدر سند الشحن المباشر، حتى لو لم يستلم البضاعة من الناقل الأول وإنما استلمها من ناقل آخر وذلك سندا للقواعد العامة.

ب. أن الناقل الثاني أو الثالث أو الأخير لا يسأل إلا عن الأضرار التي وقعت على البضاعة أثناء عهده لها.

وعليه فإنه في حالة نقل متتابع بسند شحن مباشر يتعاقد الناقل الأول مع الشاحن بأن يوصل البضائع من ميناء الشحن إلى الناقل الثاني ويقوم هذا الأخير بتوصيل البضائع للناقل الثالث وهكذا بالتتابع لحين تصل البضاعة للمرسل إليه في المكان المتفق عليه أي ميناء التفريغ.

2. الناقل في حالة النقل المختلط.

ويصطلح عليه بالنقل متعدد الوسائط، فهو نقل البضائع بطرق نقل مختلفة برية وجوية مع ضرورة أن يضم المرحلة البحرية فتقدم خدمة النقل من قبل عدة ناقلين، وهو ما نظمته المشرع الجزائري في المادة 763 خلافا لاتفاقية هامبورغ التي لم تولي اهتماما له، ويمكن للشاحن في ظل هذا النقل أن يتعاقد بموجب عقد واحد مع الناقل البحري لأجل نقل البضاعة إلى المكان المطلوب بحرا وبرا معا وإما أن يتعاقد بموجب عقود مستقلة مع كل ناقل فتطبق الأحكام القانونية الخاصة بكل واسطة وإن كانت تعد مراحل متممة للمرحلة البحرية، مع الإشارة أنه نظرا لتعدد وسائط النقل فإن كان الناقل الأول سيبرم عقدا واحدا

1- كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2017، ص 42-43.

فلا يمكنه إصدار سند واحد إلا بظهور سند الشحن المباشر الذي أوردته الممارسات التجارية البحرية الذي يحكم جميع المراحل طبقا للمادة 763 من القانون البحري الجزائري، ليتبين لنا أنه سوي بين النقل المتتابع البحري والمختلط⁽¹⁾.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له:

1. البحريون:

يقصد بالأشخاص البحريون، كل شخص يعمل على سطح السفينة ويساعد الناقل البحري لتنفيذ العقد كالربان ومرشد السفينة، وتكون علاقة الربان أو مرشد السفينة علاقة تبعية بالناقل البحري والتي تحكم هذه العلاقة عقد عمل بحري وفي بعض الأحيان يكون الناقل هو نفسه مجهز السفينة، ويكون الناقل البحري مسؤولا عن الربان أو مرشد السفينة في حالة إذا لم يقوموا بتنفيذ التزاماتهم المنصوص في عقد النقل بشكل صحيح ويجب التفرقة بين الأخطاء التجارية والملاحية، وهناك العديد من الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها البحريون منها⁽²⁾:

أ. الأخطاء الملاحية:

لا يعتبر الناقل البحري مسؤولا عن أي خطأ صدر من الربان أو مرشد السفينة، كالأخطاء في قيادة السفينة وتسبب ضرر للسفينة عن طريق التصادم، ولا يجوز للربان بأن يغادر السفينة أثناء السفر لأي سبب أو خطر إلا بموافقة ضباطها، كما لو قنن المشرع الإهمال بشرط من شروط إعفاء الناقل البحري من المسؤولية فقط في حالة الأخطاء الملاحية، وعلى عكس ما أخذت به اتفاقية هامبورغ والتي نصت على " أن الناقل يبقى

1- أمينة بورطال، (انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 01، 2018، ص 193.

2- كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 44-45.

مسؤولاً خلال الفترة التي تكون البضاعة في عهده إلا إذا أثبت أنه أخذ التدابير المعقولة لتفادي أي ضرر قد يلحق بالبضاعة."

ب. الأخطاء التجارية:

يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن الأخطاء التجارية طبقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، وذلك لأن الغير لا تربطه أي علاقة عقدية مع الشاحن، كذلك الأخطاء التجارية تكون متعلقة بالمحافظة على البضاعة في عملية النقل وذلك أثناء شحنها أو تفريغها أو رصها، ولا يجوز للناقل البحري أن يضع شرطاً في سند الشحن يعفيه من المسؤولية.

