



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة د. مولاي الطاهر سعيدة

كلية الحقوق العلوم السياسية

مذكرة لنيل شهادة ليسانس في القانون

التخصص : قانون خاص

# عقد النقل البحري للبضائع

تحت إشراف الأستاذ :

الدكتور : لربي مكي

من إعداد الطالب :

- عباد فيصل

الموسم الجامعي : 2015/2014

## المقدمة

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع و المنتجات بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، و الغالب أن لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته بل ينقل إلى مكان آخر، و من ثم فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الاتصال في عصرنا الحالي. هذا الأخير يتنوع بتنوع وسيلته و مجاله الذي قد يكون جوا بواسطة الطائرات، أو برا بواسطة العربات، و قد يكون بحرا و يتم بواسطة السفن. غير أنه لاسيما الخارجية- فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع -في مجال التجارة الغالب من بين أنواع النقل ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية ويشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر، رافدا هاما و وسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية.

و ترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. هذا الأخير قد يتم بمقتضى مشاركته إيجار، أو بمقتضى وثيقة الشحن (سند الشحن

و عقد النقل البحري للبضائع بمقتضى مشاركة إيجار هو "العقد المبرم بين مالك السفينة و الشاحن، بمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها، لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة"

ومنه سنتطرق في هذه مذكرة إلى فصلين: الفصل الأول أحكام عقد النقل البحري

# الفصل الأول

## أحكام عقد النقل

### البحري للبضائع

## المبحث الأول:

### تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه

لقد اختلف الفقهاء في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من أن اغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه ومميزاته.

فقد عرفه بعض الفقه على أنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن<sup>1</sup>. و عرفه البعض الآخر أنه التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة، علما أن يبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.

---

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية 1997، الصفحة 435

## المطلب الأول:

### تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية

#### الفرع الأول:

#### تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري

وفقا 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 للمساهمة أجرة الحمولة"<sup>1</sup> (1) كما أوضحت المادة 739 على أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني<sup>2</sup> (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 انه 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.

---

<sup>1</sup> - مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مقال منشور بالعدد الخاص للغرفة البحرية و التجارية للمحكمة العليا، سنة 2001، الصفحة 53 وما بعدها  
<sup>2</sup> - أما المشرع الفرنسي فعرفه في المادة 15 من قانون 18/06/1966 بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجره.

## الفرع الثاني

### تعريف عقد النقل البحري في الاتفاقيات الدولية

أولاً:

#### معاهدة بروكسل 1924

نصت المادة الأولى فقرة ب من المعاهدة على أن " عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل الضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركته إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن >>. تم تفسير المعاهدة في المادة الخامسة الفقرة الثانية معني المادة الأولى فتقول " ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن. إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاطرة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق الحارات البحرية العمومية."<sup>21</sup>

---

<sup>1-</sup> ( في ضوء اتفاقية بروكسل فان عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحراً، وكذلك تنطبق على سند شحن أو أية وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقات بين الناقل وحامل السند

<sup>2-</sup> تعريف إتفاقية بروكسل 1924: وهي معاهدة خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، وتعرف باسم قواعد لاهاي ، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 وانضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلها بموجب المرسوم رقم 64\_71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28.

ويلخص من هذين النصين، أن أحكام المعاهدة لا تنطبق إلا على النقل البحري بوثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة. ومن ثم يكون للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشاءون من شروط واتفاقات ق سندات الإيجار<sup>1</sup>

الملاحظ أنه لم تكن معاهدة سندات الشحن تقنيا شاملا للنقل البحري ينتظم كل أنواعه وصوره، إنما هي كما ينبىء على ذلك اسمها تتعلق بسندات الشحن فقط<sup>2</sup> . وتستهدف معاهدة بروكسل لسنة 1924 أساسا مسؤولية الناقل البحري بقواعد أمرّة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها<sup>3</sup> . ولهذا الغرض أرسّت القواعد الأساسية لمسؤولية الناقل من ناحية، ومن ناحية أخرى.

