



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة د. الطاهر مولاي سعيدة - سعيدة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



النظام القانوني لعقد النقل البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر

التخصص: قانون الاقصادي

تحت إشراف الأستاذ:

- لربي مكي

من إعداد الطالب:

- مصطفى حسين

لجنة المناقشة

الأستاذ: لربي مكي مشرفا و مقرا

الأستاذ: رقراقي زكرياء رئيسا

الأستاذ: فليح كمال عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2016/2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى أعر مخلوقين في هذه الدنيا والداي
الكريمان.

شكر وعرّفان

الحمد و الشكر لله تعالى الذي وفقني و أعانني على اتمام هذا العمل المتواضع
كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى:

- الأستاذ المشرف الأستاذ لربي مكي على قبوله الإشراف على هذه المذكرة
و على توجيهه و حرصه على انجاز و انجاح هذه المذكرة.

كل الشكر و التقدير إلى لجنة المناقشة الموقرة التي قبلت مناقشة هذه
المذكرة، راجيا أن يكون بحثي هذا على مستوى يرضي أساتذتي الكرام.
و كل الشكر إلى جميع من ساهم في إتمام هذا العمل، من قريب أو من

بعيد.

العقيدة

ينتمي البحر إلى الطبيعة قبل انتمائه إلى القانون، و هو على هذا النحو يمثل أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره. و يرجع السبب في تلك الأهمية إلى كونه ليس فقط وسيلة جوهريّة للتعارف و الاتصال بين الشعوب، و إنما جسرا ضخما للتجارة و مخزنا هائلا للثروات و الموارد الطبيعية.

فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشارا لا سيما و أن البحار و المحيطات تغطي ثلاثة أرباع المسطح الكلي للكرة الأرضية. و يزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلة عليه فما من شك أن توقف حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول يعني إفلاسا محققا للعديد من الصناعات فيها، بل و قد يصل الأمر إلى حد التأثير سلبا على اقتصاد تلك الدول. و قد شعر العاملون في البحر منذ زمن طويل بحاجتهم الملحة إلى وضع تنظيم قانوني للعلاقات الناشئة عن نشاطهم البحري بما يتلاءم مع طبيعة و ظروف مسرح الحياة البحرية.⁽¹⁾

و للنقل البحري أهميته من الوجهة الاقتصادية و التجارية إذ تعتمد البلاد بصفة أساسية على هذا النوع من النقل سواء بالنسبة لصادراتها أو وارداتها. و قد وعى العالم في العصر الحديث حقيقة أساسية و هي أن توقف معدل الأداء الطبيعي يؤدي حتما إلى تدهور القوى الصناعية الكبرى، أو على الأقل و في أحسن الظروف، إلى ركود في أنشطتها، و الاضطرابات الناشئة عن إغلاق قناة السويس في عامي 1956، 1967 هددت جديا التقدم الاقتصادي في أوروبا.

و قد ازداد في العصر الحديث حجم البضائع المنقولة بحرا، فالدول الصناعية تعوزها في الغالب المواد الخام فتستوردها بالتالي من الدول التي تتوفر فيها، كذلك فإن ازدياد عدد السكان في بعض المناطق مثل إفريقيا و الشرق الأوسط و آسيا و عدم كفاية ما تنتجه تلك البلاد من مواد غذائية لسكانها يدعوها إلى استيراد ما يفي بحاجاتها من الدول التي لديها فائض منها، و جانب كبير من تلك المواد ينقل بطريق البحر. و رغم تقدم النقل الجوي للبضائع و تضاعف مقدار البضائع منقولة جوا عدة مرات إلا أنه مزال للنقل البحري التفوق في هذا المجال نظرا لضخامة حمولة سفن البضائع، و ضآلة تكلفة النقل بالبحر عنها بالجو.

(1). محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 3.

و عقد النقل البحري بالمعنى الدقيق المعروف الآن هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع بحرا لحساب شخص آخر هو الشاحن لقاء أجر معلوم.⁽¹⁾

و لقد دفعت الأهمية الكبيرة للنشاط البحري المشتغلين بالبحر إلى تنظيم ما ينشأ عنهم من علاقات بقواعد قانونية تتلاءم مع البيئة البحرية بما تضمنه من خصوصيات فريدة تتمثل في المخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية، و الصعوبات التي تواجه الأشخاص الذين يعملون في السفينة باعتبارها أداة الملاحة.⁽²⁾ وتظهر عملية النقل البحري للبضائع في شكل تصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، والذي قد يتم في عدة صور مثل إيجار سفينة لمدة معينة (الإيجار بمدة) أو لعدة رحلات معينة (الإيجار بالرحلة أو السفرة) وإما أن يتم في صورة عقد نقل يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، فعقد إيجار السفينة مجهزة لمدة معينة هو عقد يضع بمقتضاه المالك سفينة مجهزة بطاقمها تحت تصرف الشاحن لمدة معينة و إيجار السفينة لسفرة أو بالرحلة هو عقد بمقتضاه تؤجر كامل السفينة أو بعضها و توضع تحت تصرف المستأجر لسفرة أو لعدة سفرات معينة، و قد ينصب العقد على كامل السفينة أو على جزء منها.

كما أنه قد لا يكون موضوع تعاقد الطرفان هو السفينة و إنما البضائع و ذلك من أجل نقلها لمكان لآخر ولا يتدخل المستأجر في إدارة السفينة و إنما يرتبط كل من الطرفان بواسطة سند شحن البضاعة الذي هو موضوع التعاقد بينهما. وقد أصبحت هذه الصورة أكثر شيوعا بسبب كثرة السلع و المنتوجات محل التسويق فالشاحن هو الذي يتولى وحدة إدارة السفينة سواء من الناحية الملاحية أو التجارية، ولم يعد شريكا في العمليات التجارية كما لم يعد للمؤجرين مكانا لهم أو لبضائعهم على السفينة بل أصبح مقاولا للنقل يتعهد بتنفيذ عما يستهدفه التاجر الشاحن وهو نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه وتسليمها إلى المرسل إليه وهذه هي الصورة المتعارف عليها حاليا، والتي تستعمل سند الشحن والتي

(1). كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، 2002، ص 5.

(2). جلال وفاء محمددين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1997، ص 11.

عند التحميل الفعلي للبضاعة على السفينة، غير أننا نجد الناقلين لهذا العقد هم الطرف الاقتصادي الأقوى، ويصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها الناقل في وثيقة الشحن لا سيما فيما يتعلق بالأجرة و كذا الإعفاء من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة، هذه الشروط ألحقت ضررا بليغا للشاحنين أدت للمطالبة بالحد منها هذا الأمر أدى إلى نشوء نزاع كبير اشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين والبنوك ذلك أن المؤمن حينما يحل محل مسؤوليته وكذلك الأمر بالنسبة للبنوك التي تقدم الاعتماد المستندي للشاحن مصدر الائتمان المستندات الممثلة للبضاعة و أهم وثيقة هي سند الشحن فإذا ما تضمنت هذه الأخيرة شروط الإعفاء من المسؤولية للبضاعة و أصبح الائتمان ضعيفا وغير مجدي وقد تضخم النزاع إلى أن أصبحت دولا أطرافا فيه وانقسمت الدول إلى دول ذات أساطيل تدافع عن الناقلين ودولا مصدرة أو مستوردة للبضائع تدافع عن الشاحنين وصدرت مجموعة من القوانين والمعاهدات ومن بينها مؤتمر دبلوماسي في لاهاي الذي تم توقيعه في 25 أغسطس 1924 ببروكسل ويضمن بروتوكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي أو يتضمن أحكامها قانون داخليا و تطبق في نطاق ضيق لأنها تطبق على العلاقات الدولية فقط ولقد انضمت إليها الجزائر منذ 13 أبريل 1964.⁽¹⁾

ونظرا لهذه الأهمية فإن المشرع الجزائري نظم قواعد هذا النوع من النقل وذلك المؤرخ بتقنينه لمجموعة من الأحكام والنصوص القانونية المتمثلة في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

وبهذا منذ 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري وإشراكه في السياسة التنموية الوطنية وهذا التعديل المتضمن القانون البحري الجزائري يعكس توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق وتشجيع الاستثمار الوطني والأجنبي في القطاع البحري هذا على مستوى التنظيم القانوني، لكن الجانب

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر في الحقوق تخصص إدارة و أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة جيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2014-2015، ص 11.

العلمي والمقصود بذلك المفكرون والباحثون لم يولوا هذا القطاع جانب من اهتماماتهم وهو ما جعل الأبحاث والكتابات تقل في هذا المجال خاصة باللغة العربية وبأقلام جزائرية.⁽¹⁾

و بصدد دراستنا لهذا الموضوع نجد أنه لا يخلو من طرح العديد من الإشكاليات تتمحور حول: ماهي الأحكام العامة للعقد النقل البحري؟ و متى تثور مسؤولية الناقل البحري و ماهي طرق الدفع التي أقرها القانون للناقل البحري؟

و حتى تكون إجابتي عن ذلك، إجابة سليمة و وافية اتبعت المنهج التحليلي في دراستي و لهذا اقترحت دراسة هذا الموضوع في فصلين متتالين بحيث يخصص الفصل الأول، لماهية عقد النقل البحري و الذي عالج فيه مفهوم عقد النقل البحري و ذلك في المبحث الأول أما الثاني فتطرق فيه إلى آثار العقد النقل البحري، أما الفصل الثاني فتطرق فيه إلى مسؤولية الناقل البحري و قسمته إلى مبحثين الأول تناولت فيه أساس مسؤولية الناقل البحري أما الثاني أحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري.

(2). دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2005-2006، ص 3-4.

الفصل الأول

الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري

عقد النقل البحري هو وسيلة قانونية لتنفيذ عملية النقل و ما يتصل بها من عقود، و هو لا يختلف في جوهره عن العقود الأخرى إلا فيما يتعلق بوسيلة التنفيذ هذا الأخير، فهو عقد رضائي يلتزم بموجبه الناقل بأن ينقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر، عن طريق البحر، لحساب شخص ثاني هو الشاحن الذي يلتزم بدفع الأجرة مقابل ذلك.

و سنتعرض في هذا الفصل إلى مفهوم عقد النقل البحري مع خصائصه، و كيفية تكوينه و هذا في المبحث الأول، أما في المبحث الثاني فسنستطرق إلى آثار عقد النقل البحري.

المبحث الأول: مفهوم و تكوين عقد النقل البحري

نتناول في هذا المبحث بعناية تعريف عقد النقل البحري و كذلك تعريف الذي جاء به المشرع الجزائري، إضافة إلى تعريف الوارد في الاتفاقيات الدولية، مع ذكر خصائصه و كيفية تكوينه و اثباته

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري

و نتطرق في هذا المطلب لتعريف العقد، و تبيان خصائصه، و ما يميزه عن غيره من العقود من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

لقد اختلف الفقهاء في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من أن أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه و مميزاته، فقد عرفه بعض الفقه على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن."⁽¹⁾

و عرفه البعض الآخر على أنه: "هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم"، و أنه "عقد بين طرفين هما الشاحن الذي يقدم البضاعة المطلوب شحنها ويقوم بدفع أجره الشحن والناقل الذي يقوم بنقل البضائع التي سلمها له الشاحن، وقد تكون في صورة سند الشحن كما قد يكون في شكل مشارطات في تأجير السفن."⁽²⁾

و الاختلاف في توحيد تعريف عقد النقل البحري ليس مقصورا على الفقه فقط بل حتى في المجال التشريعي سواء الداخلي أو المعاهدات الدولية.

(1). بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و اتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص،

كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012. ص 16.

(2). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق ص 07.

أولاً: تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري

وفقاً للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة."⁽¹⁾ كما وضحت المادة 739 الفقرة 01 على أنه: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."⁽²⁾

التعريف الذي أورده المشرع الجزائري هو تعريف جامع، و حسنا ما فعل عندما نص على ضرورة أن يكون كل ميناء الشحن والتفريغ بحريين وهو ما أغفلته أغلب التعريفات الفقهية.

غير أنه يأخذ على هذا التعريف أنه لم يورد تحديد المقصود من البضائع، وهل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع إلى الحاويات وهل البضائع في المفهوم التشريعي هي كل المنقولات مادية كانت أو حية.

للإلمام بماهية عقد النقل البحري يجب استعراض مجموع العناصر المكونة له و التي أشارت إليها كل من معاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة ب و المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

و تتمثل في الآتي:

- عملية النقل تتم بعقد بحيث يعرف العقد وفقاً لنص المادة 54 القانون المدني الجزائري أنه: " العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما."⁽³⁾ و في عقد النقل البحري للبضائع يكون الالتزام بفعل النقل الذي يعتبر التغيير المكاني للشيء، أي نقله من مكان آخر.

- موضوع النقل وهي البضائع فحددها المادة الأولى فقرة ج من معاهدة بروكسل و المتمثلة في الأموال و الأشياء و البضائع، و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة، هذه الأخيرة التي لم يستثنها المشرع الجزائري.⁽⁴⁾

(1). (2). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(3). الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.

(4). بسعيد مراد، الرجوع السابق، ص 18.

- يعتبر النقل بحريا إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع و تمت العملية بحرا، و هو النقل البسيط، كما قد يكون مختلطا كما لو تم جزء منها بحرا، أما الجزء الآخر فيتم برا أو جوا، في هذه الحالة يطبق القانون البحري على المرحلة البحرية، أما الأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها، طبقا لنص المادة 769 القانون البحري الجزائري.

- إيصال البضاعة من مكان لآخر: و تتم عن طريق البحر مقابل أجرة النقل حسب الاتفاق الوارد في العقد بين طرفيه.⁽¹⁾

ثانيا: تعريف عقد النقل البحري وفقا لاتفاقيات الدولية

-اتفاقية بروكسل لسنة 1924:

عرفته المادة الأولى في الفقرة " ب " من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 والتي انضمت إليها الجزائر في 13-04-1964 على أنه: " ينطبق على عقود النقل المثبتة في سند الشحن أو بأي وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و الحامل سند الشحن." الملاحظ أنه لم تكن معاهدة سندات الشحن تقينا شاملا للنقل البحري يظم كل أنواعه و صورته، وإنما هي كما ينبىء على ذلك اسمها تتعلق بسندات الشحن فقط، و تستهدف معاهدة بروكسل لسنة 1924 أساسا مسؤولية الناقل البحري بقواعد أمره لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، ولهذا الغرض أرست القواعد الأساسية لمسؤولية الناقل من ناحية ومن ناحية أخرى قضت بإعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات و حددت مسؤوليته بمبلغ معين المادة الثانية من المعاهدة.⁽²⁾

اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924، و التي دخلت حيز النفاذ دوليا سنة 1931، عدلت بموجب بروتوكولين الأول "فسي" سنة 1968، و الثاني سنة 1979 انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 و لم تنضم إلى بروتوكولين المعدلين لها.

(1). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 18.

(2). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 09

- معاهدة هامبورغ لسنة 1978:

اتفاقية هامبورغ 1978 في المادة 01 الفقرة 07 عرفته بأنه : "وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن لحاملها. " إن هذا التعريف جاء واسع وشامل عن التعريف الذي أتت به معاهدة بروكسل ذلك أن هذه الأخيرة تقتصر عبارة عقد النقل في العقد المثبت بوثيقة شحن، أو بأي وثيقة أخرى مماثلة بينما جاءت قواعد هامبورغ منجذبة حتى مجرد الإشارة إلى عبارة وثيقة الشحن.⁽¹⁾

- قواعد روتردام لسنة 2008:

عنيت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بوضع تعاريف لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص، بشكل أوسع مدى وأكثر وضوحا مما قدمته سابقاتها (معاهدة بروكسل 1924 و قواعد هامبورغ 1978)، حيث بلغ عدد المصطلحات التي قدمتها قواعد روتردام تعريفا لها ثلاثين مصطلح في حين قدمت معاهدة بروكسل لسنة 1924 خمسة مصطلحات و قواعد هامبورغ 1978 ثمانية مصطلحات. تناولت الفقرة الأولى من المادة الأولى من قواعد روتردام 2008 تعريف عقد النقل على أنه يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان لآخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى و يمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل المختلط. كما أن قواعد روتردام 2008 استعملت مصطلح مستند النقل عوضا عن التسمية المتعارف عليها منذ القرن 18 و هي وثيقة الشحن البحري.⁽²⁾

" اتفاقية هامبورغ " اتفاقية الأمم المتحدة لنقل الدولي للبضائع موقع عليها بهامبورغ في 31 مارس 1978، و التي لم تصادق عليها الجزائر بالرغم من أنها أخذت الكثير من أحكامها في القانون البحري.
" اتفاقية روتردام" اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة في 11 ديسمبر 2008. و التي لم تنظم إليها الجزائر.

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 09.