2. البريون:

يطلق على الأشخاص المقيمون على البر في الموانئ ويعملون لحساب الناقل البحري أو الربان ويقوموا بتسليم البضائع للمرسل إليه عن وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، الأشخاص البريون، وذلك لتميزهم عن الأشخاص البحريين والذين يباشرون أعمالهم في متن السفينة، ومن بين هؤلاء الأشخاص⁽¹⁾:

أ. أمين السفينة:

ينتهي التزام الناقل البحري بعقد النقل عند تسليم البضاعة للمرسل إليه، و إذا استمر الناقل البحري بهذه المهمة فعلى السفينة البقاء في الميناء لفترة طويلة مما سيتكبد الناقل بنفقات باهظة لحين إتمام عملية التسليم للمرسل إليهم ويستتبع ذلك خسارة للناقل، وعليه لاختصار الوقت والنفقة يعين أمين السفينة من قبل مجهزها ليتولى أمر استلام البضائع من الربان والمحافظة عليها لتسليمها للمرسل إليه، ويعتبر أمين السفينة وكيل تجاري عن المجهز أو الربان لأنه تعاقد باسم ولحساب المجهز، ومن خصائص الوكالة التجارية أن تكون

1- كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 45-46.

بمقابل، و عليه يحق لأمين السفينة حبس البضاعة وعدم تسليمها لحين حصوله على الأجر المتفق عليه

ب- أمين الحمولة:

يتعاقد المرسل إليه أو صاحب البضاعة مع شخص يسمى أمين الحمولة لاستلام البضاعة من الربان أو أمين السفينة ويدفع له أجر النقل والمحافظة على البضائع لحين تسليمها للمرسل إليه، فمن التزامات أمين الحمولة أيضاً إبداء تحفظات على البضاعة إذا كان هناك نقص أو تلف أو عيب فيها، ويعتبر أمين الحمولة وكيلا تجارياً إذ تعاقد مع المرسل إليه باسم ولحساب الأخير، أما إذا تعاقد مع المرسل إليه باسمه ولحسابه فيعتبر وكيلا بالعمولة، وهنا تختلف مسؤولية أمين الحمولة باختلاف وكالته فإذا كان وكيلا بالعمولة تكون مسؤوليته مباشرة مع الغير، أما في حالة إذا كان وكيلا تجارياً فلا يتحمل المسؤولية وذلك لأن آثار العقد تنصرف للمرسل إليه أي صاحب البضاعة.

المطلب الثالث: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

سنتطرق في هذا المطلب إلى حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية انطلاقاً بالأخطاء الملاحية وحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة (الفرع الأول)، ثم حالة السبب الأجنبي (الفرع الثاني)، وأخيراً حالة وجود عيب في البضاعة وخطأ الغير (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الأخطاء الملاحية وحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة:

نصت عليها الفقرة ب من المادة 803 من القانون البحري الجزائري وهي لإعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية لأنه لا يتدخل فيها ولا قانون ملاحية السفينة وسيرها لما للربان من سلطة واسعة في التصرف، الأخطاء الملاحية هي التي تقع في قيادة السفينة⁽¹⁾.

1- أحمد مدني، (مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، 2015، ص 210.

كما يعفى الناقل أيضا في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ويقصد بذلك أن السفينة التي وضعت لغرض نقل البضاعة لم تكن مؤهلة للنقل، وحتى يتحرر الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنه بذل عناية كافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بداية الرحلة، وثانيا عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة⁽¹⁾.

الفرع الثاني: حالة السبب الأجنبي:

نصت اتفاقية بروكسل على حالات أخرى لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية ترجع للقواعد العامة، ومنها الحادث الفجائي وعيب الشيء والقوة القاهرة وخطأ المضرور، وتعتبر هذه الحالات من الأسباب الأجنبية مع وجود فروقات فيما بينهم⁽²⁾.

الفرع الثالث: حالة وجود عيب في البضاعة وخطأ الغير:

وهو وجود العيب داخل البضاعة نفسها ناجم من طبيعتها فتهلك رغم بذل الناقل العناية المطلوبة، أيضا يعفى الناقل عن الهلاك الذي يصيب البضاعة التي تقع من الشاحن كعدم تغليف جيدا يحافظ على سلامتها طيلة فترة عملية النقل، حيث ذكر في الفقرة ز من المادة 803 ان العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة مع علم الشاحن بها لا مسؤولية للناقل عليها⁽³⁾.

1- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 277.

2- كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 56.