---

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) ، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006، الصفحة 248.  
<sup>2</sup> - فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر الإسكندرية سنة 1996، الصفحة 133.  
<sup>3</sup> - على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 1975 الصّفحة 305

ثانيا:

## معاهدة هامبورغ 1978

عُينت المادة الأولى من قواعد هامبورغ بوضع تعاريف لعدد من المصطلحات القانونية التي جاء ذكرها في النصوص، بشكل أوسع وأكثر وضوحاً مما قدمته معاهدة بروكسل<sup>1</sup>. ويراد بمصطلح عقد النقل بحراً طبقاً للفقرة السادسة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ بأنه عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتمد العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر، وباستقراء النص السابق يتضح لأول وهلة أن هذا التعريف جاء أوسع و شامل عن التعريف الذي أتت به معاهدة بروكسل. ذلك أن هذه الأخيرة تقتصر عبارة عقد النقل على العقد المثبت بوثيقة شحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة.

---

<sup>1</sup> - على جمال الدين عوض، النقل البحري لبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة 1992 الصفحة 587: انظر أيضاً محمود الشراوي، القانون البحري دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، القاهرة 1987 ، الصفحة 295. مفهوم عقد النقل البحري في قواعد هامبورغ يختلف عنه في معاهدة بروكسل، ذلك أن هذه الأخيرة و على نحو ما تقدم تقتصر عبارة عقد النقل على العقد البت بسند شحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة كما أن معاهدة بروكسل كانت تصب كل اهتمامها على توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، مثلما يدل على ذلك تسميتها. أما التعريف الوارد في اتفاقية هامبورغ، فنلاحظ أنه تجنب فيه حتى مجرد الإشارة إلى عبارة سد الشحن، ويعني ذلك أنه ليس من الضرورة لاعتبار عقد النقل البحري خاضعاً لقواعد هامبورغ أن يكون مصاعاً في شحن

- تعريف اتفاقية هامبورغ: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع التي تم توقيعها بهامبورغ في 31 مارس 1978، والدول الأطراف في هذه الاتفاقية قد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وقد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض



هذا بينما جاءت قواعد هامبورغ متجنبه حق مجرد الإشارة إل عبارة وثيقة الشحن<sup>1</sup> . ويعي ذلك أنه ليس بالضرورة للاعتبار عقد النقل البحري خاضعا لقواعد هامبورغ، أن يكون مصاغاً ق وثيقة شحن لكن العبارة بوجود اتفاق بين الناقل المخترق، باعتبار أنه حالياً لا توجد أي قواعد ملزمة تحكم هذا النوع من النقل المتكامل.

ثالثاً:

## معاهدة روتردام 2008

عنيت المادة الأول من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدول للجائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بوضع تعاريف لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص، بشكل أوسع مدى وأكثر وضوحاً مما قدمته سابقاتها (معاهدة بروكسل 1924 و قواعد هامبورغ 1978)، حيث بلغ عدد المصطلحات التي قدمت قواعد روتردام تعريفا لها ثلاثين مصطلح في حين قدمت معاهدة بروكسل لسنة 1924 خمس مصطلحات وقواعد هامبورغ 1978 ثمانية مصطلحات.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> - على جمال الدين عوض، النقل البحري لبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1992، لصفحة 622  
<sup>2</sup> - فقد جاء في الفقرة الخامسة من المادة الأول من اتفاقية هامبورغ أن كلمة البضائع تنسج لتشمل الحيوانات الحية. وفي حالة تجميع البضائع في حاوية أو طبلية أو أداة نقل مماثلة وفي حالة تغليفها. فإن مصطلح البضائع يشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن، عكس معاهدة بروكسل التي نصت في الفقرة ج من المادة الأولى إن مصطلح (بضائع) يشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

تناولت الفقرة الأولى من المادة الأولى من قواعد روتردام 2008 تعريف عقد النقل<sup>1</sup>، على أنه يعي عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق. كما أن قواعد روتردام 2008 استعملت مصطلح مستند النقل عوضا عن التسمية المتعارف عليها منذ القرن 18 وهي وثيقة الشحن البحري .