(2). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 21.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري

يتميز عقد النقل البحري بالخصائص الآتية:

1- عقد رضائي:

ينعقد بتطابق ارادتي الناقل و الشاحن دون ثمة حاجة لإجراء لاحق. فلا يشترط لانعقاده شكل خاص. إلا أنه لا بد من الاتفاق و الرضا لقيام العقد.⁽¹⁾ و الرضاء ضروري لقيام العقد، فإذا شحنت بضائع في السفينة بغير علم المجهز أو الریان جاز للريان ما دام في محل الشحن أن يخرجها من السفينة أو أن يأخذ عنها أجرة مضاعفة و ذلك دون الإخلال بحقه في التعويض عما قد يصيبه من أضرار. وإذا اكتشفت هذه البضائع أثناء السفر، فلريان أن يلقها في البحر إذا كانت بطبيعتها مما يمكن أن تسبب أضراراً للسفينة أو لسائر الحمولة.⁽²⁾

2- عقد ملزم للجانبين:

عقد النقل البحري ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة. فالناقل يلتزم بنقل البضاعة و ذلك بان يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل، و تسليم البضاعة للمرسل إليه، أما الشاحن فعليه التزام بشحن البضاعة عند القيام، و دفع أجرة النقل عليها.⁽³⁾

3- عقد معاوضة:

المقصود بعقد معاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كل من المتعاقدين على مقابل ما يقدمه. و عليه فالعقد النقل البحري يعتبر من عقود المعاوضة، إذ أن الناقل لا ينقل بضائع الشاحن مجاناً بل يكون بمقابل (أجرة النقل).⁽⁴⁾

(1). حمدي العنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 1988، الجزائر، ص 85.

(2). بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشر، 2001-2004، ص 13.

(3). جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 271.

(4). بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000، ص 14.

4- عقد فوري:

العقد الفوري هو العقد الذي لا يكون الزمن عنصرا جوهريا فيه، فيكون تنفيذه فوريا و لو تراخى التنفيذ إلى أجل أو آجال متتابعة. و عقد النقل فوري و ليس زمني و لو استمر تنفيذه وقتا معينا.⁽¹⁾
و هو ما ينطبق على عقد النقل، إذ يعتبر عقد فوري و ليس عقد زمني و إن كان تنفيذه يستمر وقتا معينا، فهذا لا يؤدي إلى اعتباره عقد زمني، فالزمن هنا عنصر عرضي لا عنصرا جوهريا.⁽²⁾

5- عقد إذعان:

الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الإيجاب والقبول، بحيث يفترض أنها محل للمناقشة بين أطرافها، وهذا من المفروض أن يحدث عندما يتساوى الطرفان في القوة الاقتصادية إلا أن الواقع العملي يفرز عقودا تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر، فالشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل وهذا ما يفسره فكرة عدم التوازن بين طرفي العقد الشاحن والناقل.⁽³⁾
ذلك أن الحاصل عملا أن وثائق الشحن يجري إعدادها سلفا بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، و لا يكون للشاحنين حرية مناقشتها أو تعديل شروطها، و على الشاحن إما أن يقبل التعاقد على الوجه الذي فرضه الناقل أو لا يتعاقد بالمرّة. و حتى في حالة وجود أكثر من ناقل في الميناء، فإن الشاحن يظل عاجزا عن مفاوضة أي منهم في شروط وثيقة الشحن، نظرا للتشابه بين شروط الناقلين و أجور النقل التي يتفقون عليها في المؤتمرات البحرية.⁽⁴⁾

(1). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 16.

(2). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 14.

(3). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 24.

(4). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 19.

6- عقد تجاري:

يعد من العقود التجارية لأن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة يعتبر عملا تجاريا كما الصفة التجارية على استتجار أو تأجير للسفن، وعلى هذا فيعد عقد النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة لطرفيه وإن كان البعض لا يعتبره تجاريا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو تاجرا أيضا. (1)

ورد في المادة 02 من القانون التجاري على أنه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه " : كل مقابلة للاستغلال النقل أو الانتقال"، وكذلك الفقرة 18 من نفس المادة اعتبرت أن كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية هي تعد عملا تجاريا بحسب موضوعه. (2)

الفرع الثالث: تمييزه عن غيره من العقود

يتميز عقد النقل البحري عن غيره من العقود بعدة خصائص نتطرق لها فيما يلي :

- تمييزه عن عقد الوكالة:

ورد في نص المادة 571 من القانون المدني الجزائري ما يلي: " الوكالة أو الانابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه." (3)

لذلك هو يختلف عن عقد النقل البحري، هذا الأخير ينشئ التزامات على عاتق طرفيه، في حين أن عقد الوكالة لا يرتب في ذمة الشخص الذي أوكل لإبرامه أي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد، بل أثار العقد تنصرف إلى الموكل. قد تكون الوكالة مجانية بينما عقد النقل فهو بمقابل ضف إلى ذلك أن الوكيل في عقد الوكالة يقوم بعمل قانوني، بينما الناقل أساسا يقوم بعمل مادي و هو نقل البضاعة من ميناء إلى آخر.

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 14.

(2). الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم

(3). الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

- تمييزه عن عقد الوديعة:

عرفت المادة 590 من القانون المدني الجزائري عقد الوديعة بأنها: " الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يرده عينا."⁽¹⁾

من خلال نص المادة هناك اختلاف واضح بين عقد الوديعة و عقد النقل البحري إذ أن الوديعة قد تكون مجانية في حين أن النقل يكون بمقابل أجره، مضاف على ذلك أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفظ الشيء المودع بينما الناقل في عقد النقل لا يحفظ الشيء و إنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر.

- تمييزه عن عقد تقديم الخدمات:

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر صاحب عمل و تحت إشرافه و توجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل أجر معين و محدد سالفاً. و أهم ما يميز به هذا العقد هو علاقة التبعية، فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله و هو خاضع لرب العمل و يعمل تحت إشرافه و إدارته، بينما الناقل في عقد النقل مستقل تماماً عن الشاحن في تنفيذ التزاماته، فهو لا يعمل تحت إشرافه و مراقبته، فكل منهما له مركزه الخاص و ليس لأحدهما أن يوجه و يراقب الآخر، المهم أن كل طرف ملزم فقط بتنفيذ التزاماته التعاقدية⁽²⁾.

- تمييزه عن عقد إيجار السفينة:

إن عقد إيجار السفينة و عقد النقل البحري وسيلتان لتنفيذ عمليات النقل البحري إلا أن كلاهما يخضع لنظام قانوني مختلف تماماً عن النظام الذي يحكم الآخر، فمن الناحية الاقتصادية يعتمد إيجار السفن على مشروع كبير يرد على طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها، أما عقد النقل البحري بموجب وثيقة الشحن، فإنه يعتمد على عملية قليلة الأهمية بأن يعهد أحد الشاحنين ببضاعته إلى إحدى سفن

(1). الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

(2). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 15.

الخطوط المنتظمة من أجل نقلها مع غيرها من بضائع الشاحنين الآخرين إلى الموانئ المتفق عليها مسبقاً.⁽¹⁾

- تمييزه عن البيوع البحرية:

البيوع البحرية هي التي تتم بين الشاحن البائع و المرسل إليه المشتري، و يكون موضوعها بيع بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا. و قد يبدو من الناحية الاقتصادية أن عقد النقل البحري تابع لعقد البيع ولكن الواقع أنهما من الناحية القانونية عقدان متميزان، فتنفيذ عقد النقل البحري على الوجه الأكمل لا يعني أن عقد البيع قد نفذ على ذات الوجه. و البيوع البحرية هي عقود في الأصل تجارية تتسم بالصفة الدولية حيث يكون فيها البيع دولياً أما عقد النقل البضائع فقد يكون بين دولتين أو أكثر، أو بالنظر لطرفي عقد البيع البحري حيث تكون أماكن إقامتهم في دول مختلفة.⁽²⁾

و الجدير بالذكر أن القانون الجزائري خلافاً للقانون الفرنسي، لم ينظم البيوع البحرية تاركا تنظيم هذه البيوع لاتفاق الطرفين والعادات والأعراف الدولية خاصة أن الجمعيات الدولية والعرف التجارية اهتمت بتقنين العادات الدولية المنظمة لهذه البيوع.⁽³⁾

البيع البحري هو ذلك البيع الذي يفترض تنفيذه نقل البضائع المباعة بطريق البحر. و نكون عندئذ بصدد عقدين متشابهين هما عقد البيع الذي يربط المشتري بالبائع و عقد النقل الذي يربط المشتري أو البائع بالناقل. فارتباط البيع بعقد النقل البحري هو الذي يضيف عليه الطابع البحري و يستتبع خضوعه لقواعد خاصة مختلفة. أنظر في ذلك: محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 373.

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 15.

(2). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 32.

(3). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، نفس المرجع، ص 16.

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البحري و اثباته

يقوم عقد النقل البحري للبضائع على أركان ثلاثة هي: الرضا، المحل و الأجرة و يبرمه طرفان هما الشاحن و الناقل، لذلك سنتطرق على التوالي ل: الأطراف-الرضا-المحل ثم أجرة النقل، وفي الفرع الخامس نتطرق إلى سند الشحن باعتباره أهم وثيقة يثبت بها عقد النقل.

الفرع الأول: أطراف العقد.

عقد النقل البحري عقد تتعدد فيه العلاقات القانونية، فالأصل في هذا العقد أنه يبرم بين طرفين هما الشاحن و الناقل، و لكن قد يتدخل في هذا العقد شخص ثالث و هو المرسل إليه تمتد آثار العقد إليه.

- الشاحن:

هو مالك البضاعة أو هو الذي يطلب نقل البضاعة خاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر، فالشاحن قد يكون شخصا طبيعيا و قد يكون شخصا معنويا خاصا أو عاما. و العمل البحري جرى على أن الشاحن يمكنه أن يبرم عقد النقل البحري هو بصفة مباشرة مع الناقل، أو أن يتولى هذه العملية بالنيابة عنه وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد و هو ما يعرف بوكيل شحنه.⁽¹⁾

- الناقل:

هو من يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل. أو كما عرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 المادة 1/أ " الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل. " و يستقل بعد ذلك كل تشريع بتحديد من يكون مالكا للسفينة و الشروط الواجب توافرها فيه⁽²⁾، و هو طبقا لمفهوم التشريع الجزائري " مالك - كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه و مستغلة منه. "⁽³⁾

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 19.

(2). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 22.

(3). المادة 147 الفقرة ب من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

- المرسل إليه:

عندما يبرم الشاحن عقد نقل بضاعة ما مع الناقل، فإنه إما أن يتعاقد لحسابه كما لو كان يريد إرسال البضاعة إلى وكيله أو فرع له، و في هذه الصورة يكون الشاحن و المرسل إليه شخص واحد. و إما أن يكون الشاحن بائعا للبضاعة و يقوم بإرسالها للمشتري (المشتري هو المرسل إليه)، في هذه الصورة يكون في عقد النقل البحري شخص ثالث لم يكن طرفا أساسيا عند إبرام العقد الذي قام بين الشاحن و الناقل.⁽¹⁾

و ورد في نص المادة 784 من القانون البحري الجزائري كيفية و طريقة التي يتم فيها تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن و التي جاء كآتي: "

أ-عندما تكون وثيقة الشحن اسمية: اسم الشخص في وثيقة الشحن،

ب-عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، و في حالة تحويل الوثيقة، آخر مظهر له،

ج - عندما تكون وثيقة الشخص لحاملها: الشخص الذي الوثيقة عند الوصل.⁽²⁾

الفرع الثاني: الرضا

يخضع الرضا في شروط صحته للقواعد العامة في الالتزامات، و يتمثل الإيجاب بصفة أساسية في نشر (شهر) الرسوم و مجموعة النصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الأسعار و الخدمات المقدمة من قبل الناقل، و يصبح الرضا متطابقا في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله بهذه الشروط.⁽³⁾

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 21.

(2). الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

(3). بوفنار بدريعة، المرجع السابق، ص 23.

لكن قد يكون الناقل والشاحن متباعدين لا يجمع بينهما مجلس عقد واحد، فإن الرضا يكون وفقا لأحكام التعاقد بين غائبين⁽¹⁾ و الذي نص عليه المشرع الجزائري في المادة 67 الفقرة الثانية من القانون المدني من خلال تبنيه نظرية الوصول " و يفترض أن الموجب قد علم القبول في المكان و الزمان اللذان وصل فيهما القبول."⁽²⁾

غير أن الملاحظ عمليا، و كما سبقت الإشارة إليه، هو أن الشاحن في عقد النقل البحري لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل، إذ يكون مضطرا لقبولها، مما يجعل عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان، التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل مناقشة فيها.⁽³⁾

الفرع الثالث: المحل

المحل هو الركن الثاني الذي يستوجب وجوده عند إبرام العقد، فالمحل أو محل الالتزام كما يعرف هو: " الشيء الذي يلتزم المدين القيام به." و المدين يلتزم إما بنقل حق عيني أو عمل أو الامتناع عن عمل.⁽⁴⁾

إن موضوع عقد النقل البحري يتمثل في تغيير مكان البضاعة و مهما كانت طبيعتها الكيميائية: صلبة - سائلة - أم غازية. المهم أن يكون مشروع التعامل فيها تجاريا فيكون العقد بذلك صحيحا، فما هو معيار المشروعية؟ إن معيار المشروعية يختلف في الواقع بحسب ما إذا كنا في ظروف عادية أم ظروف استثنائية:⁽⁵⁾

أ- في الأحوال العادية :

نجد أنفسنا أمام حالات خاصة تختلف وضعية عدم الشرعية كالمنع القاطع لنقل بعض المواد كالأسلحة الحربية إذا كان النقل مرخصا، وهذا العقد يقع باطلا بطلانا مطلقا.

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 17.

(2). الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

(3). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 22.

(4). بودليو سليم، نفس المرجع، ص 23.

(5). بوفنار بدريعة، المرجع السابق، ص 26.

إن المنع في حالة نقل بعض البضائع بواسطة عارية غير مكيفة بحسب طبيعة هذه السلع كنقل مواد خطيرة أو سريعة التلف، والتي يحتاج بطلانها إلى ظروف خاصة فهذا البطلان يكون نسبياً لأنه يجب في البداية أن يمد الشاحن أو المرسل الناقل بجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة المراد نقلها. فمسؤولية الناقل في توفير السفينة مرتبط بالتصريحات التي يمدده الشاحن بها.⁽¹⁾

ب- في الظروف الاستثنائية:

فإن عدم مشروعية المحل ناجمة عن التعامل و نقل المواد الغذائية في أوقات الأزمات الاقتصادية و النزاعات المسلحة، و في هذه الحالة فإن بطلان عقد النقل البحري يكون بطلاناً مطلقاً. من جهة أخرى فإن موضوع عقد النقل البحري يجب أن ينصب على بضائع موجودة أو ممكنة الوجود، و إلا أصبح باطلاً لانعدام وجود المحل⁽²⁾

الفرع الرابع: أجره النقل

تعرف أجره النقل بأنها: " المبلغ الذي يلتزم الشاحن دفعه مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة."⁽³⁾ و جاء نص المادة 797 من القانون البحري على أنه: " تترتب على الشاحن أجره الشحن أو الحمولة و التي حدد مقدارها و كيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف..."⁽⁴⁾

الملاحظ من نص المادة 797 أن المشرع لم يتطرق إلى أسس و كفاءات تحديد دفع الأجره و هذا يدفع إلى عديد من الاستنتاجات:

- أن المشرع قد ترك مجالاً مفتوحاً لحرية التفاوض في الأجره بين الناقل و الشاحن و هذه الحرية مقيدة بقانون العرض و الطلب الذي تفرضه سوق النقل.

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 18.

(2). بوفنار بدريعة، المرجع السابق، ص 28.

(3). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 23.

(4). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

- أنه غالبا ما تحدده رسوم النقل مسبقا و خلال المؤتمرات الدولية البحرية و هي الأخرى مبنية على أساس قانون العرض و الطلب.

و في كل الأحوال فان تحديد الأجرة في عقد النقل البحري أمر لا يخلو من الاعتماد على المسافة، الوزن، طبيعة و حجم البضاعة، و هي عناصر اقتصادية ذات أهمية في تحديد الأجرة. و تحديد الأجرة ناجم عن اتفاق الطرفين أثناء إبرام العقد، و في حالة إغفال هذا العنصر فإنه على الطرف المستعجل رفع دعواه أمام القاضي، هذا الأخير يفصل في المسألة معتمدا على ظروف التعاقد، كالسعر المطبق على هذا النوع من النقل دون الآخر (نوعية الخدمات)، المعاملات السابقة بين الناقل و الشاحن.⁽¹⁾

الفرع الخامس: سند الشحن

يعتبر سند الشحن أهم وثيقة يثبت بها عقد النقل البحري للبضائع الذي يتم بموجبه و نتناول في هذا الفرع المسائل التالية:

أولاً: تعريف سند الشحن

سند الشحن هو وثيقة عقد النقل البحري. و قد كان هذا السند، عند ظهوره في القرن الرابع عشر، بمثابة إيصال يسلمه الريان بعد توقيعه إلى الشاحن لإثبات واقعة تسلمه البضاعة على ظهر السفينة، ثم تطور دوره فيما بعد فأصبح يمثل أيضا أداة لإثبات التزامات الأطراف في عقد النقل.⁽²⁾ و لقد خصص المشرع الجزائري فصلا كاملا في القانون البحري لسند الشحن تحت عنوان وثيقة الشحن و هو الفصل الثاني و الذي تبدأ مواد من المادة 748 إلى غاية المادة 769، إلا أنه لم يورد له تعريفا واضحا، نفس الشيء بالنسبة لمعاهدة بروكسل لسنة 1924 التي لم تورد له تعريفا محدد.