3- أحمد النعيمات، أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى موائمتها مع الاتفاقيات الدولية، بحث منجز بدعم من جامعة البلقاء التطبيقية خلال إجازة التفرغ العلمي، كلية السلط للعلوم الإنسانية، جامعة البلقاء التطبيقية، الأردن، 2018، ص 2495.

المبحث الثاني: الأحكام الخاصة بفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري

تعتبر الدعوى القضائية معيار لحماية حق إذا ما توافرت شروطها وبعد قبول الدعوى من الناحية الإجرائية يتعين على الطرف المدعي اثبات ما يدعيه لتقرير مسؤولية الناقل وفق ما يقتضيه القانون، لهذا سيتم التطرق في هذا المبحث إلى أهم تفاصيل دعوى مسؤولية الناقل البحري (المطلب الأول)، ثم الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثاني)، وفي الأخير سنتناول تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثالث).

المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري

سنتطرق في هذا المطلب إلى أطراف الدعوى (الفرع الأول)، ثم إجراءات الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أطراف الدعوى:

1. أصحاب الحق في رفع الدعوى:

الشخص الذي يقوم برفع الدعوى القضائية يسمى المدعي والذي له الصلة الإيجابية، وهو الشخص المتقدم إلى القضاء مطالبا بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعي عليه، وتتحقق صفته بمجرد تقييد الدعوى في سجل أمانة ضبط المحكمة أي بالمطالبة القضائية وتستمر هذه الصفة في الخصومة إلى حين صدور الحكم فيها، وفي مجال دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع نجد أن لكل من الشاحن، والمرسل إليه والمؤمن لهم الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري للبضائع من أجل طلب الحصول على التعويض:

الشاحن: وهو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ليتولى إبرام عقد النقل البحري معه، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري، وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ولا شك أن الرجوع يكون على أساس المسؤولية

التعاقدية بأن يقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه⁽¹⁾.

المرسل إليه: عقد النقل البحري في غالب الأحوال يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن بهدف إيصالها إلى مكان معين، وقد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه، كأن ترسل إحدى الشركات التجارية منتجاتها إلى أحد فروعها في الخارج، غير أنه في غالب الأحيان يحصل النقل لمصلحة شخص ثالث يعرف باسم المرسل إليه، ويعني هذا أن عقد النقل البحري، وإن كان بين طرفين هما الناقل والشاحن، فإنه يرتب حقوقا لشخص ثالث ليس طرفا في العقد، وهو المرسل إليه، حيث يصبح من حق هذا الأخير أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة عند وصولها في الميناء، ويسأله عن تسليم البضاعة وفقا لشروط العقد⁽²⁾.

المؤمن: المؤمن هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له، عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة⁽³⁾.

2. المدعى عليه في الدعوى:

لم ينص القانون على تعريف المدعى عليه أيضا، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه

1- سعيد مراد، المرجع السابق، ص 307.

2- محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 215.

3- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2012، ص 133.

بالعريضة الافتتاحية، وترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة في البضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية كما يمكن للمضرور الرجوع على مجهز السفينة باعتباره هو الناقل البحري⁽¹⁾.

الفرع الثاني: إجراءات الدعوى:

من أجل رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري للبضائع لأبد من اتباع عدة إجراءات قانونية نلخصها فيما يلي⁽²⁾:

1. شرط الإخطار:

حماية للناقل من المطالبات المتأخرة فرض على المرسل إليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة منسوب إلى الناقل، أي ان الضرر وقع بالبضاعة في حراسة الناقل وتحت سيطرته، وقبل تسليمها إلى المرسل إليه ويتم إثبات ذلك في الوقت الذي يتم فيه التسليم، أما في حالة عدم قيام المرسل إليه بإثبات الضرر الذي لحق ببضاعته فلا يمكنه الحصول على التعويض لأنه لم يثبت الضرر الذي لحق به، ومن أجل إثبات الضرر لأبد من القيام ببعض الإجراءات لإثبات حدوث الضرر للبضاعة سواء التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة، ويكون ذلك عن طريق عملية الإخطار أي إخطار الناقل بأن البضاعة تعرضت للتلف والهلاك، ولم يقم المشرع الجزائري بتعريف الإخطار من خلال القانون البحري الجزائري ولا المعاهدات الدولية المقصود من الإخطار، وإنما تركوا ذلك إلى الفقه والقضاء من أجل تعريف الإخطار.

1- سيد أحمد بن ديدوش، (دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري)، المجلة الجزائرية للقانون

البحري والنقل، العدد 07، 2015، ص 315.

2- رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 148.

2. تقادم دعوى المسؤولية:

من شروط قبول الدعوى، أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة، ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللازم، خاصة المسائل البحرية وطبيعة النشاط التي تنظمه في مجال التجارة الدولية، إذ ضبط المواعيد فيها يعتبر أمرا ضروريا⁽¹⁾.

المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري

سنتطرق في هذا المطلب إلى الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري (الفرع الأول)، ثم التحكيم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري:

يتضمن القانون البحري أحكاما تسمح في مجملها للمدعي برفع الدعوات أمام أكثر من محكمة حسب اختياره، تيسيرا له في التقاضي، فنصت المادة 745 في القانون البحري على: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني، والملاحظ أن المشرع الجزائري نقل المادة 34 من القانون الفرنسي لسنة 1966 حرفيا، فمن خلال استقراء المادة 745 فإنه لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختياريين هما: أولا ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام أي في مقر إقامة المدعى عليه طبقا للمادة 08 من قانون الإجراءات المدنية القديم إلا أن الأمر يختلف الآن بحيث نصت المادة 73 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف

1- محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 223.

فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن، الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك، وثانيا ترفع أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع لدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني وهذا طبقا لنص المادة 745/2 من القانون البحري، هذه القاعدة من جهة توسع للمدعي لاختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلا أو صاحب الحق في البضاعة، ومن جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية⁽¹⁾.

الفرع الثاني: التحكيم:

تسمح الكثير من الدول في قوانينها للمتخاصمين فض نزاعاتهم خارج المحاكم و الهيئات القضائية الرسمية وهذا ما يصطلح على تسميات بالطرق البديلة لفض النزاعات، و يأتي على رأس هذه الطرق التحكيم، واللجوء إليه له مبررات اقتصادية إذ كثيرا ما يتخوف المستثمرون الأجانب في الهيئات القضائية الوطنية و يرفضون عرض نزاعاتهم أمامها لتولد الاقتناع لديهم بصعوبة حياد القاضي و صعوبة ضمان عدم انحيازه لمواطنيه، طبعاً لا يقصد هذا التشكيك في نزاهة القاضي غير أنه، و كما أشار إلى ذلك بحق الكثير من الفقهاء، فإن القاضي ومن غير قصد سيحدث اختلالاً وعدم توازن بين الأطراف و سيميل إلى مواطنه على اعتبار أنه يتقاسم مع هذا المواطن تراثه الثقافي من الناحية اللغوية والاقتصادية، وخاصة القانونية، وهذه كلها سلبيات لا وجود لها في التحكيم ولذلك كان هذا الأخير وسيلة تلقى رواجاً كبيراً عند المستثمرين الاقتصاديين، وينقسم التحكيم بالنظر إلى من يتولاه إلى نوعين، فهو قد يتم من قبل مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوي و إداري و تتدخل في العملية التحكيمية، تنظيماً و إدارة و إشرافاً، و هذا هو التحكيم المؤسساتي، أما في النوع الثاني فإنه يرجع للأطراف أنفسهم تنظيم إدارة التحكيم دون اللجوء إلى هيئة التحكيم منظمة

1- رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 164.

وقائمة وهذا هو التحكيم الحر، حيث يتفق الأطراف مثلا على تعيين المحكومين ومقر التحكيم والقانون المطلق على إجراءات التحكيم⁽¹⁾.

المطلب الثالث: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

سننترق في هذا المطلب إلى فترة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول)، ثم تاريخ سريان مدة التقادم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: فترة التقادم:

تتميز مدة التقادم في مجال النقل البحري للبضائع بقصر آجالها سواء في التقنين البحري أو في اتفاقية هامبورغ، وهذا رغبة في إنهاء المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري، خشية من ضياع معالم الإثبات من جهة، وتراكم الدعاوى من جهة أخرى، وتتقادم دعاوى الشاحن - أو المرسل إليه - على الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسنة واحدة طبقا للمادة 743 من التقنين البحري، إلا أن هذه المدة يمكن - باتفاق الطرفين - تمديدها إلى سنتين، لكن بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى، في حين أن المادة 1/20 من اتفاقية هامبورغ حددت المدة بسنتين، ويجوز إطالة هذه المدة في أي وقت أثناء سريانها، بشرط أن يقع ذلك بإعلان كتابي يصدر من المدعى عليه لصالح المدعى، كما يجوز إطالة المدة عدة مرات بذات الكيفية (المادة 4/20 من الاتفاقية)، نلاحظ أن المدة المنصوص عليها في اتفاقية هامبورغ كافية لحماية الشاحن، عكس المدة المنصوص عليها في التقنين البحري، والمأخوذة من اتفاقية بروكسل 1924، وبالتالي فمن المستحسن على المشرع الجزائري الأخذ بالمدة المنصوص عليها في اتفاقية هامبورغ⁽²⁾.

