

ماستر 01 القانون البحري و النقل

-مقياس عقد النقل البحري-جانفي 2026

-الإجابة النموذجية-

السؤال: أجب بصحيح أو خطأ مع التعليل بالإستناد إلى المبادئ و الأسانيد القانونية المقررة.

1- الاتفاق على 25 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من البضاعة الهالكة كحدٍ لمسؤولية الناقل قبل و بعد الروافع: شرطٌ باطل وفق القانون البحري الجزائري(02.5ن).

خطأ : الشرط صحيح حيث تسري قواعد القانون البحري الجزائري الأمرة على مدة مسؤولية الناقل الممتدة من استلام البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه طبقا للمادة 802 قانون بحري جزائري، إلا أنه يمكن تحديد مسؤولية الناقل بموجب شرط تعاقدى عن المدة السابقة و اللاحقة للنقل البحري الصرف، أي قبل وضعها تحت الروافع عند القيام-قبل الشحن- و بعد وضعها تحت الروافع في ميناء الوصول-بعد التفريغ- و الاتفاق على حد أقل من الحد القانوني الوارد في المادة 805 ق.ب.ج المتمثل في 30 وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد من البضاعة الهالكة، و هذا طبقا للمادة 812 فقرة أ

2- تطبيقا لقواعد روتردام عدم تحديد هوية الناقل في سند الشحن: قرينة قانونية قاطعة على أن مستأجر السفينة هو الناقل. (02.5ن)

خطأ: وفق المادة 2/37 من قواعد روتردام عدم تحديد هوية الناقل في سند الشحن قرينة بسيطة على أن مالك السفينة هو الناقل ، يدحضها بإثبات أن السفينة وقت النقل كانت مؤجرة عارية غير مجهزة و يحدد هوية مستأجرها ، و عنوانه ، فيفترض أن هذا المستأجر هو الناقل و يمكن للمستأجر أن يدحض افتراض أنه الناقل بتحديد هوية الناقل و عنوانه

3- المرسل إليه مدين للناقل البحري بأجرة الحمولة لمجرد خلق سند الشحن من عبارة: الأجرة مستحقة عند الإقلاع (02.5ن)

خطأ: يتمتع سند الشحن بقوة ثبوتية فيما يخص البيانات الواردة فيه، فلا تكون أجرة النقل البحري مستحقة الدفع في ميناء التفريغ إلا بموجب صيغة صريحة في سند الشحن-المادة 791 ق.ب.ج- و عندها يكون المرسل إليه مدينا به طبقا للمادة 797 ق.ب.ج فإن خلا سند الشحن من إشارة دفع الأجرة عند الوصول فلا يمكن للناقل إثبات خلاف ما ورد في السند في مواجهة المرسل إليه أو الحامل الشرعي الذي تصرف بحسن نية اعتمادا على عدم وجود البيان تطبيقا لقاعدة الحجية القاطعة لسند الشحن في مواجهة الحامل الشرعي

4- وفق قواعد روتردام: لا يستفيد مقاول الشحن و التفريغ المتابع من طرف المرسل إليه من حدود مسؤولية الناقل تطبيقا لمبدأ نسبية العقد. (02.5ن)

خطأ: مقاول الشحن و التفريغ بموجب أحكام اتفاقية روتردام طرف منفذ بحري شرط أن يتصرف نيابة عن الناقل و أن ينفذ إحدى التزامات الناقل خلال الفترة بين وصول البضائع إلى ميناء الشحن و مغادرتها

من ميناء التفريغ طبقا للمادة 1 فقرة 7 ، فنُخضعه الاتفاقية لنظام مسؤولية مماثل لنظام الناقل الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن-المادة 1 فقرة 5- كما تعترف قواعد روتردام بالحق لأصحاب البضاعة في رفع دعوى مباشرة ضد الطرف المنفذ البحري تطبيقا لنظرية التجمع العقدي دون أن يكون ذلك خروجاً عن مبدأ نسبية العقد حيث يعد طرفاً في مجموعة عقدية بموجب رابطة موضوعية نظراً لوحدة المحل و الهدف. ورغم مفاضاته من قبل الطرف الذي لم يطلب خدماته فإنه يستفيد من شرط هيمالايا النظامي بحيث يستفيد من حدود مسؤولية الناقل في حالة الضرر الذي يصيب البضاعة -875 وحدة حسابية عن كل طرد أو 3 وحدات حسابية عن كل كيلو غرام- و هذا طبقاً للمادة 19 من الاتفاقية و هذا على خلاف اتجاه المشرع الجزائري حيث يستفيد مقاول الشحن و التفريغ من شرط هيمالايا النظامي لكن في حدود المسؤولية العقدية بمقتضى دعوى رجوع يرفعها الناقل ضد المقاول طبقاً للمادة 915، 916 ق.ب.ج