(1). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص31.

(2). محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 313.

غير أنه من خلال نص المادة 748 و 749 من القانون البحري و كذا المادة الثالثة فقرة ثالثا من معاهدة بروكسل، نقول بأنه إيصال أو محرر يقوم الناقل أو ممثله، بالتوقيع عليه و تسليمه إلى الشاحن، و ذلك عند تمام عملية شحن و وضع البضاعة على ظهر السفينة.⁽¹⁾

ثانيا: بيانات سند الشحن

جاء في نص المادة 748 من القانون البحري على أنه: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع و عناصر الرحلة الواجب إتمامها، و أجرة الواجب دفعها. "⁽²⁾

و جاء في المادة الثالثة فقرة ثالثا من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على أنه: " على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع و أخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته... "⁽³⁾ من خلال النص يتبين لنا مجموعة من البيانات:

1- هوية الأطراف:

- أ- اسم الشاحن و عنوانه.
- ب- اسم و عنوان الناقل و صفته (مالكا للسفينة أو مستأجر لها). و إذا لم يذكر اسمه عد مجهز السفينة هو الناقل.
- ت- اسم الريان و محل اقامته. و إن كان يتغافل عنه نظرا لأن الريان هو الذي يوقع على الوثيقة، و من ثم سوف يعرف بهويته.
- ث- اسم و عنوان المرسل إليه: و تسمى هذه الحالة وثيقة شحن اسمية. و إن كان هذا البيان أيضا غير ضروري إذا كانت الوثيقة محررة لحاملها أو لأمر.⁽⁴⁾

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 26.

(2). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق ل 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(3). الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 معاهدة بروكسل.

(4). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 27.

2- عناصر الرحلة البحرية الواجب اتمامها:

و تتمثل عناصر الرحلة البحرية في بيان السفينة و تاريخ التحميل البضاعة و تعيين ميناء الشحن و التفريغ.

أ- بيان اسم السفينة و تاريخ التحميل:

و يندرج ضمن البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن اسم السفينة التي تنقل البضاعة. و لهذا البيان أهميته الواضحة في إعلام الشاحن أو المرسل إليه بالسفينة الشاحنة للبضاعة ترقيبا لوصولها و استلام البضاعة من ربانها.⁽¹⁾

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بموجبها عملية الملاحة البحري⁽²⁾، و من البيانات الجوهرية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن اسم السفينة⁽³⁾، خاصة إذا صدر سند الشحن وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه، بحيث تحمل الوثيقة عبارة "مشحونة"⁽⁴⁾.

فذكر اسم السفينة في سند الشحن له أهمية كبيرة، بالنظر لوثيقة التأمين، مع العلم أن شركات التأمين عادة تقصي بعض السفن من التأمين خاصة كبيرة السن.⁽⁵⁾

(1). محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 318-319.

(2). تنص المادة 13 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم على أنه: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة."

(3). تنص المادة 15 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم على أنه: "يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية و لاتينية على السفينة."

(4). هذا ما تضمنته المادة 751 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم في قولها: "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" و كذلك اسم السفينة و بيان و تاريخ التحميل."

(5). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 45-46.

كما قد لا يكون ضرورياً لأن الشاحن في معظم الأحيان لا يهمله أن تنقل بضاعته على سفينة معينة بالذات، إذ غالباً ما يترك للربان حرية النقل على سفينة تعين فيما بعد. بخلاف المرسل إليه الذي يكون له فائدة في ذكر اسم السفينة في سند الشحن، حيث يتمكن من معرفة ميعاد وصولها، أضف إلى ذلك أنه في حالة هلاك السفينة يمكنه معرفة ما إذا كانت البضاعة التي ينتظر تسلمها، محمولة على تلك السفينة أم لا.⁽¹⁾

ب- تحديد ميناء الشحن و التفريغ:

من بين عناصر الرحلة الواجب إتمامها، تعين الموانئ التي سوف تجري بينهما عملية النقل وهذا حسب المادة 748 من القانون البحري، فبموجب عقد النقل البحري يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ومسؤوليته محددة منذ تكليفه بالبضائع التي عُين لتسليمها إلى المرسل إليه.⁽²⁾

- أجرة الحمولة:

جاء في نص المادة 15 الفقرة الأولى بند ك على: " ما ستحق على المرسل إليه من أجرة النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه؛.. "⁽³⁾ أي أن سند الشحن يجب أن يتضمن قيمة الأجرة المتفق عليها، و إذا أغفل طرفا العقد هذا البيان، فيفترض أن المتعاقدان أرادا اتباع السعر الذي جرت عليه العادة بالنسبة لمثل هذه البضاعة.⁽⁴⁾

- تعيين البضاعة المشحونة:

سند الشحن هو أساس إيصال البضاعة المشحونة. و لذلك يجب أن يتضمن تعيينا للبضاعة المشحونة من حيث الطبيعة و المقدار و العلامات و كذلك الحالة الظاهرة.⁽⁵⁾ و قد حددت المادة 752 من القانون البحري و المادة 03 فقرة ثالثا (أ - ب - ج) من معاهدة بروكسل لسنة 1924، ما يجب ذكره من بيانات أساسية تُعرف بالبضاعة المشحونة.

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 28.

(2). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 21-22.

(3). اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بمابورغ في 31 مارس 1978 " اتفاقية هامبورغ "

(4). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 27.

(5). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 291.

من ذلك العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بهذه البضائع و التي يقدمها الشاحن كتابة قبل البدء في تحميل البضائع، و يكون ذلك إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تخزينها. كذلك يجب أن تتضمن عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها حسب كل حالة، مضافا إلي ذلك الحالة و التكيف الظاهران للبضاعة. في حالة إن تخلف أحد هذه البيانات لا يؤدي أو لا يرتب عليه بطلان السند و عدم صلاحيته إذ يجوز أن يضاف إليها و يجوز إغفال فيها. ذلك بالنظر للأحكام المنظمة لسند الشحن سواء في معاهدة بروكسل لسنة 1924 أو في القانون البحري الجزائري لا نجد نصا يبطل أو يجعلها غير صالحة في حالة تخلف أحد البيانات، ما عدا ما يتعلق بالبضاعة.⁽¹⁾

- التحفظات الخاصة بالبضاعة:

بيد أن تعيين البضاعة المشحونة ليس سهلا في العمل، إذ يجب أن تشحن البضاعة بسرعة حتى لا تظل على الرصيف فترة طويلة، و حتى لا تتعطل السفينة عن السفر، و لذلك درج العمل على أن تدون في سند الشحن البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمها إلى الناقل كما هي دون أن يقوم الناقل أو الربان بالتحقق من صحتها و ينص في سند الشحن على أن البيانات الخاصة بالبضاعة " حسب قول الشاحن أو غير معتمدة " أو أن " البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة الكمية أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة. " و لما كان سند الشحن حجة بما هو وارد فيه من بيانات حتى يثبت العكس، فإن هذه التحفظات تعني أن البيانات الخاصة بالبضاعة في سند الشحن لا تكون لها حجية في الإثبات. و على هذا إذا اكتشف عجز أو تلف في البضاعة عند الوصول، فلا ينهض سند الشحن بذاته دليلا على أن الناقل قد تسلم البضاعة كما هي موصوفة في سند الشحن.⁽²⁾

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 28-29.

(2). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 291-292.

و قد قضى المشرع الجزائري، و كذا واضعوا معاهدة بروكسل لسنة 1924 ببطان هذا النوع من التحفظات كقاعدة عامة، إلا أنه يرد على هذه الأخيرة استثناءان هما:

أ- إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة هذه البيانات.

ب- إذا لم تكون للناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها.

و هذه التحفظات وفقا لنص المادة 755 و 756 من القانون البحري و المادة الثالثة فقرة ثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 تخص أو تتعلق برفض تسجيل بيانات معينة على وثيقة الشحن، أو إدراج بيانات معينة فيها، أو بإدراج بيانات ملاءمة وفق لنفس الحالتين، و كذلك إذا كان قد تسلم البضائع محزومة لأجل نقلها يجوز له أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها.⁽¹⁾

و التحفظات التي تدرج في سند الشحن إذا كانت صحيحة بأن توافرت الأسباب جدية تحمل على الشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تتوافر لدى الناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها، لا يترتب عليها عدم مسؤولية الناقل عن كل عجز أو تلف يثبت في البضاعة عند الوصول، بل أنها تفوض حجية سند الشحن فيما يتعلق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها، و تقييم قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف إنما لحق البضاعة قبل الشحن. على أن هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه دحضها بالدليل العكسي بإثبات وزن البضاعة الحقيقي أو عددها أو حالتها عند الشحن و أن العجز أو التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه. و للمرسل إليه ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن.⁽²⁾

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 30.

(2). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 292-293.

- خطابات الضمان:

و لما كان سند الشحن قابلا للتداول فإن أي تحفظات يدرجها الناقل فيه من شأنها عرقلة تداوله. فما من شك أن إصدار سند شحن به تحفظات على البضاعة المشحونة يجعل من الصعب التعامل على هذه البضاعة سواء ببيعها و هي لا زالت في الطريق أو بالافتراض بضمائها. و تيسرا لتداول سند الشحن يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع الناقل على أن يصدر هذا الأخير سند شحن نظيف، أي خال من التحفظات، يشهد بأن البضاعة قد تم شحنها و هي بحالة جيدة. و في المقابل يتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن أي عجز أو تلف يحدث للبضاعة المبينة في سند عند تسلمها، و تعويضه عما يلحقه من أضرار بسبب إصدار سند الشحن النظيف. و يثبت هذا التعهد بخطاب يطلق عليه خطاب الضمان يذكر فيه سائر التحفظات التي الناقل يريد وضعها في سند الشحن. لكن خطاب الضمان يقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن و الناقل فقط. و يعني ذلك أنه لا يجوز الاحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة الغير و بوجه خاص المرسل إليه، و من ثم إذا انتقل سند الشحن النظيف إلى المرسل إليه لم يكن للناقل حق التمسك في مواجهته بالتحفظات الواردة بخطاب الضمان، و إنما يحق للمرسل إليه مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بحالتها المبينة في سند الشحن أو تعويضه عن تلفها. و للناقل المسؤول أن يرجع بعد ذلك على الشاحن الذي أصدر خطاب الضمان.⁽¹⁾

بينما في القانون البحري الجزائري فقد أجاز المشرع هذه الخطابات إذ تكون حجتها و قوتها في العلاقة بين الناقل و الشاحن، أما في مواجهة الغير فإنها باطلة. و على النقيض من ذلك فإنه يمكن للغير التمسك بها في مواجهة الشاحن.⁽²⁾

(1). محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 317-318.

(2). هذا ما تضمنته المادة 757 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم في قولها: " تعتبر باطلة و عديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو مثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ و هو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن."

و قد اعتبرت قواعد هامبورغ خطاب الضمان باطلا لا أثر له في مواجهة الغير بما في ذلك المرسل إليه الذي انتقل إليه سند الشحن. أما فيما بين الشاحن و الناقل فإن خطاب الضمان يعد صحيحا إلا إذا كان الناقل قد قصد به غش الغير بما في ذلك المرسل إليه الذي يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن (المادة 17 الفقرة 2 - 3) و في هذه الحالة يسأل الناقل عن تعويض الضرر الذي يلحق الغير حسن النية دون أن يحق له التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليه في المعاهدة (المادة 18 الفقرة 4).⁽¹⁾

ثالثا: نسخ سند الشحن

المشرع لم يحدد عدد النسخ التي تحرر بها وثيقة الشحن، و إنما ترك الأمر للناقل وفقا لما يراه هذا الأخير ضروريا. و تبين كل نسخة عدد النسخ الصادرة، مع إلزامية إرفاق البضاعة على متن السفينة بنسخة من سند الشحن، كما يشترط أن يقوم كل من الناقل أو ممثله القانوني و الشاحن بالتوقيع عليها في مدة زمنية محددة ب 24 ساعة من التحميل، إلى تاريخ أو أقصاها عند مغادرة السفينة، كما يستوجب أن يبين على نُسخ سند الشحن تواريخ و مكان إصدارها. أما فيما يتعلق بمسألة اختلاف نسخ سند الشحن، فالمادة 762 من القانون البحري قد وضعت حكما، مفاده أنه لا يمكن لأي طرف أن يتمسك بالبيانات الواردة في سند الشحن الذي بحوزته، ما لم تكون تلك البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة عند الطرف الآخر و مطابقة لها. و عند الخلاف بين نسخ سند الشحن، فلا مجال لتفضيل بعضها عن الآخر ويتم الإثبات بوسائل أخرى.⁽²⁾

(1). محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 318.

(2). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 32.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين، و هما الشاحن و الناقل، إلا أن أثره قد يمتد إلى طرف ثالث و هو المرسل إليه الذي لم يكن في البداية طرفا في العقد و عليه نقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول: آثاره بالنسبة للناقل و في المطلب الثاني: آثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه.

المطلب الأول: آثاره بالنسبة للناقل

إن الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل يمكن تصنيفها بحسب ترتيبات عملية النقل إلى التزامات: قبل الرحلة - أثناء الرحلة - بعد قيام الرحلة - و نتطرق إليها بالترتيب.

الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية

تقع على عاتق الناقل البحري قبل الرحلة البحرية التزامات عديدة تتمثل في تجهيز السفينة من كل الجوانب، و جعلها صالحة للسفر، إضافة إلى ذلك اعداد العنابر و غرف السفينة و عديد من الالتزامات سنتناولها على التوالي.

أولاً: جعل السفينة صالحة للسفر

" يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب،

ج- تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها

و نقلها و حفظها." (1)

(1). المادة 770 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية و التجارية و يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، و كذلك تشمل هذه الصلاحية، وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤن و الأدوات و طاقم الملاحة البحرية و كفايته من حيث العدد و الكفاءة، و لا يكفي أن تكون هذه السفينة صالحة ملاحيا، و إنما يتوجب أيضا أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية، و هذا يتطلب من الناقل اعداد العنابر و الغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها. و يسأل الناقل عن أي ضرر يصيب البضاعة يعود على عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية أو التجارية.⁽¹⁾

فالمادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1924 تفرض على مجهز السفينة بذل

الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للعمل.⁽²⁾

و على العموم فإن الاجتهاد القضائي قد وضع العديد من المعايير للصلاحية في الجانب الملاحي:

- أن يكون بدن السفينة سليما، أي قويا يحتمل الملاحة في البحار.

- أن تكون مزودة بوسائل الدفع و القوى المحركة اللازمة و الكافية بالنظر إلى حجمها و حمولتها.

- أن تكون بها المعدات و الأجهزة التي جرى العرف على الاستعانة بها في نفس نوع الملاحة و السفن، كالبوصلة و الخرائط و المراسي و المضخات ...

- أن يكون بها الوقود الكافي منذ بداية الرحلة على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء يسمح لها بالرسو عنده، و إلا كانت مهددة في الطريق.⁽³⁾

(1). عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان- الأردن، 1999، ص 117.

(2). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 33.

(3). بوفنار بديعة، نفس المرجع، ص 38.

إضافة إلى الصلاحية الملاحية و الصلاحية التجارية توجد صلاحية أخرى و هي الصلاحية القانونية و هي تزويد السفينة بكل الوثائق الخاصة التي يفرضها القانون و هذا ما جاءت به المادة 189 من القانون البحري في قولها: " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الادارية البحرية.

و هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ- شهادة الجنسية،

ب- دفتر البحارة،

رخصة أو بطاقة المرور.⁽¹⁾

ثانيا: الالتزام بشحن البضائع

شحن البضاعة، عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول.⁽²⁾

و يقوم الناقل بالعناية على تحميل البضاعة، و لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة، و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم و في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة، يجب على الناقل اعلام الشاحن بذلك ما عادا في حالة ما اذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن.⁽³⁾

و على أي الأحوال، فإن الشحن أو التفريغ، هي عمليات يقوم بها مقاولو الشحن و التفريغ في الموانئ، و هم أشخاص محترفون في القيام بهذه العمليات، و يستخدمون لذلك آلات معينة و يستعينون بعمال متخصصين يطلق عليهم لقب Dockers. و عملا فإن الريان هو الذي يقوم بالتعاقد مع مقاولي الشحن و التفريغ.⁽⁴⁾

(1). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 118.

(3). عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1987، ص 27.

(4). جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 281.

كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة باستعمال الأنابيب في شحن البترول و غيره من الوسائل التي تشحن صبا. (1)

ثالثاً: رص البضائع

رص أو تستيف البضاعة هو عملية التي تتضمن ترتيب و تثبيت الشحنة داخل السفينة و ذلك حتى لا تتهشم العناصر التي تتكون منه نتيجة اصطدام كل منها بالأخرى و حتى لا تصطم بشدة بجدران السفينة. فالتستيف لا يتضمن فقط العمليات التي يقصد منها تأكيد المحافظة على البضاعة المنقولة بجراً أو تسهيل شحن بضائع أخرى، و إنما هو تنظيم الشحنة و توزيع لها داخل عنابر السفينة الناقلة، لأن الرص المعيب قد يؤثر على سلامة السفينة و اتزانها و يجعلها غير صالحة للسفر. (2)

و من الوجهة العملية تتم عملية الرص تحت اشراف الربان. و قد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية. (3) و يقع على الناقل مسؤولية التعويض عن الأضرار الناجمة عن الخطأ في عملية الرص و التحزيم، و لا يعفيه من هذه المسؤولية، إذا كانت عملية الرص قد قامت بها شركات انتدبها الناقل لهذا الغرض تحت، أو تابعوه، لأنه في الحالتين يجب أن تكون عملية الرص تحت اشرافه. (4)

رابعاً: تكفل الناقل بالبضاعة

جاء في نص المادة 739 الفقرة الأولى من القانون البحري على أنه: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني... " (5)

(1). أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري (في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997، ص 119.

(2). أحمد محمود حسني، نفس المرجع، ص 128، 129.

(3). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1997، ص 243.

(4). عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 120.

(5). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

حيث تبدأ مسؤولية الناقل وقت تكفله بالبضاعة حسب نص المادة أعلاه، وهذا ما يشير إشكالات قانونية في تحديد تاريخ بداية التكفل بالبضاعة هل هو تاريخ استلامه للبضاعة أو منذ تاريخ الشحن إلى غاية التفريغ كما هو مبين في اتفاقي الشحن لسنة 1924 بروكسل وكذلك اتفاقية هامبورغ. غير أن غالب الفقه يميل إلى توسعة مسؤولية الناقل لتبدأ منذ لحظة قبوله نقل البضاعة و تأمين ذلك.⁽¹⁾

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن و استلم الناقل البحري البضائع بعد شحنها فيها و رصها في العنابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر.⁽²⁾ و الناقل أثناء هذه المرحلة ملزم بتوصيل البضاعة كاملة و سليمة خلال الميعاد المحدد و هذا ما سنتناوله بشيء من التفصيل في الآتي.

أولاً: الطريق المتبع

يلتزم الناقل باتباع خط السير المتفق عليه في عقد النقل عند القيام برحلة نقل البضاعة، فإذا لم يتضمن العقد تحديد خط السير المعتاد و لا يجوز للناقل الانحراف بالسفينة عن خط السير المحدد لها إذ قد يؤدي الانحراف إلى تعرض السفينة أو البضاعة للخطر و هذا ما أكدته نص المادة 775 الفقرة الأولى من القانون البحري: " يجب أن تنقل البضائع في المدة المناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده، فبالطريق العادي... " ، و لكن قد يكون للانحراف عن خط السير ما يبرره.⁽³⁾

فهناك عوامل تخرج تماماً عن سيطرة الناقل قد تؤثر في مواصلة الرحلة. فقد تصادف السفينة كارثة تجعل من الضروري أن تلجئ إلى ميناء آخر غير ميناء الوصول و تفرغ الشحنة فيه، كما أن الميناء الذي تقصده السفينة قد يحضر عليها دخوله بسبب الاضطرابات أو الفتن. و لذلك فإن شروط عقد النقل تصاغ عادة بطريقة تعطي الناقل بعض الحرية في الحركة في حالة تحقق ظرف من هذه الظروف.⁽⁴⁾

(1). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 37.

(2). هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 244.

(3). عباس حلمي، المرجع السابق، ص 28.

(4). أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 131.

إذ نصت الفقرة الثانية المادة 775 من القانون البحري: "... و لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة في ذلك، و لا يعد الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك." (1)

ثانيا: ميعاد النقل

يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرة. (2) و هذا ما جاءت به الفقرة الأولى من المادة 775 من القانون البحري. و عليه أي تأخر يقوم به الناقل وجب عليه الرجوع بالتعويض اتجاه الشاحن.

ثالثا: نقل البضاعة على سفينة أخرى

يتوجب على الناقل، أن يتم النقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع، و لا يحق له تغييرها في الطريق، إلا أنه في الأحوال التي تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر و لأي سبب كان، يجوز له استبدالها بسفينة أخرى لتكملة الرحلة البحرية، بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، و يشترط في هذه الحالة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، و أن يتخذ الناقل جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، أثناء عملية تفريغها من السفينة القديمة و إعادة شحنها على السفينة الجديدة و اخطار الشاحن بذلك. (3) و هذا ما جاء به المشروع الجزائري في المادة 776 من القانون البحري. (4)

رابعا: العناية بالبضاعة

حيث أن الناقل البحري ملتزما بتوصيل البضائع كاملة و سليمة فإنه يلتزم بالمحافظة على البضائع التي تشحن في السفينة. و يعد الالتزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من أهم الالتزامات

(1). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). عباس حلمي، المرجع السابق، ص28.

(3). عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص121.

(4). هذا ما تضمنته المادة 776 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم في قولها: " في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر."

التي تشغل ذمته، إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً إلى غير خطأ منه.⁽¹⁾

و الالتزام بالمحافظة على البضائع لا يقع على الناقل و ضباط السفينة و الطاقم و وكلاء الناقل و حدهم، و إنما يقع أيضاً على مقاولي الشحن و التفريغ و غيرهم من المعنيين بمناولة البضائع، كما يقع على الناقل عبئ إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد لأبي من هؤلاء فيه. و تتطلب الشحنات ذات الطبيعة الخاصة اعتبارات خاصة في الالتزام بالمحافظة عليها، فالشحنات المبردة قد تتطلب الاحتفاظ بدرجات حرارة معينة خلال الرحلة. و أي إهمال في الاحتفاظ بدرجات الحرارة قد يؤدي بلا شك إلى ترتيب مسؤولية الناقل عن التلف الذي يصيب الشحنة، و من الناحية أخرى فيجب أن لا نتوقع الناقل كل شيء عن كل شحنة منقولة.⁽²⁾

خامساً: ميناء الوصول

إن التزام الناقل بموجب عقد النقل البحري يصل إلى منتهاه و غايته الرئيسية في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد و هو ميناء الوصول الذي يجب على الربان أن يقود السفينة بوجهته، فلا يشرع في تنفيذ التزاماته من تفريغ و تسليم للبضاعة و هي المرحلة الأخيرة من تنفيذ العقد من جانب الناقل طالما لم يصل إلى ميناء مكان الوصول المتفق عليه و قد يحدث ألا يتمكن الناقل من الدخول و الرسو بميناء الوصول، فيمكنه أن يرسو بأقرب ميناء أو أن يرجع إلى ميناء التحميل، و تقع مصاريف إرسال البضاعة ثانية على عاتق الناقل، إلا إذا أثبت استحالة الدخول إليه راجع إلى القوة القاهرة. و غالباً ما ينص العقد على أن يكون للربان في هذه الحالة أن يقود السفينة إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان. و عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يصبح الناقل على مشارف نهاية التزاماته في تنفيذ عقد النقل البحري، و لا يبقى سوى تفريغ البضاعة، و أخيراً تسليمها، و هي الالتزامات التي ينفذها الناقل بعد انتهاء الرحلة.⁽³⁾

(1). هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 244.

(2). أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 133.

(3). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 47.

الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد تمام الرحلة البحرية

و هي المرحلة التي يقوم فيها الناقل بتفريغ و تسليم البضاعة.

أولاً: تفريغ البضاعة

" بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع و مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ." (1)

يقصد بالتفريغ تلك العملية المادية التي تتضمن انزال البضاعة من السفينة و وضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى رصيف الميناء متى كانت السفينة تقف بعيداً على الرصيف. (2)

و يعتبر تفريغ البضاعة عملاً متمماً لالتزام النقل و يجري التفريغ بعد موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول. و الأصل أن هذا الالتزام يقع على الناقل، إلا أنه لا يمنع من الاتفاق على أن يقوم بعملية التفريغ الشاحن أو المرسل إليه. و الغالب، أن تقوم شركات أو أشخاص بعملية التفريغ يتفق الناقل معهم للقيام بهذه المهمة. و التفريغ يجري من وقت إعلان الربان بأن السفينة مستعدة للتفريغ. و عملية التفريغ تتطلب من الناقل، اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة لأي تلف أو هلاك. و بخلاف ذلك ستجعله مسؤولاً أمام الشاحن أو المرسل إليه، عن كل ضرر يصيب البضاعة ناجم عن عملية التفريغ. (3)

ثانياً: تسليم البضاعة

آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. و التسليم واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري. (4)

(1). المادة 780 الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). عباس حلمي، المرجع السابق، ص 28.

(3). عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 122.

(4). هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 245.

"... التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن."⁽¹⁾

" يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن و لو كانت وحيدة، و في حالة عدم اصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة صحيحة."⁽²⁾

- صاحب الحق في تسلّم البضاعة:⁽³⁾

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها. و يعين الشخص الذي ترسل إليه البضاعة وفقاً لما جاء بالمادة 784 من القانون البحري بموجب وثيقة الشحن كما يلي:

أ- عندما تكون وثيقة الشحن اسمية: اسم الشخص في وثيقة الشحن،
ب- عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون وثيقة لأمره، و في حالة تحويل الوثيقة: اخر مظهر له،

ج- عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها: الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.

ولا يستطيع حامل النسخة من وثيقة الشحن، الحصول على البضاعة خارج مكان البضاعة، إلا بعد ارجاع جميع النسخ لوثيقة الشحن و الصادرة تأميناً للمطالبات التي يمكن أن يتمسك بها حاملو نسخ وثيقة الشحن المتداولة تجاه الناقل. (المادة 783 من القانون البحري)

و إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم و لكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين و أن يخبر بذلك الطالبين بها و الشاحن فوراً. (المادة 785 من القانون البحري)

(1). المادة 02/739 الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). المادة 782 الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(3). حمدي العنيمي، المرجع السابق، ص91.

- الامتناع عن تسلم البضاعة أو عدم وجود مطالب بها:⁽³⁾

إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، و إذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة و تبعية المرسل إليه و يقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك و المرسل إليه إذا كان معروفاً. (المادة 793 من القانون البحري)

و يحق للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع قبل المرسل إليه. (المادة 794 من القانون البحري)

و إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات و لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع. و إذا كانت البضائع غير المطالب بها قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها فإنه يمكن بيعها قبل إيداعها في المستودع و قبل انقضاء شهرين. (المادة 795 من القانون البحري)

و إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل و مصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع و كذلك مصاريف بيعها عدا لشاحن مسؤولاً عن الباقي. (المادة 796 من القانون البحري)

(1). حمدي العنيمي، المرجع السابق، ص 92.

المطلب الثاني: آثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه

يرتب عقد النقل البحري إلتزامات قد يشترك في تحملها الشاحن و المرسل إليه، حسب ما إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه، أو أحدهما شخصان مختلفان. لذلك نقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الأول آثار العقد بالنسبة للشاحن و في الثاني آثاره بالنسبة للمرسل إليه.

الفرع الأول: الإلتزامات الشاحن

تتمثل الإلتزامات الشاحن في تسليم البضاعة للناقل، ثم دفع أجرة النقل

أولاً: الإلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل

تنص المادة 772 من القانون البحري على: " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، و في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها."⁽¹⁾ و يتأكد بذلك الإلتزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل البحري، و يتم التسليم في الزمان و المكان المتفق عليه. و كثيراً ما يتوقف الاتفاق على حدود الإلتزامات التي يقبل الناقل البحري تحملها في سبيل انجاز النقل البحري.⁽²⁾

و يترتب على اخلال الشاحن بهذا الإلتزام وجوب التعويض إن كان له مقتضى. و قد ترك المشرع البحري مسألة تقدير هذا التعويض لاتفاق الطرفين أو لحكم القواعد العامة عند عدم الاتفاق. و مع ذلك فقد اشترط ألا تزيد قيمة التعويض في كل الأحوال على مقدار الأجرة.⁽³⁾

(1). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2004، ص 262.

(3). محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 325.

و للمحافظة على البضائع من التلف و الهلاك، و جب على الشاحن القيام بعدد من الأعمال و هذا رعاية لمصالح و حقوق الأطراف و نذكر منها:

- تحريم و تغليف البضائع:

إن البضائع المعدة للنقل تحتاج إلى عناية خاصة، من حيث التعبئة والحزم أو التغليف فيلتزم الشاحن بتغليفها تغليفا يتناسب وطبيعتها، حتى تصل سالمة إلى مكان الوصول دون هلاك أو تلف. و التزام الشاحن هنا ليس فقط لكي تصل البضاعة سالمة، بل أيضا لعدم الإضرار بالبضائع الأخرى المملوكة للغير، حيث الغالب أن يشحن عدة شاحنين حمولتهم في سفينة واحدة، بل أن حاوية واحدة ممكن أن تحتوي على وحدات لعدة شاحنين.⁽¹⁾

- تعليم البضائع:

على الشاحن الالتزام بتعليم البضائع، و ذلك بوضع طبع و ختم العلامات الرئيسية والضرورية لتعريف البضائع وعلى كل قطعة من البضائع أو على غلافها بحيث أنه من الممكن أن يكون التعريف الناقص للبضائع، سبب في عدم معرفة الناقل من هو المرسل إليه بالنسبة لكل طرد. و بالتالي على الشاحن احترام القواعد التجارية والتنظيمية التي تفرضها بعض النصوص الخاصة، مثل مدونة نقل المواد الخطرة.⁽²⁾

- تقديم بيانات صحيحة عن البضائع:

يجب على الشاحن أن يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل، و تقييد هذه البيانات في سند الشحن. و يكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات و لو نزل عن سند الشحن إلى الغير. و حق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بحال على مسؤولياته و التزاماته الناشئة عن عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.⁽³⁾

(1). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 163.

(2). بسعيد مراد، نفس المرجع، ص 164.

(3). مصطفى كمال طه، القانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2010، ص 319.

و إذا قدم الشاحن عمدا بيانا غير صحيح عن البضاعة، كان جزاؤه إعفاء الناقل تماما من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها طالما أثبت عدم صحة هذه البيانات.⁽¹⁾ و هذا ما تضمنته المادة 810 من القانون البحري.⁽²⁾

ثانيا: التزام بدفع أجرة النقل

الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل في مقابل نقل البضاعة عن طريق البحر.⁽³⁾ و تساؤلات التي تثار هي كيف تحدد هاته الأجرة؟ ، و ما هو أثر الحوادث البحرية عليها؟ ، و ما هي ضمانات الوفاء بها؟ وهذا ما سنحيز عنه في النقاط التالية:

1- تحديد أجرة النقل:

يختلف أساس تقدير الأجرة باختلاف طبيعة البضاعة المشحونة. فقد يتم حساب الأجرة على أساس وزن البضاعة أو حجمها أو عدد وحداتها، و قد تحدد على أساس القطعة أو القيمة كما هو الحال بالنسبة للبضائع الثمينة كالمجوهرات و ما يماثلها.⁽⁴⁾ و عادة ما يتولى الناقل البحري تحديد تعريفه نقل مختلف البضائع و لا يكون أمام الشاحن إلا قبولها، بل إن إبرام العقد لا يتم على إلا على أساس هذه التعريف.⁽⁵⁾

(1). محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 326.

(2). حيث نصت المادة 810 من القانون البحري: " لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل."

(3). عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 62.

(4). محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 327.

(5). هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 363.

2- أثر الحوادث البحرية على الأجرة:

تؤثر الحوادث البحرية على الأجرة و ذلك إما بالنقص أو بالانقضاء أو بإبقاء عليها

أ- القوة القاهرة:

إذا هلكت البضاعة بسبب قوة القاهرة كغريق أو حريق أو أعمال الحرب، فلا تستحق أجرة النقل و هذا ورد في نص المادة 798 من القانون البحري. و هذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة التي تقضي بأنه إذا استحال على أحد الطرفين تنفيذ التزامه، و انقضى التزامه انقضى في نفس الوقت التزام الطرف الآخر نظرا للتقابل و الارتباط بين الالتزامين.⁽¹⁾ إلا أن القاعدة التي أوردتها المادة 798 من القانون البحري ترد عليها استثناءات التالية:

- إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد يقوم به الشاحن.
- إذا فقدت من جراء عمل منسوب إلى الشاحن.⁽²⁾

ب- إهمال الناقل:

في حالة عدم قيام الناقل بالتزاماته الملقاة على عاتقه من بداية استلام البضائع إلى غاية تسليمها طبقا لنصوص المواد 770 - 775 - 772 من القانون البحري فإن حقه في الأجرة يسقط.

ج- تلف البضاعة:

إذا وصلت البضاعة أخيرا تالفة بسبب القوة القاهرة أو أصابها نقص في كميتها أو قيمتها أثناء السفر، التزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة. فظالما أوفى الناقل بالتزامه بنقل البضاعة فإنه يستحق الأجرة كلها. و لبس بإمكان الشاحن أن يدرأ التزامه بأداء الأجرة بالتخلي عن البضاعة للناقل.⁽³⁾

(1). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 321.

(2). حيث نصت المادة 798 من القانون البحري: " لا تستحق أية أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب إلى الشاحن."