1- سعيد مراد، المرجع السابق، ص 320.

2- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص 87-88.

الفرع الثاني، تاريخ سريان مدة التقادم،

لم يحدد المشرع الجزائري متى يبدأ سريان مهلة السنة، لكن المحكمة العليا في إحدى قراراتها قضت على أنه يمكن رفع دعوى على الناقل البحري بسبب فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة، ابتداء من تسليم البضاعة للمرسل إليه، أما المادة 2/20 من الاتفاقية فقد حددت ميعاد بدايته من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة كلها أو جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضاعة يبدأ حساب الميعاد من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه، وفي هذه الحالة يجب أن نقف على فرضيتين⁽¹⁾:

الفرضية الأولى: حالة حصول التسليم للبضاعة:

حسب هذه الفرضية، تحسب المدة من تاريخ التسليم، وإذا استغرق التسليم عدة أيام، فإنها تحسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه، في حين أن المادة 2/20 من الاتفاقية تشير إلى أن مدة التقادم تبدأ أيضا من يوم تسليم جزء من البضائع، والمقصود منها حالة الهلاك الجزئي الذي لا يتم فيه سوى تسليم جزء من البضاعة.

الفرضية الثانية: حالة عدم حصول التسليم للبضاعة:

يمكن تقسيم هذه الفرضية بدورها أيضا إلى ثلاث حالات:

الحالة 01: حالة حدوث هلاك كلي للبضاعة:

حسب هذه الحالة، تحسب مدة التقادم من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ويرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم إلى الميعاد المنفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

1- أمين خلفي، المرجع السابق، ص 89.

الحالة 02: حالة سلامة البضاعة لكن المرسل إليه لم يتسلمها لغيابه:

إذا كان ميعاد وصول السفينة واردا في سند الشحن، فإن مدة التقادم تبدأ من ذلك التاريخ، أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في سند الشحن، أو تم النقل على خطوط ملاحية غير منتظمة، وغير معلوم سلفاً ميعاد الوصول، فعلى الناقل إخطار المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة، وبالتالي يبدأ التقادم من تاريخ إخطار صاحب الحق في البضاعة بوصول السفينة، فإذا أهمل الناقل تنفيذ التزامه المتمثل في إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، فإن بدء التقادم يكون من تاريخ إخطار المرسل إليه بواقعة إيداع البضاعة لدى حارس، يعينه قاضي الأمور الاستعجالية.

الحالة 03: حالة حضور المرسل إليه لكنه امتنع عن تسلمها:

إن فعل الامتناع يعد بمثابة الاستلام الذي يبدأ منه سريان التقادم، وذلك دون حاجة إلى إخطاره بواقعة الإيداع.

خلاصة الفصل الثاني:

يمكن التوصل إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية ذات طابع خاص يبرزها طابع عمل النقل البحري والذي يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل.

والتزامات الناقل البحري بالاستلام والشحن والرص والتفريغ والنقل والمحافظة على البضائع، ما هو إلا تكملة للالتزامات الشاحن والأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

تبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه للبضاعة، ولا يستطيع التخلص منها إلا بعد تسليمها للمرسل إليه بحالة جيدة، مثلما ورد في سند الشحن، خلافا لذلك فإن المسؤولية تبقى متصلة بالناقل، إلى أن يثبت ان الأضرار لم تكن نتيجة لأخطائه بل تعود لأسباب أجنبية.

تلاوة



في خاتمة هذه الدراسة التي تتحدد بمسؤولية الناقل البحري الجزائية، لما يرتبه النقل عموماً والبحري خصوصاً من أخطار نتيجة حركية التجارة والمعاملات البحرية التي تتجاوز الحدود الداخلية إلى مختلف قارات العالم، حيث كان الاهتمام بهذا النوع من النقل "البحري" يتجاوز التشريعات الوطنية إلى الاتفاقيات الدولية التي تكرر أحكام خاصة بالناقل البحري وتشدد على المسؤول الأول على النقل وهو الناقل البحري، وسواء موضوع نقل أشخاص أو بضائع.