## المطلب الثاني:

### خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص فهو عقد رضائي ومن العقود الملزمة، وهو عقد بحاري ومن عقود الإذعان وسوف نبينه على التفصيل التالي:

## الفرع الأول:

### عقد النقل عقد رضائي وملزم للجانبين

يستفاد من تعريف عقد النقل البحري أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين

<sup>1</sup> - تعريف معاهدة روتردام 2008: هذه إتفاقية تم تكريس لها فريق عمل من 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول على إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2008 يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية

(الشاحن والناقل)، فلا يشترط لانعقاده أي شرط آخر، فهو ليس عقد شكلي ولا تلزمه الرسمية<sup>1</sup> ، ولا يمنع العقد من أن يكون رضائيا اشتراط إثباته بالكتابة، فهذه الأخيرة مشترطة فقط للإثبات وليس لانعقاد<sup>2</sup> .

فيتم عقد النقل. بمجرد اقتران الإيجاب بالقبول أي بالاتفاق على القيام بعمليات النقل، فهو ينعقد قبل إصدار سند الشحن خاصة في الحالات التي يتم فيها النقل على سفن خطية تسير وفق جداول زمنية موضوعة مسبقا.

ولا يقدح من كونه من العقود الرضائية التزام الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلي الناقل أو أحد تابعيه فهو ليس من العقود العينية، إذ تسليم البضاعة ليس شرطا لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ إحدى الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله وهو التزام بنقل البضاعة من ميناء إل آخر<sup>3</sup>. و لا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من حيازة البضائع ماديا وحراستها تمهيدا لنقلها ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم<sup>4</sup>.

الأصل في عقود النقل أن الناقل يعمق حالة إيجاب عام بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول شاحن البضاعة متطابقا مع هذا الإيجاب وشروطه، فإن تحقق هذا التطابق، فالأصل أنه لا يجوز للناقل أن يرفض إبرام عقد النقل، وأن لا ينبغي أن تترك للناقل حرية رفض طلب الشاحن طالما قد أبدى استعدادا لدفع أجره النقل وتنفيذ سائر شروط النقل. و مع ذلك فإن الأمر لا يخرج عن أن

<sup>1</sup> - علي جمال الدين عوض، القانون البحري المصري، دار النهضة العربية، القاهرة 1987، ص 217.

<sup>2</sup> - محمد حسين مصور، العقود الدولية، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، سنة 2006، الصفحة 125

<sup>3</sup> - محمد فريد العربي و محمد السيد فقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة الأولى 2005، ص 502.

<sup>4</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى سنة 2009، ص 226.

يكون من جاب الناقل دعوة علنية إل التعاقد ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفصيله إلا عندما تتحدد رغبة المتعاقد الآخر في التعاقد.

و يترتب على لزوم الرضا لوجود العقد إنه إذا شحنت بضائع في السفينة بغير علم ربانها أو مجهزها، جاز للناقل أن يأمر بإخراجها أو أن يأخذ عنها الأجرة مع احتفاظه بحقه في التعويض عما قد يلحقه من ضرر.

## الفرع الثاني:

### عقد النقل البحري من عقود الإذعان

الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الإيجاب والقبول، بحيث يفترض أننا محل للمناقشة من أطرافها، وهذا من المفروض أن يحدث عندما يتساوى الطرفان ق القوة الاقتصادية إلا أن الواقع العملي يفرز عقودا تلاشى 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).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق ص 227

ففي كل الأحوال فإن وثيقة نقل البضائع في أي نوع من النقل هي في الأغلب نماذج مطبوعة تعدها

شركات الملاحة وتضع عليها شعار الشركة وبيانات تحديد عناصر العقد، أما ظهر وثيقة الشحن

يضمن الشروط التي يتم النقل على أساسها، ونظرا لكثرة هذه الشروط فإنها دائما ما تكون مطبوعة

بجروف صغيرة تجعل قراءتها بالعين المجردة أمرا ليس بالسهل<sup>1</sup>. ذلك أنه ليس للشاحن أي سلطة من

أجل التفاوض وتفادي مثل هذه الشروط التي أصبحت شروط عامة أو على الأقل مناقشة الشروط

الرئيسية بحيث لا يكون له إلا أن يقبل هذه الشروط كلها أو يرفضها كلها وهو بذلك يدعن أي

يرضخ لمشيئة الطرف القوي باعتبار أن المسألة تتعلق بخدمة أساسية لا غنى عنها<sup>2</sup>.