(3). محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 329.

3- ضمانات الوفاء بالأجرة:

أقر المشرع للناقل ضمانات في حالة عدم استيفاء أجره النقل و تتمثل هذه الضمانات في حق الحبس و حق الامتياز و هذا ما سنتعرض إليه بشيء من التفصيل.

أ- حق حبس البضاعة:

" يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع و العمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضاعة و كذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجره الإسعاف..."⁽¹⁾ فيحق إذن للناقل من حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي ما هو مطلوب له بسبب نقلها، لكن هذا لا يعني انه يحق له حبس البضاعة في السفينة حتى لا يذهب بها بعيدا عن اربابها، لكن يجوز له نظير ذلك أن يطلب من المحكمة إيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته، و على نفقة صاحب الحق، و ذلك لمدة شهرين فقط (إذا كانت البضاعة قابلة للإيداع) منذ الوصول إلى ميناء التسليم، و إلا فانه يجوز بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية المختصة.⁽²⁾

ب- حق الامتياز:

" تقدم الامتيازات على البضائع و المذكورة في هذا الباب على كل امتياز آخر عام أو خاص."⁽³⁾ فالناقل يتمتع بامتياز على البضائع المنقولة من اجل الحصول على أجره النقل و ملحقاتها و تشمل الأجرة: مصاريف السفر و وهبة الريان و المبلغ الذي يستحق الناقل نظير التأخير في الشحن و التفريغ لأنه يعتبر أجره إضافية. و يدخل فيها الحصة التي تتقرر للناقل على الشاحن بسبب الخسارة العمومية و المصاريف التي أنفقها الناقل على البضائع المشحونة. و يكون لاحقا في المرتبة لبعض الديون و هي المصاريف القضائية، مصاريف حفظ البضاعة، أو بيعها و توزيع ثمنها، مصاريف التنفيذ، مصاريف إنقاذ البضائع و مكافأة الإسعاف، و مبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة، و التعويضات عن الضرر الذي لحق البضاعة.

(1). المادة 792 الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 57.

(3). المادة 817 الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

هذا الامتياز يبقى قائما بعد تفرغ البضاعة و لمدة 15 يوما. فان لم يرفع دعواه يسقط حقه و يصبح دائما عاديا، و ينقضي الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية. (لا يعلم بامتياز الناقل) و يظل امتياز الناقل قائما و لو أفلس الشاحن أو المرسل إليه. (1)

الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه

المرسل إليه و خروجاً عن قاعدة الأثر النسبي للعقد لأنه لم يشارك في إبرام العقد، و مع ذلك يتحمل التزامات مقابل تمتعه ببعض الحقوق، فما هو المركز القانوني الذي يتبوءه و ما هي حقوقه و التزاماته الناجمة عن هذا المركز؟

أولاً: المركز القانوني للمرسل إليه:

وجدت العديد من النظريات تفسر المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن، و من أهمها:

– نظرية الاشتراط لمصلحة الغير:

الاشتراط لمصلحة الغير عقد يتم بين شخصين هما المشتري و الملتزم بمقتضاه يكسب شخص ثالث يسمى المستفيد (أو المنتفع) حقا مباشرا قبل الملتزم يستطيع أن يطالب بالوفاء به. (2)

و يذهب أصحاب هذه النظرية إلى أن الشاحن عندما يبرم عقد النقل، فإن العقد يتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير، و يكسب هذا الاشتراط المرسل إليه الحق في استلام البضاعة، و يقبل المرسل إليه هذا الاشتراط باستلام البضاعة فعلاً، و من ثم يتحمل الإلتزام المرتبط بهذا الإشتراط و هو دفع أجرة النقل و لا يتصور أن المرسل إليه يستطيع باستلامه البضاعة أن يقبل الإشتراط الذي عقده الشاحن لمصلحته، رافضاً الإلتزام بدفع الأجرة.

هذا الرأي لا يمكن أن يعتمد عليه، إلا في تفسير حق المرسل إليه في استلام البضاعة، دون التزامه

(1). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 58.

(2). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 210.

بدفع الأجرة و غير ذلك من الالتزامات الواردة في سند الشحن. بعبارة أخرى، لا يمكن للاشتراط لمصلحة الغير أن يرتب التزامات، و إن أمكن أن تتولد عنه حقوق لصالح من تم الاشتراط لمصلحته.⁽¹⁾

- نظرية النيابة الناقصة:

فكرة النيابة الناقصة تعني أن يكون الشخص غيرا عند إبرام العقد دون أن يعتبر كذلك عند تنفيذه لأنه في هذه الحالة الأخيرة (التنفيذ) تظهر فكرة كونه طرفا في العلاقة العقدية الأصلية من خلال فكرة النيابة الضمنية. و بالتالي إمكانية إلزام الغير بالالتزامات العقدية التي نشأت في العلاقة العقدية الأصلية، باعتبار أن أحد طرفي هذه العلاقة يعتبر نائبا عن هذا الغير.⁽²⁾

يرى البعض أن الشاحن عند تعاقد مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه نيابة ناقصة، بحيث يعتبر المرسل إليه طرفا في العقد، وفقا لأحكام النيابة الناقصة التي تقضي بانصراف آثار العقد الأصيل. إن ما يعاب على هذا الاتجاه هو محاولته لجعل المرسل إليه طرفا في العقد، بالرغم من أنه أجنبي عنه، أضف إلى ذلك أن المرسل إليه قد لا يكون معلوما عند إبرام العقد و إصدار وثيقة الشحن.⁽³⁾

- نظرية الخلف الخاص:

الخلف الخاص هو من يتلقى من السلف حقا عينيا كان قائما في ذمته⁽⁴⁾، بحيث تنص المادة 109 من القانون المدني على أنه : " إذا أنشأ العقد التزامات، وحقوقا، شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإن هذه الالتزامات و الحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، إذا كانت من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه.

(1). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 58.

(2). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 214.

(3). بودليو سليم، المرجع السابق، ص 59.

(4). بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 216.

يرى هذا الاتجاه أن المرسل إليه خلف خاص للشاحن، على أنه مشتريا للبضاعة، و قد عقد المستخلف (الشاحن) عقد نقل يتعلق بهذه البضاعة فان الخلف الخاص (المرسل إليه) ينتقل إليه ما يترتب من التزامات و حقوق عن العقد. و هذا الرأي لا يصلح لتفسير التزامات المرسل إليه في سند الشحن فلا ينتقل الالتزام مع الشيء إلى الخلف الخاص و إن كان التزام شخصي لا ينتقل إلى الخلف الخاص.⁽¹⁾

- نظرية التعاقد لمصلحة الغير:

يرى جانب من الفقه الفرنسي إلى أن العمل الواقعي أدى إلى خلق تطبيق جديد في العلاقة القانونية ثلاثية الأطراف وهي التعاقد لمصلحة الغير، وهو عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصي ويرتب للغير حقا بالمطالبة المباشرة والشخصية، بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالتزامه بأداء لأي من طرفي العقد، أو يكون التعاقد لمصلحة الغير ضروريا، إذا ما كان وجود الغير هو الذي يبرر إبرام العقد الأصلي بين الطرفين وهذا ما يتفق وتدخل المرسل إليه في تنفيذ العقد.⁽²⁾

ثانيا: التزامه بسحب البضائع وتسليمها:

من المفروض أن هذا الالتزام يقع على عاتق المرسل إليه، والسؤال يطرح حول إعلام المرسل إليه بوصول البضائع، فالأمر مستحيل إذا كانت البضائع محل وثيقة شحن لأمر، أو وثيقة شحن لحاملها، لأن الناقل لا يعلم اسم المرسل إليه، وبالتالي على هذا الأخير تفقد إعلانات وصول السفن المنشورة في الصحف المهنية والاتصال بالناقل وإذا كانت وثيقة الشحن اسمية، فالناقل بالعكس هنا يعلم هوية المرسل إليه وبالتالي من الطبيعي يتم إعلام المرسل إليه بوصول البضائع وأنه تم تفريغها حتى يتسنى له تسليمها.⁽³⁾

(1). بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص 62.

(2). عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، المرجع السابق، ص 47.

(3). المرجع أعلاه، ص 47.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري

تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة. و لحوادث الملاحة البحرية آثارها الوخيمة على البضائع المشحونة إذ تقتضي كثيرا إلى الهلاك. لذلك تأخذ مسؤولية الناقل البحري المرتبة الأولى في الأهمية من بين موضوعات القانون البحري، و ذلك سواء على مستوى التشريع الوطني أو من واقع اهتمام الجماعة الدولية. بصياغة المعاهدات المنظمة لمسؤولية الناقل البحري.⁽¹⁾

و سنتطرق في هذا الفصل إلى أساس مسؤولية الناقل البحري و الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل و هذا في المبحث الأول، أما في المبحث الثاني سنتناول الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري.

(1). هاني محمد دويدار، موجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 268.

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المبحث أساس مسؤولية الناقل البحري و هذا في المطلب الأول و الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل في المطلب الثاني.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام. فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على افتراض المسؤولية أي الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الإنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام و مسؤولية الناقل الخاص. و الناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها. أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حال على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل.⁽¹⁾ و لهذه الاختلافات انعكاسها على أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري الجزائري

يتضح من نص المادة 802 من القانون البحري: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالي. " أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فالمضور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد المحدد.⁽²⁾ إذن مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري تقوم على أساس الخطأ المفترض، الاشكال المطروح هل هذا الخطأ المفترض قابل لإثبات العكس أم أنه غير قابل لإثبات العكس؟

(1). هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 266.

(2). الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012-2013، ص 23.

جاء في نص المادة 803 من القانون البحري: " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الحسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه.

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

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

د- أخطار و حوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة،

هـ- القوة القاهرة،

و- الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب،

ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر،

ح - أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع،

ط - عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي،

ي - إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك،

ك - الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل،

ل - أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقدم الناقل

الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن سببه شخصياً أو بسبب مندوبية، و أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.⁽¹⁾

إذا استطاع الناقل أن يدفع بإحدى هذه الحالات المذكورة في المادة 803 إن تحققت من أجل

إعفاء نفسه من المسؤولية. يمكن القول بأن أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري تقوم على أساس الخطأ المفترض قابل لإثبات العكس.

(1). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري وفق المعاهدات الدولية

تقيم قواعد هامبورغ مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم على أساس الخطأ المفترض. و في ذلك تنص المادة الخامسة الفقرة الأولى منها على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضائع في عهد الناقل على النحو المشار إليه في المادة الرابعة، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو و تابعوه و وكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. " و وفقاً للمادة الرابعة تعتبر البضائع في عهدة الناقل اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن و حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه.⁽¹⁾

و معنى ذلك أن الناقل البحري وفقاً لقواعد هامبورغ يعتبر مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير عندما يخفق في تقديم الدليل على أنه هو أو تابعوه أو وكلاؤه قد قاموا بكل الإجراءات و التدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث و الأضرار الناجمة عنه. و من ثم يفترض الخطأ في جانب الناقل عند حصول الأضرار بالبضاعة و هي في حراسته. و مع هذا خولت الاتفاقية للناقل التخلص من المسؤولية بنفي قرينة الخطأ إذا أقام الدليل على اتخاذ الإجراءات المعقولة في مواجهة الأسباب التي أدت إلى حدوث الأضرار. أما إذا فشل الناقل في إقامة هذا الدليل انعقدت مسؤوليته.⁽²⁾

على أن ثمة استثناء يرد على القاعدة السابقة و يتعلق بحالة الحريق، إذ جعل المشرع الدولي على عاتق المضرور إثبات خطأ أو إهمال الناقل الذي أدى إلى نشوب الحريق، أو خطأ أو إهمال الناقل في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق و تجنب تبعاته أو التخفيف منها في حالة حصوله. و من ثم فإن مسؤولية الناقل في حالة الحريق تقوم على الخطأ واجب الإثبات و ليس الخطأ المفترض.⁽³⁾

(1). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 326.

(2). جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 342-343.

(3). محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 346.

كذلك فقد تناولت المادة التاسعة، فقرة ثالثة، من معاهدة هامبورغ أساس مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي لا يجوز فيها هذا الشحن و كذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح لم يدرج في سند الشحن. ففي مثل هذه الحالات يبقى الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ عن الشحن على السطح، و لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي.⁽¹⁾

و لا شك أن اتفاقية هامبورغ قد حققت تقدماً ملموساً على معاهدة بروكسل في هذه النقطة، ذلك أن معاهدة بروكسل كانت تنص على حالات عديدة لإعفاء من المسؤولية، هذه الحالات كانت تؤدي في مناسبات كثيرة إلى تخلص الناقل من المسؤولية. أما اتفاقية هامبورغ، فقد ألغت بصفة خاصة أوجه الإعفاء المتعلقة بالخطأ في الملاحة و كذلك الخطأ في إدارة السفينة، و أقامت المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض.⁽²⁾

بالنسبة لاتفاقية روتردام فإنها تتفق تماماً مع اتفاقية هامبورغ. وفق المادة الخامسة منها، لكن مع الفرق أن هذه الاتفاقية الأخيرة أعطت الناقل إمكانية نفي الخطأ بإثبات أنه اتخذ هو و مستخدموه أو وكلاءه التدابير المعقولة لتفادي وقوع الحادث المسبب للضرر باستثناء حالة الضرر اللاحق بالبضائع الناجم عن الحريق، والضرر اللاحق بالبضائع الناجم عن إهمال باتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها، ففي هاتين الحالتين ينقلب عبء الإثبات ويصبح على الشاحن إثبات خطأ الناقل في حدوث الحريق، أو إثبات خطأ الناقل بعدم اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاتها و التخفيف منها.⁽³⁾

(1). محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 346.

(2). جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 343.

(3). بن دومية سعدية، مسؤولية ناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون فرع القانون البحري و الأنشطة المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2012-2013، ص 12-13.

المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري

لكي تحدد حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا بد من تحديد الأضرار التي يسأل عنها قبل متلقي خدمة النقل. و غاية الشاحن هو تغيير مكان البضائع عبر البحر، و لكنه يتوقع وصولها دون عيب يعثرها، و لذلك يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع و تلفها، كذلك يتوقع الشاحن أو من له الحق في تسلم البضائع وصولها إلى الميناء المتفق عليه في موعد محدد، فيجوز إثارة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة.⁽¹⁾

الفرع الأول: هلاك البضاعة

يكون الناقل مسؤولاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن. بيد أن مسؤولية الناقل عن العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لا سيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صبا (منفرطة) كالحبوب، من المتسامح عما يلحق هذه البضاعة عن عجز طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو البخر أو تعرضها لرطوبة البحر و تقلبات الجو فضلا عن عمليتي الشحن و التفريغ، و هو ما يسمى بعجز الطريق. أما البضائع المشحونة في طرود فإن الحزم يقيمها في الأصل من ذلك.⁽²⁾

نص المشرع الجزائري على الهلاك في نص المادة 802 من القانون البحري: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع...." فالخسارة تتضمن فقدان البضاعة في أي حال من أحوال كغرقها في مياه البحر أو تعرضها لسرقة أثناء الرحلة، وقد تكون الخسارة إما كلياً أو جزئياً.

(1). هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص272.

(2). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص328.

1-تعريف الهلاك:

لا الاتفاقيات الدولية و لا التقنيات الداخلية البحرية قد وضعت تعريفا للهلاك، ولهذا يكون الرجوع إلى آراء الفقه ضروريا لتوضيح المقصود بذلك. فهلاك البضاعة يقصد به فقدانها، بحيث لا يتمكن الناقل البحري من تسليمها إلى المرسل إليه كسقوطها في مياه البحر. (1)

2-أنواع الهلاك:

و هما الهلاك الكلي أين تفقد البضاعة كلها و الهلاك الجزئي أين يفقد جزء من البضاعة

أ- الهلاك الكلي:

فالحسارة الكلية تكون في حالة إصابة البضاعة دمار أو تلف، فقدتها صفاتها الأساسية التي تتمتع بها في الأحوال العادية من وجهة النظر التجارية تعتبر خسارة البضاعة كليا. (2) و يعتبر من قبيل الهلاك الكلي ضياع البضاعة، أو على الأقل إذا لم يتم العثور عليها و لم تقدم للمتسلم في ميعاد محدد. كذلك فإن تسليم البضاعة إلى الغير الذي لا صفة له يساوي، بالنسبة لمن له الحق، الهلاك الكلي فيجب على الناقل تسليمها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن البحري. (3)

ب-الهالك الجزئي:

أما الخسارة الجزئية فإنه إذا وصلت البضاعة، و وجد فيها نقص في وزنها أو عددها أو كميته المبينة في سند الشحن عند الوصول كان في ذلك عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل وهي وصول البضاعة سالمة وكاملة إلى المرسل إليه، ولكن لا يعد من قبيل الهلاك الجزئي النقص المعتاد الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها كما هو الشأن في البضائع السائلة كالبتروول، وذلك بسبب تعرضها للأحوال الجوية أو بسبب الظروف المحيطة بعملية النقل بعجز الطريق ولا يكون الناقل مسؤولا عنها. (4)

(1). عبد الغني عقون، تحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص13.