ومن خلال ما سبق في هذه الدراسة، من أهم النتائج التي تم التوصل إليها يمكن اجمالها فيما يلي:

✚ إذا كانت الأفعال التي جرمها المشرع تشكل اعتداء على حقوق الأفراد أيًا كانت طبيعة هذه الحقوق ومكان الاعتداء وزمانه، فإن الجرائم البحرية لا تخرج عن هذه القاعدة.

✚ فهي أفعال تتعلق أساساً بالمساس بسلامة وأمن الملاحة البحرية وانتهاكات للنظام العام على متن السفن.

✚ أو اتيان أفعال محظورة على متن السفن، كل ذلك أثناء الرحلات البحرية غير أن هذه الدراسة اقتصرت على النطاق الشخصي من المسؤولية على الناقل دون بقية أعضاء الطاقم البحري، كالربان والبحريون والبريون.

✚ تبين لنا أن مسؤولية الناقل البحري أساساً هي مسؤولية مدنية وفقاً للاتفاقيات الدولية لا سيما اتفاقية بروكسل وهمبورغ، حيث يسأل الناقل على الأضرار الناتجة عن الناقل البحري سواء هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية التي غالباً عقديتها مصدرها عقد النقل إلا بإثبات أن الأضرار سبب قوة القاهرة.

✚ وقد تأثر المشرع الجزائري بكل من اتفاقية بروكسل وهمبورغ، من حيث افتراض الخطأ وقد جعل بأحكام القانون البحري مسؤولية الناقل من النظام العام لا يجوز مخالفتها وكل شرط يخالف أحكامه يعد تعسفي مصيره البطلان من المواد 770 وما بعدها.

✚ إن قيام الناقل ببعض الأفعال والمخالفات تجعل مسؤوليته تتجاوز المسؤولية المدنية والتعويض لجبر الضرر، ويسأل جزائيا ويستوجب عقوبات جزائية لخطورة الأفعال التي تعد انتهاكات للملاحة البحرية والتي من صورها انتهاكات لأمن الملاحة البحرية ومنها:

✎ الإبحار في حالة سيئة للملاحة حيث تتحدد طبيعة الجريمة (مخالفة، جنحة، جناية) حسب خطورة ما يترتب على هذا الإبحار (وفاة، جروح، أو عجز كلي أو مؤقت).

✎ مخالفة التنظيمات البحرية، والتي يترتب عليها حدّ فقدان السفينة.

✎ المساس بنظام الملاحة البحرية كإهمال هوية السفينة أو عدم الحيازة للسجل.

✎ المساس بالانضباط كالسكر على متن السفينة.

كما اتضح لنا أن الجرائم البحرية تخضع كقاعدة عامة لأحكام قانون العقوبات في أركانها وشروط قيام المسؤولية وموانعها، ولم يخصصها المشرع في القانون البحري في أحكام وإجراءات خاصة وهو ما يستدعي من المشرع خصها بأحكام نظرا لخطورة الأفعال التي تقع بحرا منها براء.

قائمة المصادر

والمرادج



أ. النصوص القانونية:

- 1) الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، وانضمت إليها الجزائر بموجب: مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964.

ب. النصوص التشريعية:

- 1) الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.

ثانياً: المراجع:

أ. الكتب:

- 1) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1991.
- 2) أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، دون طبعة، 2000.
- 3) بوبكر سخري، القانون البحري، دار هومه للنشر، الجزائر، دون طبعة، 2005.
- 4) عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2002.
- 5) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حري وشركائه، الإسكندرية، مصر، الطبعة الثالثة، 2008.

(6) محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1990.

(7) هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2008.

ب. الأطروحات والمذكرات:

(1) سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

(2) محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010.

(3) وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017.

(4) أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

(5) خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2012.

- (6) رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2012.
- (7) عمار مزياني، المسؤولية الجزائية لمسيرى المؤسسات، رسالة ماجستير في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2004.
- (8) كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2017.
- (9) لبنى بوجلال، موانع المسؤولية الجزائية في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2012.
- (10) معتز حمد الله أبو سويلم، المسؤولية الجزائية عن الجرائم المحتملة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2014.
- (11) إكرام قانة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2018.
- (12) بشرى عز الدين، موانع المسؤولية الجزائية في الفقه الإسلامي وقانون العقوبات الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2019.
- (13) فاطمة الزهراء بوطالب، الجنون مانع من موانع المسؤولية الجزائية، مذكرة ماستر في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2014.