يكون الإيجاب في عقود الإذعان عن طريق عرض الخدمة على الجمهور، وهو عرض بات ودائم

يعلم به الكافة وشروطه الموضوعية مسبقا<sup>3</sup>، وأما القبول في مثل هذه العقود فإنه يقتصر على مجرد

التسليم بالشروط المقررة التي وضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها. و رغم مخاطر مثل هذه العقود

لكونها انتقاصا واضحا من حرية التعاقد، فقد اعتبرها المشرع الجزائري عقود حقيقية<sup>4</sup> (المادة 70 من

القانون المدني)، وأن التفاوت في مركز الطرفين هو تفاوت اقتصادي لا قانوني، لا أثر له في قيام

التراضي ووجود العقد

<sup>1</sup> - (محمد بهجت عبد الله) أمين قايده، الوسيط في شرح قانون التجاري البحري، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى 2004-2005، ص 64.

<sup>2</sup> - عبد المنعم فرج الصدة، عقود الإذعان، رسالة دكتوراه، القاهرة 1946، فقرة 45 وما يليها، السنهوري، الوسيط، ج1، الفقرة 1160.

<sup>3</sup> - لعشيب محفوظ، عقد الإذعان في القانون المدق الجزائري والمقارن، م.وك 1990، ص 152 وما بعدها

<sup>4</sup> - وهو ما عبرت عنه مادة 70 من القانون المدني الجزائري على أنه : يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم للشروط المقررة التي يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها.

## المبحث الثاني

### تكوين العقد البحري للبضائع وتميزه عن العقود الأخرى

- 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. الأصل انه يبرم بين طرفين هما الشاحن (المرسل) و الناقل لكن قد تمتد آثار العقد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه.

#### مطلب الأول:

### تكوين عقد النقل البحري للبضائع

#### الفرع الأول:

#### أطراف العقد

#### أولا: الشاحن

هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر، فالشاحن قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، خاصا أو عاما، و يمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو مع وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد و هو ما يعرف بوكيل الشحنة<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> -A. Zahi.Droit des transports. T1 cadres juridiques et institutionnels- contrat de transport de marchandises.alger.office des publications universitaires.1991 P 63

## ثانيا : الناقل

هو من يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل. أو كما عرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 المادة 1/1"أ" "الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل"<sup>1</sup>. و يستقل بعد ذلك كل تشريع بتحديد من يكون مالكا للسفينة و الشروط الواجب توافرها فيه، و هو طبقا لمفهوم التشريع الجزائري "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه و مستغلة منه". و هو مضمون المادة 47 قانون بحري الجزائري<sup>2</sup>

## ثالثا : المرسل إليه.

في بعض الأحوال يكون الشاحن بائعا للبضاعة و يقوم بإرسالها إلى المشتري و الذي لم يكن طرفا أساسيا عند إبرام العقد القائم بين الشاحن و الناقل. و يتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقا لما نصت عليه المادة 784 قانون بحري كما يلي:<sup>3</sup>

عندما تكون وثيقة الشحن اسمية : اسم الشخص في وثيقة الشحن.

عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، و في حالة تحويل الوثيقة،

آخر مظهر له.

عندما تكون وثيقة الشخص لحاملها : الشخص الذي الوثيقة عند الوصل.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>-- معاهدة بروكسل 1924 المادة 1 / أ