(2). الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65.

(3). عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص13.

(4). الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65.

3- إثبات الهلاك:

وينصب إثبات الضياع التام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكليف بها، وواقعة عدم تسليم المرسل إليه لأي شيء من البضاعة المرسله، لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشحن، وعلى الأخير إثبات تسليمها للمرسل إليه، لأن الفعل السلبي يصعب إثباته ماديا. أما نقص البضاعة أو هلاكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم، وقد تناولت معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 مسألة التحفظات عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضائع وهكذا فعل المشرع الجزائري حيث نص في المادة 790 من القانون البحري على أنه: " إذا حصلت خسائر أو أضرار تحدث للبضائع، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

و إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع..."⁽¹⁾ و هذا مطابق لما جاء في بروتوكول 1968 لمعاهدة بروكسل في مادته الثالثة في فقرتها السادسة التي تنص: " إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل، فإن هذا التسليم يعتبر قرينة إلى أن يثبت العكس على الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن، و إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن تحصل التحفظات في مدى ثلاثة أيام من التسليم، ولا يترتب أي أثر على هذه التحفظات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم لها."⁽²⁾

(1). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 65-66.

الفرع الثاني: تلف البضاعة

و يكون الناقل مسؤولاً أيضاً عن التلف الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول، إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن خاصة بحالة البضاعة.⁽¹⁾

1-تعريف التلف:

لا يوجد تعريف محدد لا في التشريعات الداخلية و لا في الاتفاقيات الدولية تحدد معنى التلف بشكل دقيق. لهذا يمكن القول بأن التلف وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها و مقدارها، و لكنها معيبة، كما لو كانت أجهزة ووصلت محطمة، أو مواد من زجاج أو مرايا وصلت مهشمة. و في هذه الحالة، يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق البضاعة من تلف، سواء شمل هذا التلف جميع البضاعة أو جزءاً منها. و لكنه لا يسأل عن العيب الذي كان قد ثبتته الناقل في سند الشحن.⁽²⁾

2-أنواع التلف:

و هما نوعان التلف الكلي و التلف الجزئي

أ-التلف الكلي:

نكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديراً بأن يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معيبة.⁽³⁾ و مثال على ذلك: وصول الأجهزة محطمة بكامل أو تعفن الذي يلحق بالبضائع الاستهلاكية كالفواكه مثلاً.

(1). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 328.

(2). نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2012-2013، ص 49.

(3). عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 16، 17.

ب- التلف الجزئي:

نكون أمام تلف جزئي عندما يسلم الناقل إلى صاحب الحق البضاعة، و التي يكون بعضها في حالة جيدة و بعض الآخر يكون معيب. و مثال على ذلك أن يعهد الناقل لصاحب الحق ب 30 طنا من القمح فتصل منها 9 أطنان فاسدة و الباقي سليما.

الفرع الثالث: التأخير في التسليم

يقع التأخير في تسليم البضاعة إذا أهمل الناقل في مراعاة الميعاد المتفق عليه لحدوث هذا التسليم. وعند عدم تحديد ميعاد معين للتسليم فيكون التأخير قد حدث إذا لم يتم التسليم في الميعاد الذي يجب أن يقوم الناقل المعقول فيه بالتسليم البضاعة عندما يوجد في ظروف مماثلة.⁽¹⁾

لقد تناولت اتفاقية روتردام واقعة التأخير في المادة 21 معرفة إياه أنه: " يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها."⁽²⁾

و لقد أشارت قواعد روتردام، و بموجب نص المادة 43 منها، إلى المكان و الزمان اللذين يجب تسلم البضاعة فيهما. إذ يجب على المرسل إليه أن يقبل تسلم البضائع في الوقت و المكان المتفق عليهما في عقد النقل أو في الوقت و المكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، إذ لم يوجد اتفاق من ذلك القبيل، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة و ظروف الحال. و منه، يتبين بمفهوم المخالفة، أن الناقل إذا ما خرج عن احترام الوقت و المكان المتفق عليهما في تسليم البضاعة، يعد متأخرا في تسليمها، ذلك أن تسليمها مرهون بالمكان و الزمان المعينين في عقد النقل بموجب مستند نقل أو بموجب سجل نقل الكتروني تحت طلب الشاحن.⁽³⁾

(1). جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 300.

(2). المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة في 11 ديسمبر 2008. " اتفاقية روتردام "

(3). نبات خديجة، المرجع السابق، ص 51.

و يسأل الناقل أيضا، و بموجب المادة الخامسة الفقرة الأولى من اتفاقية هامبورغ، عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب فيه أثناء مدة مسؤوليته. و للتأخر في التسليم نتائج و خيمة ليس من جانب الخسارة التي تلحق الشاحن أو المرسل إليه من جراء هلاك البضاعة أو تلفها فحسب بل حتى من جانب الضرر الاقتصادي الذي يلحق به، بسبب ما يلحقه من خسارة و ما يفوته من كسب، و نظرا أيضا لفوات الفرصة عليه لما قد يجنيه من الربح.⁽¹⁾

أما بخصوص اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في (نصها الأصلي أو المعدل) فإنها لم تتضمن أي نص صريح عن التأخير ولا عن تعويض الضرر الناتج عنه. فنص المادة 04 الفقرة الخامسة منها لم يخص بالتعويض المحدود إلا الهلاك أو الضرر الذي يصيب البضاعة أو المتعلق بها.⁽²⁾

و لمدة انجاز النقل البحري أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار فإن صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطا في أسعارها، لا شك في إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير في تسلمها إليه بالضرر نتيجة التأخير في تسلمها إليه مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحري. و من جانب آخر قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تحتم عليه تسليم البضائع في ميعاد محدد، و يؤدي تأخير الناقل في تسلمها إليه فسخ الصفقة مع ما قد يقترن بالفسخ من رجوع المشتري على المرسل إليه بالتعويض. أضف إلى ذلك أن هناك من البضائع ما يكون معرضا للتلف إذا لم يتم استهلاكها في زمن محدد، و إن لم يؤد التأخير في تسليم البضائع إلى تلفها فهو على الأقل يستنفد قدرا من مدة الصلاحية هذه البضائع مما يصعب معه التصرف فيها بالبيع.⁽³⁾

و كذلك، نص المشرع الجزائري في المادة 775 من القانون البحري، بأن نقل البضائع يجب أن يتم في مدة مناسبة، و تعد هذه إشارة إلى أن الناقل مسؤول عن التأخر في تسليم البضاعة، و كذلك

(1). نبات خديجة، المرجع السابق، ص 51.

(2). عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 20.

(3). هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 269-270.

الأمر بالنسبة للانحراف عن خط السير المتفق عليه في عقد النقل، أو الانحراف عن الطريق العادي في حالة عدم تحديده، و الذي قد يشكل في حد ذاته أحد أسباب التأخر.⁽¹⁾

لم ينص المشرع الجزائري صراحة ضمن المادة 802 من القانون البحري على مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن التأخر في تسليم البضاعة، على غرار معاهدة بروكسل لسنة 1924 التي لم تدخل هذا النوع من الضرر ضمن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري. نصت المادة 805 قانون البحري على التأخير في التسليم البضائع، بحيث أن المشرع استلهم ذلك من قواعد هامبورغ لسنة 1978 في مدتها الخامسة فقرة أولى، حيث اعتبر أن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع، موجبا لمسؤولية الناقل التي له أن يحددها حسب ما نصت عليه المادة بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع، عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حرص أن يسلم فيه البضاعة.⁽²⁾

و عليه فإن التأخير في التسليم يختلف حسب ما إذا كان ثمة اتفاقا بين الناقل و الشاحن على ميعاد محدد لتسليم البضائع، كما يحصل غالبا في عمليات النقل بخطوط شحن منتظمة، أم لا يوجد أي اتفاق على ذلك، كما يحصل غالبا في خطوط الشحن غير المنتظمة.

- حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة، إذا لم يتم الناقل بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها في حدود الوقت المتفق عليه. و يشترط في الميعاد المتفق عليه، طبقا لاتفاقية هامبورج، أن يكون صريحا. أما الاتفاق الضمني فلا يعتد به للقول بوجود ميعاد متفق عليه، بل يدخل ضمن الميعاد المعقول و الذي كما سنرى يبقى خاضعا للسلطة التقديرية للقاضي. أما بخصوص التقنين البحري الجزائري، فلا يشترط في الاتفاق أن يكون صريحا، بل يكفي الاتفاق الضمني إذ النص جاء عاما. فما يكون على صاحب الحق في البضاعة إلا إثبات وجود مثل هذا الاتفاق.⁽³⁾

(1). نبات خديجة، المرجع السابق، ص 54.

(2). الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 69.

(3). عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 32.

- حالة التأخير عن الميعاد المعقول:

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة إذا لم يسلم الناقل البضائع، طبقا لاتفاقية هامبورج و التقنين البحري الجزائري، في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل يقظ حريص مع مراعاة ظروف الحالة، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة. فالمعيار المعتمد عليه من أجل تحديد معقولية ميعاد التسليم هو معيار موضوعي وليس ذاتيا، أي أن يكون ثمة انحرافا عن السلوك المألوف للناقل العادي أو يقظ حسب الحالة إذا وجد في ظروف مماثلة. و أعمال هذا المعيار توصلا إلى تحديد الميعاد الذي كان واجبا فيه على الناقل تسليم البضائع، يدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع و لا يخضع لرقابة المحكمة العليا.⁽¹⁾

(1). عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 23.

المبحث الثاني: أحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري

تعتبر أحكام القانون البحري عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين أي متلقي خدمة النقل، إلا أن الأمر لا يعني إهدار كل مظاهر الحماية الواجبة لمشروعات النقل البحري أي للناقلين البحريين. و إنما لهذه الأحكام منظور خاص لكيفية تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم و بين مصالح الناقلين البحريين في تحديد مسؤوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقا دون الاستمرار في مباشرة نشاط النقل البحري و تطوره. و إذا كان الالتزام بالتعويض يفترض ثبوت مسؤولية الناقل البحري فإن النظام القانوني هو الذي يحدد طرق دفع المسؤولية، و حرصا من المشرع على حصول المضرور على تعويض عن الأضرار التي تلحق به فقد اكتفى بطرق دفع المسؤولية التي قررها مما يفضي إلى عدم الاعتداد بأي اتفاق يكون من شأنه استبعاد مسؤولية الناقل البحري.⁽¹⁾

و سنعالج في هذا المبحث استبعاد مسؤولية الناقل البحري و ذلك في المطلب الأول أما في المطلب الثاني فنتطرق إلى أحكام التعويض عن المسؤولية الناقل البحري.

المطلب الأول: استبعاد مسؤولية الناقل البحري

إعفاء أو التخفيف من المسؤولية الناقل البحري يعتبر مخالف لأحكام النظام القانوني كأصل عام، لكن في المقابل يقرر هذا الأخير من جانب آخر طرقا لدفع مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

جاء في نص المادة 811 من القانون البحري: " يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدية يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل و الناجمة عن المواد 770 و 773 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب ،

(1). هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 271-272.

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808،

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.⁽¹⁾

و جاء في نص المادة 812 من القانون البحري: " خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفريغها و لغاية تسليمها،

ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة.⁽²⁾

إن المشرع البحري قد رتب جزاء البطلان المطلق على أي شرط من شروط الإعفاء من مسؤولية تتضمنه سندات الشحن. فكأن مسؤولية الناقل البحري كما رسم المشرع حدودها تتعلق بالنظام العام، و بالتالي فإن أحكامها إلزامية لا يجوز الاتفاق على مخالفتها و إلا وقع هذا الاتفاق باطلا. و لاشك أن قصد المشرع من وراء ذلك هو إقامة نوع من التوازن بين مصالح أصحاب الشأن في عقد النقل البحري، فلئن كان قد أعفى الناقل من المسؤولية في بعض الحالات و حدد مسؤوليته عند قيامها، إلا أنه أراد في المقابل حماية الشاحنين من الشروط التي كان الناقلون يتعسفون في تضمينها عقود النقل للتخلص من المسؤولية أو التخفيف منها.⁽³⁾

و يمتد حكم البطلان إلى الاتفاق على نزول للناقل البحري عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل، أي من شأنه أيضا تعويض المضرور عن الأضرار التي تلحق به من جراء الهلاك أو تلف البضائع. و ذلك لأن مثل هذا الاتفاق يفضي إلى عدم تحمل الناقل البحري تبعية مسؤولية في واقع الأمر، و يكون ذلك على حساب من قام بتعويض المضرور عن هلاك أو تلف البضائع الذي

(1). (2). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(3). محمد السيد الفقي، المرجع السابق، 362.

يُجرّم من الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية. و يضاف إلى ذلك أن قيمة التعويض الذي يلتزم المؤمن أو أي ضامن آخر بدفعه قد تفوق التعويض الذي يلتزم الناقل البحري بأدائه إلى المضرور. و أخيراً يؤدي هذا الاتفاق إلى إلزام المضرور برفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري في حين يمكنه الاكتفاء بالحصول على التعويض من شركة الضمان أو غيرها من الضامنين على أن يحل منهما محل المضرور في الرجوع على الناقل.⁽¹⁾

و مبدأ بطلان الشروط التعاقدية الزامية بصفة مباشرة أو غير مباشرة إلى إبعاد مسؤولية الناقل جاء متفقاً عليه في المادة 811 من القانون البحري الجزائري، حيث اعتبر مثل تلك الشروط باطلة و عديمة الأثر، باستثناء تلك التي تكون خارج المرحلة البحرية طبقاً للمادة 812 من نفس القانون.⁽²⁾

و قد سايرت اتفاقية هامبورغ معاهدة سندات الشحن عندما قضت ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، إذ تنص المادة 23 فقرة أولى، من الاتفاقية: " كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً و لا غيا في حدود مخالفته لها، و لا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها و أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي شرط مماثل يعتبر باطلاً و لا غيا. " و قد أضافت الفقرة الثالثة من ذات المادة أنه: " متى أصدر سند شحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، تعين تضمين السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن و المرسل إليه. " و هذا النص من شأنه التأكيد على البطلان الذي تقرره المعاهدة و لفت الغير إليه.⁽³⁾

(1). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 278.

(2). نبات خديجة، المرجع السابق، ص 101.

(3). محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 265-266.

قواعد روتردام قد حذت حذو معاهدة بروكسل، التي تنص في الفقرة الأولى من المادة الثالثة على إلغاء كل شرط أو اتفاق أو بند في اتفاقية النقل، يكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة عن أي ضرر أو خسارة ألحقت بالبضاعة و كانت ناتجة عن إهمال الناقل، خطئه أو إخلاله بالواجبات أو الالتزامات المفروضة عليه بموجب هذه المادة، أو يكون الغرض منها التخفيف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه المعاهدة.⁽¹⁾

الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل

كأصل عام لا يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية تجاه صاحب الحق، إلا أن باستطاعته دفع مسؤوليته بالطرق محددة قانونا. و لقد تناول المشرع الجزائري في المادة 803 من القانون البحري تحديد أسباب دفع المسؤولية و التي حصرها في 12 حالة.

بينما تضمنت الفقرتان الأولى و الثانية من المادة الرابعة من معاهدات سند الشحن طرق دفع المسؤولية. و يلاحظ أن الفقرة الثانية تضمنت سبع عشرة حالة من الحالات دفع المسؤولية تأثرا بمنهج الصياغة في القوانين الأنجلوسكسونية التي تعدد بالحلول الخاصة و ليس بالفكر العامة.⁽²⁾ أما معاهدة هامبورغ المعروفة بقواعد هامبورغ للأمم المتحدة لسنة 1978 نصت على حالتين للإعفاء فقط:

- هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب المخاطر التي تصاحب هذا النوع من النقل.
 - الأضرار و الخسائر إذا كانت ناشئة عن التدابير التي اتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح أو الأموال.
- و يمكن ترتيب حالات دفع المسؤولية إلى أربع مجموعات الأولى خاصة بدفع المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة، و الثانية خاصة بالدفع المسؤولية عن الأخطاء الملاحية، و الثالثة خاصة بالدفع المسؤولية عن السبب الأجنبي، و الرابعة خاصة بالدفع عن أعمال الربان البريئة من قصد الإضرار.

(1). نبات خديجة، المرجع السابق، ص 100.

(2). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 279.