14) فاتح تدريست، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي كنموذج للاتجاهات الحديثة للمسؤولية الجزائية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2017.

15) هشام قاسي، نوفل طيار، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، الجزائر، 2020.

16) أحمد النعيمات، أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى موافقتها مع الاتفاقيات الدولية، بحث منجز بدعم من جامعة البلقاء التطبيقية خلال إجازة التفرغ العلمي، كلية السلط للعلوم الإنسانية، جامعة البلقاء التطبيقية، الأردن، 2018.

ج. المقالات:

1) أحمد مدني، (مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، 2015.

2) أمينة بورطال، (انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 01، 2018.

3) حلو عبد الرحمان أبو حلو، (الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية)، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، جامعة اليرموك، إربد، الأردن، المجلد 11، العدد 01، 2014.

4) سيد أحمد بن ديدوش، (دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، 2015.

- (5) عبد الرحمان خلفي، (المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية عن جريمة تبييض الأموال)، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد 01، 2011.
- (6) عبد الكريم بوقادة، (القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري)، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 04، 2017.
- (7) ليلى قماز، (بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة)، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، العدد 07، 2009، ص 102.
- (8) محمد ياسين بوزوينة، (دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، د.ت.ن.
- (9) نور الدين بلغازي، (نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم)، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد 01، 2017.

د. المواقع الالكترونية:

- 1) <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws>

فہرست

الموضوعات



الصفحة	الموضوعات
	شكر و عرفان
	اهداء
	قائمة المختصرات
02	مقدمة
	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمسؤولية الناقل البحري
09	تمهيد
	المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري
10	المطلب الأول: مفهوم الناقل البحري في القانون الجزائري
10	الفرع الأول: تعريف الناقل البحري
12	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
16	المطلب الثاني: مفهوم المسؤولية الجزائرية
16	الفرع الأول: تعريف المسؤولية الجزائرية
17	الفرع الثاني: أركان المسؤولية الجزائرية
20	الفرع الثالث: شروط قيام المسؤولية الجزائرية وموانعها
24	المطلب الثالث: مبدأ وحالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري
24	الفرع الأول: حالة الوفاة أو الإصابات الجسمية
25	الفرع الثاني: حالة فقد أو تلف الأمتعة
	المبحث الثاني: صور الجرائم البحرية للناقل البحري

27	المطلب الأول: المخالفات البحرية
27	الفرع الأول: تعريف المخالفات البحرية
27	الفرع الثاني: تصنيف المخالفات البحرية
29	المطلب الثاني: الجنح والجنايات البحرية
29	الفرع الأول: المساس بأمن الملاحة البحرية
30	الفرع الثاني: المساس بنظام الملاحة البحرية
32	الفرع الثالث: المساس بالانضباط والنظام على متن السفينة
34	خلاصة الفصل الأول
الفصل الثاني: أحكام الناقل البحري في القانون الجزائري	
36	تمهيد
المبحث الأول: نطاق المسؤولية الجزائية للناقل البحري	
37	المطلب الأول: النطاق الزمني للمسؤولية الجزائية للناقل البحري
37	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري أثناء استلام البضاعة من الميناء
39	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري اتجاه البضاعة بعد الوصول
42	المطلب الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية الجزائية للناقل البحري
42	الفرع الأول: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
43	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع أو المختلط
45	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له
47	المطلب الثالث: حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية

47	الفرع الأول: الأخطاء الملاحية وحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة
48	الفرع الثاني: حالة السبب الأجنبي
48	الفرع الثالث: حالة وجود عيب في البضاعة وخطأ الغير
المبحث الثاني: الأحكام الخاصة بفض نزاعات مسؤولية الناقل البحري	
49	المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري
49	الفرع الأول: أطراف الدعوى
52	الفرع الثاني: إجراءات الدعوى
52	المطلب الثاني: الجهة القضائية المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري
43	الفرع الأول: الاختصاص القضائي في القانون البحري الجزائري
53	الفرع الثاني: التحكيم
54	المطلب الثالث: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري
54	الفرع الأول: فترة التقادم
55	الفرع الثاني: تاريخ سريان مدة التقادم
57	خلاصة الفصل الثاني
59	خاتمة
62	قائمة المصادر والمراجع
69	فهرس الموضوعات