

دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة. والضرر اللاحق بالبضاعة ، لا مناص له إلا أن يرفع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً للأحكام المقررة في القانون البحري ، فالناقل البحري مسؤول وفقاً لأحكام القانون وعلى ما سلف تبيانه عن هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة بين استلامه لها في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ ، وهو مسؤول كذلك عن تأخير وصول البضائع. وحيث يحرم الناقل البحري من التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية فإنه يلتزم بتعويض كامل الضرر . وحساب التعويض هنا يكون على أساس قيمة البضاعة الجارية ، أما التعويض عن الخسارة البحرية للبضائع فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة . كما يحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقاً للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه تفريغها المادة 806 من القانون البحري.

ورغم أن تقدير التعويض من سلطة قاضي الموضوع فإن تعيين العناصر المكونة للضرر والتي يجب أن تدخل في حساب التعويض تعد من مسائل القانون التي تخضع لرقابة المحكمة العليا.

أولاً- أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري.

طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري و الشاحن ، إلا أن تنفيذ العقد لا يبقى العلاقة القانونية في هذا الإطار البسيط ، فكثيراً ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه فيثور التساؤل أولاً حول مدى رفع المسؤولية التعاقدية للناقل البحري من قبل الشاحن والمرسل إليه .؟

ومن جانب آخر قد يكون المضرور شخصاً أجنبياً عن عقد النقل ، ومع ذلك يرجع على الناقل البحري بالمسؤولية ، ويكون ذلك إما بالحلول محل صاحب الحق في الرجوع على الناقل، وإما لأجل اقتضاء تعويض عن الأضرار التي تلحق به شخصياً ، ولذلك يجب بيان مدى جواز رجوع الغير بالمسؤولية على الناقل البحري وأثر ذلك.

وفي المقابل إذا كان الناقل البحري الذي تعهد للشاحن بنقل البضائع بحراً هو الذي يتولى إنجاز النقل إلا أنه قد يعهد به أو بجزء منه إلى شخص آخر ، وعلى ضوء اتفاقات الأطراف يتبين مدى ارتباط الشاحن بالناقل الذي تولى فعلاً إنجاز النقل البحري أو جزء منه من عدمه ، فيثور التساؤل حول مدى جواز الرجوع على الناقل الفعلي .
ومن جانب آخر لا شك في أن الناقل البحري ينجز النقل من الوجهة المادية بواسطة تابعيه،وقد ينشأ الضرر عن خطأ ارتكبه أحد التابعين ، وإزاء مختلف الفروض التي تنشأ عن إثارة. مسؤولية الناقل البحري ، فنعرض للمدعي بالمسؤولية الفرع الأول ثم للمدعي عليه الفرع الثاني.

1- المدعي بمسؤولية الناقل البحري

كما رأينا سابقاً، الناقل البحري يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أو التأخير الذي أضرار بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير تسليمها ، ومن ثم يجوز أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير .

أ: الشاحن

الشاحن هو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل ويتولى 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 رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه .
ويكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال ، أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضائع في ميناء الوصول أو كان من المقرر أن يستلمها شخص آخر ، وبغض النظر عما إذا تم تعيينه أو كان قابلاً للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول على حسب شكلها .

ولكن يجب مراعاة أن هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل، هو جواز رجوع المتعاقد لمصلحته على الناقل البحري بالمسؤولية ، وإذا كان من حق الشاحن مطالبة الناقل بتنفيذ ما تعهد به تجاه الغير إلا أنه لا يجوز أن يسأل الناقل البحري عن ذلك الضرر مرتين .

ب: المرسل إليه

المرسل إليه هو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع ، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأً له، ومؤدى التعاقد لمصلحة المرسل إليه أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل البحري يخوله الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم وغالب الأحوال أن المرسل إليه هو من يدعي مطالباً بتعويضه عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة.

ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها. فصدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015 قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة السونطراك . والرامية إلى تعويض الخسائر لكونهما لم تبررا صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن. فعادة ما يعين المرسل إليه في وثيقة الشحن إذا كانت إسمية، وإذا كانت لأمر يذكر إسم الشخص الذي تكون لأمره ، وفي حالة التحويل تكون لآخر مظهر لها ، فلما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة ، ويوجب القانون التحقق والتأكد من المرسل إليه بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن، حيث نصت المادة 787 على أنه : " يجب أن توضع طريقة التحقق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن".

و يستخلص من هذا النص، أنّ التأكد من شخصية المرسل إليه ينبغي الاتفاق عليها بين أطراف عقد النقل البحري بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن.

غير أنه ونظراً للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة بحراً فإن المرسل إليه غالباً ما يكتتب عقد تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته، وذلك حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه، ولذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين. بجانب المرسل إليه وهذا ما يسمى بدعوى الحلول طبقاً لنص المادة 744 من القانون البحري.

ج:الغير.

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري ، ولا شك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية ، حيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري ، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير .

ويترتب على ذلك، أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية. التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر ، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقررها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية .إلا أنه وإن كان رجوع الغير يستند إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلا أن مسؤولية الناقل تكون محدودة تجاه الغير ، وهذا تطبيقاً للمادة 813 من القانون البحري التي نصت على أنه : " تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية"

والجدير بالذكر أنه يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حلوله محل المرسل إليه أو بجانبه ، فالمسؤولية المشارية هنا هي مسؤولية عقدية وهي تسمى بدعوى الرجوع .وبالتالي يحل المؤمن محل المرسل إليه المضرور بدعوى الحلول وهي منصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري 2 والمادة 118 من قانون التأمينات والتي نصت على أنه:

يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة"

2- المدعى عليه بمسؤولية الناقل البحري

ترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرًا 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 مجهزة السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

أ: الناقل المتعاقد وتابعيه.