1- دفع المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة:

أفردت المادة الرابعة من معاهدات سندات الشحن فقرتها أولى للنص على عدم مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الناشئ من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة. و لا يسأل الناقل إلا في حالة عدم بذل العناية الواجبة في إعداد السفينة و تجهيزها. و يقع عبئ إثبات بذل العناية الواجبة على الناقل البحري أو من يتمسك بالإعفاء من المسؤولية كشركة الضمان البحري مثلا. و يتضح من ذلك أن الناقل البحري لا يسأل عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة متى كانت طارئة بعد السفر، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعداد السفينة و تجهيزها و هو ما يتحقق قبل السفر.⁽¹⁾

و لا يُسأل الناقل بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، مادام قد قام بتنفيذ الالتزام الذي نصت عليه المعاهدة بروكسل ، ولهذا جاءت المعاهدة لتؤكد ذلك بقولها " لا ويسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائدا إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو ضمان تجهيزها و تطعيمها أو تموينها على وجه مرضي وإعداد الغرف الباردة وجميع الأقسام الأخرى"، نستنتج من ذلك أنه إذا قام الناقل ببذل الهمة الكافية و اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة نتيجة عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة فانه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب والتي لا تعود إلى بذل الهمة الكافية ولا تعتبر شهادات شركات الإشراف دليلا قاطعا على الصلاحية الملاحية وإنما مجرد قرينة قابلة للإثبات العكس وتقدير ذلك متروك لقاضي الموضوع ومن هنا يجب على الناقل بذل العناية اللازمة، وبذل العناية اللازمة يكون مشروطا قبل السفر وعند بدء الرحلة.⁽²⁾

(1). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص280.

(2). دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2005-2006، ص09.

و الملاحظ من نص المادة 770 من القانون البحري نجد أن المشرع يأخذ ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة و ذلك استنادا لما ورد في نص المادة سالفه الذكر من القانون البحري و التي نصت على: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي: " فالناقل مطالب بذل العناية اللازمة من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة، و ذلك بتزويدها بكل ما تحتاجه من مؤن و وقود كافي للرحلة البحرية، و معيار العناية اللازمة هو معيار الرجل العادي. إذن يجب على الناقل أن يبذل العناية اللازمة للتخلص من المسؤولية و أعفاء نفسه، و ذلك بدفعه بعدم صلاحية السفينة و ذلك بكل طرق الاثبات استنادا لنص المادة 803 من القانون البحري.

2- دفع المسؤولية عن الأخطاء الملاحية:

تقضي المادة الرابعة الفقرة الثانية بند أ من معاهدة بروكسل بعدم مسؤولية الناقل البحري عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة التي ترجع إلى الريان أو البحارة أو المرشد أو غيرهم من مستخدمي الناقل البحري. و الواقع أن هذا النص هو تقنين لما كان يجري عليه العمل من تضمين سندات الشحن ما يعرف بشرط الإهمال،⁽¹⁾ و الذي بمقتضاه يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الأخطاء الملاحية.⁽²⁾

الإعفاء من الأخطاء الملاحية، يبرره أن الناقل لا يتدخل في ملاحاة السفينة و سيرها وذلك بما للريان من سلطة واسعة في التصرف و هو إعمالا لأحكام نص المادة 592⁽³⁾ من القانون البحري التي اعتبرت الريان المسؤول الوحيد عن سير و حركات السفينة في المياه التي تمر بها و في أماكن الرسو و الاقتراب

(1). شرط الإهمال: هو شرط نشأ في إنجلترا حوالي سنة 1865 وانتقل إلى غيرها من دول أوروبا وبمقتضاه يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة بخطأ الريان أو الطاقم وقد أنتقد هذا الشرط في فرنسا بوصفه مخالف للنظام العام ولكن محكمة النقض الفرنسية سارعت إلى القضاء بصحته على أساس أن المتبوع يسأل قبل الغير عن أخطاء تابعيه مسؤولية تعد من النظام العام لأن القانون يفترض خطأ المتبوع تابعه أو توجيهه. أنظر في ذلك: دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2005-2006، ص15.

(2). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص280-281

(3). تنص المادة 592 من القانون البحري على أنه: " يعتبر الريان المسؤول الوحيد عن سير و حركات السفينة في المياه التي تمر و في أماكن الرسو و الاقتراب، و يجب على الريان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة و حسب قواعد و الأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل و حسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية و المطبقة من الدول."

كما على الريان قيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة و حسب القواعد و الأعراف البحرية الدولية الجاري العمل بها و هذا خروجاً عن الأصل العام الذي يقرر أن المتبوع مسؤول عن أعمال تابعيه حسب المادة 136⁽¹⁾ من القانون المدني و هذا ما يبرر ذاتية القانون البحري. فالناقل معفى من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها تابعيه من ريان و مرشد أو مندوبون البحريون الآخرون. و الخطأ الملاحي هو الخطأ الفني الواقع في قيادة السفينة و تسييرها كالقيام بمناورة معينة أدت إلى تصادم أو الإبحار رغم سوء الأحوال، أما الخطأ التجاري فهو يتعلق بالبضاعة ذاتها كالخطأ في شحنها أو رصها. هذا و أن التمييز بين الخطأ في الملاحة و الخطأ التجاري ليس بالأمر السهل دائماً، فالخطأ في الملاحة هو خطأ فني يتصل بقيادة السفينة، و أما الخطأ التجاري فخطأ خاص باستثمار السفينة، و يعود للقضاء تقدير في أي الزمرتين يدخل الخطأ و لا يعتبر الفصل في ذلك فصلاً في مسألة من الوقائع و إنما فصلاً في ناحية قانونية، على هذا فهي تخضع لرقابة المحكمة العليا.⁽²⁾

و يبقى الناقل مسؤولاً عن الأخطاء التجارية للريان أو البحارة، أي تلك التي ترتكب بمناسبة رص البضائع و المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية و عند تسليمها في ميناء الوصول. و عليه إثبات أن الضرر نشأ عن خطأ من الأخطاء الملاحية.⁽³⁾

و الأخطاء التجارية هي مختلف الأعمال المتعلقة بالبضاعة كسوء الرص أو التستيف أو عدم المحافظة على البضاعة أثناء النقل فلا تدخل في نطاق الإعفاء المنصوص عليه في القانون و يبقى الناقل مسؤولاً عنه و يعرف آخرون الخطأ التجاري، بأنه حفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها أو رصها أو تفريغها وهذه الأخطاء يسأل الناقل عنها قانوناً، ولا يجوز له أن يعفي نفسه منها ولعله لم يعد هنا حاجة إلى الإسهاب في تبرير هذا الإعفاء القانوني للناقل عن نتائج الأخطاء الملاحية للتابعين البحريين.

(1). نصت المادة 136 من القانون المدني على أنه " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعماه غير المشروع متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته، أو بسببها. و تقوم رابطة التبعية، ولم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وفي توجيهه".

(2). يسعد مراد، المرجع السابق، ص 277-278-279.

(3). هاني محمد دويدار، موجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 281.

و يفهم من هاذين التعريفين أن الخطأ يكون تجارياً إذا كان العمل الأساسي هو عدم المحافظة على البضاعة يُسال عنه الناقل ولا يمكن اشتراط الإعفاء من المسؤولية لكن ما مصير إذا اشتراك الخطأ التجاري مع الخطأ الملاحي؟

- يجيب: البعض من الفقه بأنه إذا اشترك الخطأ التجاري مع الملاحي لا يعفى الناقل من المسؤولية ولا يتمتع الناقل بهذا الإعفاء أيضاً إذا عاد عليه نفع شخصي من وراء هذا الخطأ.

و للفرقة بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري أجمع الفقه على أنه إذا وقع الخطأ في الجزء المتعلق بسير السفينة وأمنها فالخطأ ملاحي، وإذا وقع في الجزء الخاص بالبضاعة أعتبر الخطأ تجاري وفي اجتهادات المحكمة العليا في الجزائر يعطي المسؤولية الكاملة للناقل وذلك انه مسؤول (الناقل) عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ للبضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن.⁽¹⁾

3- دفع المسؤولية عن السبب الأجنبي

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري قائمة على افتراض الخطأ، فما من شك في عدم مسؤوليته من باب أولى عن الأضرار الناشئة بسبب أجنبي لا يد للناقل فيه. و يقع على عاتق الناقل إثبات السبب الأجنبي. و يدخل في مفهوم السبب الأجنبي القوة القاهرة و خطأ الشاحن و العيب الذاتي للبضاعة، و قد فصلت معاهدة بروكسل الحلول الخاصة بتطبيقات السبب الأجنبي في أربعة عشر بندا من بنود الفقرة الثانية من المادة الرابعة.⁽²⁾

و القوة القاهرة و الحادث المفاجئ شيء واحد، و يشترط حتى يكون الحادث قوة قاهرة أو حدثاً فجائياً أن يكون غير ممكن التوقع و غير ممكن الدفع. و بالنسبة للشرط الأول و هو عدم إمكانية التوقع فإنه إذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحاله دفعه لم يكن قوة قاهرة أو حدثاً فجائياً، و يجب أن يكون

(1). دمانة محمد، المرجع السابق، ص 17-18.

(2). هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 281.

عدم التوقع مطلقا لا نسبيا. و يكفي في المسؤولية التعاقدية أن يكون عدم إمكان التوقع وقت إبرام العقد حتى لو أمكن توقع الحادث بعد التعاقد و قبل التنفيذ. و بالنسبة للشرط الثاني و هو استحالة الدفع فإنه إذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه لم يكن قوة قاهرة أو حادثا فوجائيا. كما يجب أن يكون من شأن الحوادث أن يجعل الالتزام مستحيلا و أت تكون الاستحالة مطلقة و لا يشترط أن تكون الاستحالة مادية بل يمكن أن تكون معنوية.⁽¹⁾ و من أمثلتها العواصف الشديدة، هياج البحر هياجا غير عادي وحوادث الحرب و حظر التجارة، و فرض حصر بحري على ميناء الوصول، و استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة، و قيود الحجز الصحي الاستثنائية، والفتن و الثورات. و لا يعتبر الحريق أو السرقة بمثابة قوة قاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض و تلاقيه غير ممكن. أما الاضرار عن العمل فلا يعتبر قوة قاهرة إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا و كان فجائيا غير متوقع من الناقل و لا دخل لإرادة في وقوعه. و يلاحظ أن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عدم التوقع. و من ثم يكون الناقل مسئولا عن التأخير الناشئ عن تجمد مياه الميناء إذا كان التجمد يقع في كل سنة على وتيرة واحد في فصل معين، كما مسئولا عن التأخير الناشئ عن المد و الجزر إذا كان يحصل بصفة دورية.⁽²⁾

و يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع أو تلفها، و مثال على ذلك حدوث اشتعال تلقائي أو تخمر و جاني من الفقه على أنه يعتبر عيبا في البضاعة كونها هشّة قابلة للكسر، و هو نظر معيب، ذلك أنه في حالة تعرض مثل هذه البضاعة للكسر فذلك قد يكون إما لأنه رغم سلامة التغليف فإن تداولها بطريقة معيبة بما يجعل الناقل سؤولا، و إما نتيجة إهمال من الشاحن إذ عهد إلى الناقل بالبضاعة بتغليف معيب، أو دون أن يُبين على غلافها الخارجي طبيعتها، و هو إهمال يستبعد معه خطأ الناقل. و نتيجة لأن العيب في البضاعة

(1). كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 90، منشأة المعارف الطبعة الثانية، الإسكندرية، 2003، ص 65-66.

(2). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 329.

بطبيعته غير ظاهر فإنه لا يكتشف عند القيام و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن و لكن عند الوصول يكتشف مثل هذا العيب.⁽¹⁾ و يعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة، و لا تقدر أية عناية من جانب الناقل على تفاديه، و هو قاصر على الحجم و الوزن، فلا يدخل في نطاقه العجز بسبب الكسر في الطريق، و هو ما يحدث لبعض البضائع و الأواني الزجاجية سهلة الكسر.⁽²⁾

و من المقرر أن غياب التحفظات لا يجرم الناقل من حق الإثبات العيب الذاتي للبضاعة. و يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة و علاقة السببية بينه و بين الهلاك، و إن كان ذلك لا ينفي أنه يقع على الناقل واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة، كما يكون على الشاحن إخطار الناقل حيث يستوجب الأمر اتخاذ احتياطات خاصة.⁽³⁾

إذا وقع الضرر بفعل الشاحن أي المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذ المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله، فالشاحن هو الذي يكون له دور في التسبب لا يمكن أن تسمح له شكوى بعد ذلك تتعلق بالعيوب الجلية في التسبب التي لم يشك فيها وقت حصول الشحن والمثال على ذلك عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل البحري في الميعاد المتفق عليه وكذلك إذا لم توضع علامات كافية لتعيينها، و يترتب على ذلك فقدانها لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق المرسل إليه.⁽⁴⁾ و هذا ما أورده المادة 803 من القانون البحري في الفقرة " ح " بنصها " أخطاء الشاحن، و لا سيما التحزيم أو تكيف أو تعليم البضائع... "

إذا كان فعل الغير هو السبب الوحيد ف إحداهت الضرر فإنه إذا كان خطأ كان الغير وحده هو المسؤول، و إن لم يكن خطأ كان من قبيل القوة القاهرة فلا يكون أحدا مسؤولا. و ثمة محل لاشتراك فعل

(1). كمال حمدي، المرجع السابق، ص 68-69

(2). نبات خديجة، المرجع السابق، ص 99.

(3). كمال حمدي، المرجع السابق، ص 69.

(4). دمانة محمد، المرجع السابق، ص 35.

الغير مع فعل المدعي عليه في إحداث الضرر، كما قد يشترك المضرور أيضا في إحداثه و هو ما يعرف بتعدد المسؤولين، كما قد يستغرق أحد الخطأين خطأ الآخر و تطبقا لذلك فإن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان الضرر نتيجة تصادم راجع كلية لخطأ ربان سفينة أخرى، إذ يجب على الشاحن في هذه الحالة الرجوع على مالك السفينة، و كذلك إذا كان الضرر ناتجا من بضاعة خطيرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها و لم يكن في وسع الناقل أن يعلم بخطورها. و كذلك يعتبر من فعل الغير الفتن و الثورات و أعمال القرصنة، ذلك أن الفتن و الثورات إذا لم تعد قوة قاهرة لعدم توافر خصيصتي عدم التوقع و استحالة الدفع فإنها لا تعتبر أفعالا صادرة من الغير تقوم بهذا الحسبان وجها لإعفاء الناقل من المسؤولية.⁽¹⁾

4- المسؤولية عن أعمال الربان البريئة من قصد الأضرار:

تقضي المادة الرابعة الفقرة الثانية بند د من معاهدة بروكسل بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع إذا كان الضرر ناشئا عن القيام بمساعدة أو اسعاف بحري. و يراعى أن الإنقاذ التزام قانوني يشغل عاتق الربان، و لا يسعه بالتالي الامتناع عن تقديم المساعدة لأية سفينة تكون معرضة للخطر في البحر. فإن أدى الانحراف في خط سير السفينة إلى إلحاق الضرر بالبضائع المنقولة لا يكون الناقل مسؤولا عن تعويضه. و يلاحظ أن المعاهدة لا تشير إلا لحالة الإنقاذ دون الحالات الأخرى التي يجوز فيها للربان التصرف في البضائع. فإما أنها تتعلق بمواد قابلة للالتهاب أو الانفجار و لم يعلن الشاحن بطبيعتها الخطرة و إما أنها تتعلق بأعمال يراد منها إنقاذ السفينة أو الأرواح أو الشحنة. ففي الحالة الأولى لا يكون الناقل مسؤولا عن البضائع بصريح نص المادة الرابعة الفقرة السادسة من معاهدة سندات الشحن. أما في الحالة الثانية يكون هناك مجال لتطبيق أحكام الخسارات المشتركة لأن غاية التصرف في البضائع تحقق مصلحة جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية. و نشير أخيرا إلى آخر بنود الفقرة الثانية من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن أي سبب آخر غير ناشئ عن

(1). كمال حمدي، المرجع السابق، ص 74-75.

فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم. و بالتالي لا يسأل الناقل عن الأضرار التي يثبت عدم تسبب خطأ الناقل أو تابعيه في إحداثها. و يقع عبء الإثبات على من يتمسك بدفع المسؤولية.⁽¹⁾

(1). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 282-283.

المطلب الثاني: أحكام تعويض عن مسؤولية الناقل البحري

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس قرينة الخطأ فإن متلقي خدمة النقل البحري يعفى من مشقة إثبات خطأ الناقل البحري و يمثل ذلك حماية فعالة لمتلقي خدمة النقل. و لا شك أن لتحديد المسؤولية أهميته البالغة بالنسبة إلى الناقل البحري. و يتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب و حماية مصالح الشاحنين من جانب آخر بشرط ألا تكون الحدود القصوى مجحفة بمصالح أصحاب البضائع.⁽¹⁾

نتطرق في هذا المطلب إلى مبررات الحد الأقصى للتعويض و تكييفه القانوني و ذلك في الفرع الأول ثم نبين كل من الحدود القصوى للتعويض في القانون الجزائري و معاهدة هامبورغ و ذلك في الفرع الثاني.

الفرع الأول: مبررات الحد الأقصى للتعويض و تكييفه القانوني

1- مبررات الحد الأقصى للتعويض:

الأصل طبقاً للقواعد العامة أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالضرور. بيد أنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة المحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيراً إلى وقوع حوادث بحرية و ما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة. و لا شك أن تحميل الناقل البحري بتعويض هذه الأضرار كاملة من شأنه التأثير سلباً على شركات النقل البحري، فكم من شركة ملاحية شهر إفلاسها بسبب التزامها بالتعويض الكامل للأضرار الناجمة عن حادث واحد. يضاف إلى ما سبق أن التزام الناقل البحري بدفع تعويض كامل مساو لقيمة الأضرار الناشئة عن خطئه لا يجعل في استطاعته مقدماً معرفة حجم المخاطر التي يتعرض إليها و بالتالي يستحيل عليه إبرام تأمين يغطيها إذ يصعب على أي شركة تأمين الموافقة على ضمان غير محدود.⁽²⁾

(1). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 284.