5- يتخلص الشاحن من الحريق كحالة للإعفاء من المسؤولية بإثبات خطأ الناقل البحري في وقوع الضرر. (02.5ن).

خطأ: و إنما بإثبات خطأ الناقل في وقوع الحريق: فإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة الحريق هو في الأصل تلقائي، فيثبت الناقل علاقة السببية بين الضرر و الحريق، و يلتزم صاحب الحق بإثبات خطأ الناقل في وقوع الحريق و ليس في وقوع الضرر و تلف البضاعة، فيثبت الخطأ التجاري للتخلص من حالة الإعفاء. فإن بقي سبب الحريق مجهولاً، استفاد الناقل من حالة الإعفاء. 803/ج ق.ب.ج، 2/4 بروكسل، 5/5 هامبرج، 3/17 و روتردام

6- بتطبيق اتفاقية بروكسل، شرط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الإقتصادي الناشئ عن التأخير مخالف للقواعد الأمرة للاتفاقية. (02.5ن)

خطأ: حيث أن اتفاقية بروكسل ل1924 المعدلة ببروتوكول 1968 لم تنص على أحكام التأخير، و إنما اكتفت بمعالجة التعويض عن الضرر الناتج عن الهلاك و التلف، بذلك فإن الضرر الإقتصادي الناجم عن التأخير يخرج عن نطاق قواعدها الأمرة، فيكون شرط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الإقتصادي الناشئ عن التأخير تجسيدا للحرية التعاقدية صحيحاً ما لم يتضمن سند الشحن شرط برامونت لتطبيق الاتفاقية على حالة تأخر البضاعة المنقولة

7- تعد حمولة سطح السفن بضاعةً وفق اتفاقية بروكسل مادام الشحن قانونياً، ما يؤدي إلى بطلان شرط إعفاء الناقل من المسؤولية: (02.5ن) استبعدت اتفاقية بروكسل النقل الذي يتم فيه الشحن على سطح السفن من نطاق تطبيقها بحيث اعتبرت المادة 1/ج منها أن مصطلح البضائع لا يشملها مادام الشحن قانونياً يتوافر فيه شرطين أن يذكر في سند الشحن على شحنها على السطح و و أن يتم ذلك فعلاً ، فيخضع النقل للحرية التعاقدية و تكون شروط الإعفاء من المسؤولية صحيحة. فإن تخلف أحد الشرطين كأن يتم الشحن دون وجود اتفاق بين الشاحن و الناقل، كان الشحن غير قانوني و كانت حمولة السطح بضاعة تخضع للقواعد الأمرة للاتفاقية ، و حينها يكون بند إعفاء الناقل من المسؤولية باطلاً.

8- بموجب أحكام اتفاقية النقل البحري لـ 2008 : لا يستفيد الناقل البحري من حدّ 3 وحدات حسابية للكيلوغرام الواحد من البضائع في حالة التسليم غير القانوني(02.5ن)

خطأ: لا اختلاف بين سقف التعويض عن الضرر الذي يصيب البضاعة و الضرر الناتج عن التسليم غير القانوني في قواعد روتردام و المقدر ب 875 وحدة حسابية للطرد أو 3 وحدات حسابية للكيلوغرام الواحد من البضائع محل المطالبة و هذا طبقاً للمادة 1/59 من الاتفاقية التي وسعت من نطاق الاستفادة من حدود

المسؤولية. حيث يتمسك الناقل بالحد عن أي ضرر لحق المدعي نتيجة إخلاله بأي التزام ناشئ عن العقد
و لو لم تتضرر البضاعة من بينها اخلاله بالإلتزام بالتسليم

أستاذة المقياس: قماز ليلي