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه ، وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها، وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه ، ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل ، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلا عن تنفيذ مرحلة النقل الأولى ضمان استمرار تنفيذ مراحلها بواسطة الناقلين اللاحقين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري ، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذاً لعقد النقل .فهذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها. وقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل بواسطة . وثيقة شحن مباشرة ، فنصت المادة 764 من القانون البحري على أنه إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين .

فالنقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وهذا ما تؤكدته المادة 765 من القانون البحري .

فمن خلال استقرار المواد المذكورة أعلاه، يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه ، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل ، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الخسائر . وبالتالي فإنه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد ؛ أي الناقل الأول ، على أنه إذا لم يستطع إثبات أي جزء من النقل هلكت فيه البضاعة عد كل من الناقلين مسئولاً بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها.

ب: الناقل الفعلي.

الناقل الفعلي هو ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها . و الملاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس مشرعين آخرين، مثل المشرع المصري الذي نص في قانون التجارة البحرية المصري على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك ، مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسئولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل فالمشرع الجزائري نص على حالة واحدة وهي حالة توقف الرحلة لسبب ما ، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر، وهذا ما تضمنته المادة 776 من القانون البحري، و هي حالة اضطرارية وليست اتفاقية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي كما حـ ددها مشرعين آخرين مثل المشرع المصري كما بينا ذلك أعلاه.

ما تجدر الإشارة إليه في الأخير، أن الممارسة العملية اليوم تفرض هذا التعدد في الناقلين، خاصة في استغلال الخطوط الملاحية في تجمعات بحرية أو في شكل إتحاد بين المجهزين في هذه الحالة ولأسباب تجارية، فإن مطبوعة وثيقة الشحن تحمل في الأعلى مجموع شركات الملاحية عضو في هذا الإتحاد، مما يصعب معه على المرسل إليه تحديد

الناقل المسؤول . و بصفة عامة مثل هذه الوثيقة لا تسمح بمعرفة الناقل الحقيقي، في حين هذا التجمع هو ذاته لا يحمل بالضرورة الشخصية المعنوية وليس له في كل الأحوال صفة الناقل، فمثلا مجلس باريس، قضى بأن هذه التجمعات ليست هي في حد ذاتها شركة ملاحية للنقل ولا تقوم بعمليات النقل البحري، مؤكدا على أن عملية النقل لا تكون إلا للشركات التي هي عضو في هذه التجمعات وليس للتجمع بحد ذاته ، و ما على المرسل إليه حامل وثيقة الشحن الذي يريد رفع دعوى المسؤولية سوى تحديد هوية عضو التجمع الذي يعتبره الناقل الذي تعاقده معه، على اعتبار أنه من الممكن معرفة هوية الناقل من اسم السفينة بمراجعة دفتر تسجيل السفن لأن اسم السفينة عادة يدرج في وثيقة الشحن، و هذا يفترض طبعا أن يكون الناقل مالك السفينة .وإذا لم يكن كذلك و هو الأغلب ، فإن صاحب الحق في البضاعة ليس له أي حل سوى رفع الدعوى على كل أعضاء التجمع طالبا مسؤوليتهم بالتضامن وما عليهم إلا أن يحددوا هم الناقل الحقيقي.

ج- مجهز السفينة

الأصل أن ترفع دعوى التعويض إلى جبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقول بحراً على الناقل البحري ، فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية ، غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 754 من القانون البحري التي نصت على أنه : "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن ، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح"

وهذا ما أقرته المحكمة العليا حينما قضت أنه: " من المقرر قانوناً ، أنه عند عدم ذكر اسم حينما الناقل بوضوح في وثيقة الشحن ، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ، ويكون مسؤولاً عن النقل، ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقاً للقانون".

وهذه نقطة تحسب للمشرع الجزائري عندما اعتبر أن مجهز السفينة هو الناقل في حالة عدم ذكر اسم الناقل أو تم ذكره بشكل غير دقيق أو صحيح ، وهي تجسد الحماية القانونية للشاحن .

فالمشرع الجزائري قرر حماية خاصة للشاحن، فرفع عبء البحث عن الناقل أو الربان ، واللجوء إلى مجهز السفينة لمقاضاته عن تعويض الضرر اللاحق بالبضاعة و بمعنى أوسع، فإن مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر، ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة لا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري ، إذ يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل البحري للتعرف على مالكيها ، فكما هو معلوم فإن لكل سفينة سجل تدرج فيه قيود عديدة، اسم مالك السفينة ومحل إقامته ، أو مقره وكذلك مجهز السفينة ، وهذا ما نصت عليه المادة 35 من القانون البحري، كما أنه وتطبيقا للمادة 43 من القانون البحري فإن دفتر تسجيل السفن يكون في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن، أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة.

أما في حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل، وذلك ضمن الفروض الثلاثة التالية:

1- في حالة استئجار السفينة لمدة معينة، المستأجر له صفة الناقل وليس المالك ، وذلك إعمالا لأحكام المادة 701 التي نصت على أنه : "يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة"

2- في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة ، المؤجر هنا يحتفظ بتسيير السفينة تجارياً ، وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري وهذا ما نصت عليه المادة 651 من القانون البحري بأنه : "يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة".

3- وأما في حالة استئجار السفينة بهيكلها، فيتمتع المستأجر بالتسيير التجاري ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك طبقاً لأحكام المادة 730 من القانون البحري التي نصت على أنه: " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة ، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".

إذن في حالة إيجار السفينة يمكن للمرسل إليه أن يرفع، حسب ظروف كل قضية، فتارة يكون المدعى عليه المؤسسة المؤجرة وتارة أخرى تكون المؤسسة المستأجرة وذلك اعتماداً على بيانات وثيقة الشحن.