(2). محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 254-255.

2- التكيف القانوني للحد الأقصى للتعويض:

يتعين دائما على القاضي الذي يعرض أمامه النزاع أن يقوم بتحديد عناصر الضرر على ضوء أحكام قانونه الوطني توصلا لتقييم التعويض اللازم لجبر هذا الضرر. فإن كان التعويض كما يقدره القاضي مجاوزا للحد الأقصى الذي قانونه الوطني أو المعاهدات الدولية بحسب الأحوال لا يجوز الحكم بما يجاوز هذا الحد الأقصى. و مؤدى ذلك عدم حصول المضرور إلا على قيمة الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونا. أما إذا الضرر الحقيقي كما يحدده القاضي على ضوء أحكام قانون دولته يقل عن الحد الأقصى لا يكون الناقل البحري ملزما إلا بأداء التعويض المقابل للضرر الحقيقي دون التفات إلى الحد الأقصى المقرر قانونا.⁽¹⁾

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في القانون الجزائري و معاهدة هامبورغ

1- الحد الأقصى للتعويض في القانون البحري الجزائري:

تنص المادة 805 ق.ب على ما يلي: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة هذا الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

و في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. و إذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

(1). هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 285-286.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغرام و نصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.⁽¹⁾

الملاحظ من المادة 805 من القانون البحري حالات الحد الأقصى للتعويض تختلف من حالة هلاك البضاعة أو تلفها، إلى حالة التأخير في التسليم، كما يختلف في حالة استخدام الحاويات.

أ- الحد الأقصى للتعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها.

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية⁽²⁾ عن كل طرد أو وحدة شحن⁽³⁾ أخرى، أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

ب- الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخر في التسليم:

حدد المشرع الجزائري الحد الأقصى بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

(1). الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

(2). وحدة الحسابية: ارجع الفقرة الرابعة من المادة 805 القانون البحري.

(3). وحدة الشحن: هي وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم أو الكيل المدون بسند الشحن وتكون خاصة بالبضاعة التي تشحن صبا من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها كالأخشاب والفحم والبتروال فالمقصود إذن أن وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم التي تتخذ عادة أساسا لتحديد أجره النقل سواء كانت طنا أو كيلوغراما. فإذا اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن عن الوحدة التي تراعي في احتساب الأجرة كانت العبارة بالوحدة الواردة في سند الشحن. أنظر في ذلك: دمانة محمد، المرجع السابق،...

ج - الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل بالحاويات:

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن ، فهنا لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى.

لتحديد التعويض من الناحية العملية طبقاً لنص المادة 805 القانون البحري وعدم تجاوز الحد الأقصى للتعويض، تتم هذه العمليات الحسابية وتحديدتها من قبل مختصين وهم خبراء محلفين يعهد إليهم تحديد هذه الأضرار وحسابها، معتمدين على ما هو محدد طبقاً لهذه المادة.⁽¹⁾

2- الحد الأقصى للتعويض في المعاهدات الدولية (قواعد هامبورغ):

تميز المادة السادسة فقرة الأولى بين حالي المسؤولية عن الهلاك و التلف من جانب و بين حالة مسؤولية عن التأخير من جانب آخر، تضع فضلاً عن ذلك ضابطاً عاماً لمجموع التعويضات.

أ- الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك و التلف:

طبقاً للبند (أ) من الفقرة المشار إليها: " تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر. "

(1). الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 88-89

ب- الحد الأقصى للتعويض عن التأخير:

طبقا للبند (ب) من المادة السادسة فقرة أولى: " تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع."⁽¹⁾

(1). المادة السادسة الفقرة الأولى البند " أ " و " ب " من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بمابورغ في 31 مارس 1978.

الخطبة

يتجلى لنا بعد الانتهاء من دراستنا أن العقد النقل البحري هو ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن، و قد اختلقت الأراء الفقهية في وضع تعريف محدد للعقد النقل البحري، بالرغم أن أغلبها يلتقي في جملة من خصائصه و مميزاته، أما المشرع الجزائري فقد وضع تعريف جامع للعقد النقل البحري و ذلك بحسب ما جاء في نص المادتين 738 و 739 الفقرة الأولى من القانون البحري، غير أنه يُؤخذ على هذا التعريف أنه لم يورد تحديد المقصود من البضائع، و هل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع إلى الحاويات و هل البضائع في المفهوم التشريعي هي كل المنقولات مادية كانت أو حية، حتى تعريفات التي جاءت بها المعاهدات الدولية لم تنفق على تعريف موحد، فتعريف الذي جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1924 لم يكن واضحاً، لأن معاهدة بروكسل في الحقيقة لم تكن تقنياً شاملاً للعقد النقل البحري بكل أنواعه و صورته، و إنما هي كما يُبني على ذلك اسمها تتعلق بسندات الشحن فقط، بحيث أساس لاستهداف مسؤولية الناقل البحري بقواعد أمره لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978 فكان تعريفها للعقد النقل البحري واسع و شامل عن التعريف الذي أتت به معاهدة بروكسل لسنة 1924، إلا أن قواعد روتردام لسنة 2008 فجاءت تعريفها للعقد النقل البحري أكثر وضوحاً مما قدمته سابقاتها (معاهدة بروكسل لسنة 1924 - قواعد هامبورغ لسنة 1978)، حيث بلغ عدد المصطلحات التي قدمتها قواعد روتردام أكثر من ثلاثين مصطلح.

و يعتبر عقد النقل البحري من العقود الرضائية، بحيث يعقد بتطابق إرادتي الناقل و الشاحن دون ثمة حاجة لإجراء لاحق، فهو لا يشترط لانعقاده شكل خاص، إلا أن يشترط الكتابة لإثباته نظراً لما يتضمنه من بيانات تفصيلية عن البضاعة و مواعيد و شروط عملية النقل، و مقدار الأجرة المتفق عليها و غير ذلك من البيانات التي لا يمكن تصورها إلا بالكتابة، و بالرغم من أن عقد النقل البحري يعتبر من قبيل العقود الرضائية، إلا أن الواقع العملي يفرز عقوداً تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أما قوة الطرف الآخر، إذن فالشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل، و هذا ما يفسره فكرة عدم التوازن بين طرفي العقد الشاحن و الناقل، ذلك أن وثائق الشحن يجري إعدادها سلفاً بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، بحيث لا يكون للشاحن حرية المناقشة في تعديل في

شروطها، و حتى في حالة وجود أكثر من ناقل في الميناء، فإن الشاحن يظل عاجزا عن مفاوضة أي منهم في شروط وثيقة الشحن، نظرا للتشابه بين شروط الناقلين و أجور النقل التي يتفقون عليها في المؤتمرات البحرية. كما يعتبر من العقود الملزمة لجانبين، و ذلك لما يترتب من إلتزامات محددة، مرتبنا آثار التي تمتد إلى كل من الشاحن و الناقل، فالشاحن ملزم بتسليم البضاعة إلى الناقل و ذلك بعد أن تكون محزومة و مغلفة عليها كل المعلومات و العلامات الرئيسية لتعريف بها، إضافة إلى تقديم البيانات الصحيحة عن البضائع و التي تكون مقيدة في سند الشحن، و من التزاماته كذلك دفع الأجرة إلى الناقل و التي تختلف بحسب اختلاف طبيعة البضاعة المشحونة. أما الناقل فيمكن تصنيف الإلتزامات الملقاة على عاتقه على حسب ترتيبات عملية النقل إلى التزامات قبل الرحلة البحرية، و أثناء الرحلة البحرية، و بعد قيام الرحلة البحرية. فإلتزاماته قبل الرحلة البحرية تتمثل في جعل السفينة صالحة للسفر، و ذلك بتهيئتها لجعلها صالحة للملاحة البحرية و يكون ذلك بخلوها من العيوب التي تمنعها مواجهة أخطار البحر، و تزويدها م قبل المالك أو المستأجر بما يلزمها من مؤن و أدوات ضرورية للرحلة البحرية، أما جعلها صالحة للملاحة التجارية يكون ذلك بإعداد العنابر و الغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها، و من التزاماته كذلك أثناء هذه المرحلة شحن البضائع و رصها و تستيفها، و ذلك إما بوضعها على ظهر السفينة أو داخل الغرف و العنابر، و يكون ذلك حسب طبيعة البضاعة و حسب ما هو متفق عليه في سند الشحن، أما التزاماته أثناء الرحلة فتكون في تحديد الطريق المتبع بحيث يلتزم باتباع خط السير المتفق عليه في العقد النقل، و كذلك احترام ميعاد النقل، بحيث يكون التسليم في الميعاد المتفق عليه، و في الميناء المحدد، و أخيرا تنتهي التزاماته بتفريغ البضاعة و تسليمها إلى صاحب الحق و هي المرحلة بعد قيام المرحلة البحرية.

إذا لم يلتزم الناقل بما يترتب عليه عقد النقل البحري من التزامات عليه، و المتمثلة في المحافظة على البضائع من الهلاك أو التلف، و تسليمها إلى صاحب الحق في الميعاد المحدد و الميناء المحدد فيجوز إثارة مسؤوليته، التي اختلفت التشريعات الوطنية فيما بينها حول الأساس التي تقوم عليه هذه المسؤولية، فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعلها مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس افتراض المسؤولية، أي الإخلال بالإلتزام بتحقيق نتيجة، أما الأنظمة الأنجلوسكسونية ففرقت بين مسؤولية الناقل العام و مسؤولية

الناقل الخاص. في المعاهدات الدولية، فقواعد هامبورغ لسنة 1978 تقيم مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها على أساس الخطأ المفترض، إلا ثمة استثناء يرد على القاعدة السابقة و يتعلق بحالة الحريق، فإن مسؤولية الناقل البحري في هاته الحالة تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، كما جاءت اتفاقية روتردام لسنة 2008 متفقة تماما مع اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 إلا في حالة الاستثناء الوارد على حالة الحريق، أما اتفاقية بروكسل لسنة 1924 فقد حققت عليها معاهدة هامبورغ لسنة 1978 تقدما ملموسا في هذه النقطة، ذلك أن معاهدة بروكسل كانت تنص على حالات عديدة لإعفاء الناقل من المسؤولية، هذه الحالات كانت تؤدي في مناسبات كثيرة إلى تخلص الناقل من المسؤولية، أما بالنسبة للمشرع الجزائري، فقد تبنى ما جاءت به معاهدة هامبورغ بحيث أقام مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض قابل للإثبات بالعكس و هذا يتضح لنا من خلال نصي المادتين 802 و 803 من القانون البحري.

و رغم ما انتبه الواقع العملي من قصور أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، فقد تبناها المشرع الجزائري و صادق على المعاهدة مبكرا عام 1964 و ضمن القانون البحري جل أحكامها مع اختلاف طفيف في بعض المسائل. هذا الذي تعتربه الكثير من النقائص في مجال توفيره الحماية اللازمة للشاحنين، خاصة و أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة. و كان على المشرع أن يتدارك ما أثبتته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام، سواء بالنسبة للمعاهدة أو القانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 05/98 الصادرة سنة 1998. فرغ الاحتكار عن استغلال خدمات النقل البحري للبضائع، و فتح مجاله أمام الأشخاص الطبيعيين الخاضعين للقانون الجزائري، و أضاف في مجال أحكام عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن عبارة " أو ممثله القانوني " بعد كلمة " مرسل إليه " الواردة في المادة 739 قانون بحري، مما يفهم منه أن المشرع يريد تسهيل مختلف العمليات اللازمة لتنفيذ العقد، على الأخص منها تسليم البضائع حتى لا يتأخر الأمر إلى مدة أطول و لأجل تجنب المنازعات، و تشجيع إنشاء الممثلات التجارية في الداخل و الخارج. و أخضع نقل المواد الخطرة و المواد الغذائية الموجهة إلى الاستهلاك البشري و الحيواني، للقواعد و المقاييس و الاستعمالات و الممارسات البحرية الدولية المطبقة في هذا الشأن. و اعتمد قاعدة جديدة في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة. و مع ذلك فإن القانون تشوبه بعض النقائص:

- 1- أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن هو الوسيلة القانونية المعتمدة في جميع عمليات نقل البضائع، هذا الأمر من الناحية العملية غير سليم، لأن المتعارف عليه أن بعض البضائع كالبتروول، الغاز، الزيوت... لا يصلح نقلها إلا بمقتضى مشاركة إيجار السفينة.
- 2- كما أخرج من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الأضرار الناتجة عن تأخير البضاعة و أخضعها للقواعد العامة، مما استدعي تدخل المشرع لجعل هذه الأحكام تخضع لنفس قواعد المسؤولية عن الهلاك و التلف.
- 3- لم يتطرق المشرع لمسؤولية الناقل الفعلي، ذلك أن الناقل المتعاقد بإمكانه أن يتعهد بتنفيذ العقد إليه دونما حاجة لاستشارة الشاحن، فيلزم معه تنظيم الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الفعلي.
- 4- غلب المشرع مصلحة الناقلين في نص المادة 812 قانون بحري، فأجاز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل خارج المرحلة البحرية من العقد، و هو ما يجحف في حقوق الشاحن الطرف الضعيف، فوجب على المشرع التطرق لهذه النقاط أيضا.
- 5- لتوفير حماية أكبر للشاحن كان من الأجدر على المشرع أن يجعل من أساس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ (أو الإهمال المفترض)، و لا يكون مطالبا بإثبات الخطأ إنما يكفيه إثبات وجود البضائع بحوزة و حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر و هو أمر جد يسير، فيكفيه إذن تقديم عقد النقل و ما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن. و توفير هذه الحماية يعني تشجيع الإقبال الواسع على إبرام هذا النوع من العقود لنقل البضائع. و من ثم تطوير التبادلات التجارية و توسيع نطاقها.⁽¹⁾

(1). بوفنار بدبعة، المرجع السابق، ص 107، 108.

قائمة المصادر والمراجع

- 1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري (في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 2- جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997.
- 3- حمدي العنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر 1988.
- 4- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان-الأردن، 1999.
- 5- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1987.
- 6- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000.
- 7- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، 2002.
- 8- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 90، منشأة المعارف الطبعة الثانية، الإسكندرية، 2003.
- 9- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 10- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 11- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2010.
- 12- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
- 13- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1997.

II - الرسائل و المذكرات الجامعية:

أولاً: الرسائل الجامعية

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و اتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

ثانياً: المذكرات الجامعية

1- بن دومية سعدية، مسؤولية ناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون فرع القانون البحري و الأنشطة المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2012-2013.

2- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000.

3- بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشر، 2001-2004.

4- عبد الغني عقون، تحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2008-2009.

5- عزوز رزيقة، أحمد مسعودة زهرة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر في الحقوق تخصص إدارة و أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة جيلالي بونعام، خميس مليانة، 2014-2015.

6- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، بودواو، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2012-2013.

7- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012-2013.

8- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2005-2006.

III- المصادر:

أولاً: اتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 معاهدة بروكسل. و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 و لم تنضم إلى بروتوكولين المعدلين لها.

ثانياً: النصوص التشريعية

- الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، و المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، و المتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم.
- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق ل 23 أكتوبر 1976، و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة في 11 ديسمبر 2008. المسماة بقواعد روتردام.

الأفضل من

01 المقدمة

الفصل الأول: ماهية عقد النقل البحري

07 المبحث الأول: مفهوم وتكوين عقد النقل البحري

07 المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري

07 الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

11 الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري

13 الفرع الثالث: تمييزه عن غيره من العقود

16 المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البحري و اثباته

16 الفرع الأول: أطراف العقد

17 الفرع الثاني: الرضا

18 الفرع الثالث: المحل

19 الفرع الرابع: أجره النقل

20 الفرع الخامس: سند الشحن

28 المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري

28 المطلب الأول: آثاره بالنسبة للناقل

28 الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية

32 الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

35 الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد تمام الرحلة البحرية

38 المطلب الثاني: آثاره بالنسبة للشاحن والمرسل إليه

38 الفرع الأول: التزامات الشاحن

43 الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري

48 المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري

48 المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري

48	..... الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري الجزائري
50	..... الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري وفق المعاهدات الدولية
52	..... المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري
52	..... الفرع الأول: هلاك البضاعة
55	..... الفرع الثاني: تلف البضاعة
56	..... الفرع الثالث: التأخير في التسليم
60	..... المبحث الثاني: أحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري
60	..... المطلب الأول: استبعاد مسؤولية الناقل البحري
60	..... الفرع الأول: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية
63	..... الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل
72	..... المطلب الثاني: أحكام تعويض عن مسؤولية الناقل البحري
72	..... الفرع الأول: مبررات الحد الأقصى للتعويض و تكيفه القانوني
73	..... الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في القانون الجزائري و معاهدة هامبورغ
78	..... الخاتمة
82	..... قائمة المصادر و المراجع