<sup>2</sup>- المادة 47 القانون البحري الجزائري

<sup>3</sup>- المادة 784 القانون البحري الجزائري

<sup>4</sup>-AMAR.ZAHI.pages 63

## الفرع الثاني

### الرضا:

يخضع الرضا في شروط صحته للقواعد العامة في الالتزامات، و يتمثل الإيجاب بصفة أساسية في نشر المرسوم 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 لكن قد يكون الناقل و الشاحن متبايعين ( لا يجمع بينهما مجلس عقد موحد)، فان الرضا يتطابق وفقا لأحكام التعاقد بين غائبين، و الذي فصل فيه المشرع الجزائري باعتماد نظرية العلم بنصه في المادة 67 من القانون المدني " و يفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان، و في الزمان اللذين وصل إليه فيهما القبول " ولتحديد مكان و وقت إبرام العقد آثارا هامة على صعيدين اثنين هما الاختصاص القضائي من جهة و من جهة أخرى القانون المطبق على العقد . كما يجب أن يكون الرضا المتبادل صادر عن أشخاص مؤهلة قانونا، أهلية خالية من العيوب ، لكن في عقود النقل البحري تكاد ألا تظهر فيه بعض العيوب، كما هو الحال بالنسبة لعب التدليس (باستثناء حالة التصريح الكاذب)، و عيب الإكراه، في حين أن عيب الغلط في طبيعة البضاعة كثيرا ما يطرح.

إلا أن الإرادة المعيبة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلى إبطال العقد حتما كما هو الحال في الشريعة العامة للعقود، بل غالبا ما يعدل العقد بالزيادة أو الإنقاص في الالتزامات الأجرة



كما انه لا يبطل عقد النقل البحري بمجرد أن المرسل لم يتمعن في بنود العقد بشكل دقيق. و يبقى إذن العقد غير قابل للإبطال إلا بسبب عيب التدليس و هو الحال لما يقدم المرسل تصريحات كاذبة بطريقة لو علم الناقل بطبيعة البضاعة الحقيقية لما أقدم معها على التعاقد، كما يبطل عقد النقل البحري بمجرد أخطاء الناقل في طبيعة تكوين البضاعة.

## الفرع الثالث

### المحل:

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:

أ- ففي الأحوال العادية، فإننا نجد أنفسنا أمام حالات خاصة تخلق وضعية عدم الشرعية:

- كالمنع القاطع لنقل بعض المواد، كالأسلحة الحربية، إلا إذا كان هذا النقل مرخصا، و هذا العقد يقع باطلا بطلانا مطلقا.

- إما المنع في حالة نقل بعض السلع بواسطة سفن عادية غير مكيّفة بحسب طبيعة هذه السلع :

كنقل مواد خطيرة ، أو مواد سريعة التلف كاللحوم مثلا، و التي يستوجب نقلها توفير ظروف خاصة، هنا البطلان نسبي، لأنه يجب في البداية أن يمد المرسل الناقل بجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة المراد نقلها، فمسؤولية الناقل في توفير السفينة مرتبطة بهذه التصريحات.

ب- في الظروف الاستثنائية، فان عدم مشروعية المحل ناجمة عن التعامل و نقل المواد الغذائية في أوقات الأزمات الاقتصادية و النزاعات المسلحة، و في هذه الحالة فان بطلان عقد النقل البحري يكون بطلانا مطلقا.

من جهة أخرى فان موضوع عقد النقل البحري يجب أن ينصب على بضائع موجودة أو ممكنة الوجود، و إلا أصبح بطلانا لانعدام وجود المحل.

## الفرع الرابع

### أجرة النقل:

هي القيمة المالية المحددة وفقا لبنود عقد النقل البحري الذي يجب على المرسل إليه دفعها للناقل

مقابل التغيير المكاني للبضاعة، و في النقل البحري يتعارف عليها باسم "المصاريف". "

هذا و إن القانون البحري و إن نص على وجود التزام بدفع الأجرة في المادة 797 قانون البحري

الجزائري إلا أنه لم يتطرق إلى أسس و كفاءات التحديد و هذا الصمت يقودنا إلى العديد من

الاستنتاجات:

أولا: أن المشرع قد ترك مجالا مفتوحا لحرية التفاوض في الأجرة بين الناقل و الشاحن و هذه الحرية

مقيدة بقانون العرض و الطلب الذي تفرضه سوق النقل.

ثانياً: انه غالباً ما تحدده رسوم النقل مسبقاً 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 معتمداً على ظروف

التعاقد، كالسعر المطبق على هذا النوع من النقل دون الآخر (نوعية الخدمات)، المعاملات السابقة

بين الناقل و الشاحن.

## مطلب الثاني

تمييزه عن غيره من العقود

الفرع الأول:

تمييزه عن عقد الوكالة

الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه.

لذلك هو يختلف عن عقد النقل، 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 أجره النقل أضف إلى ذلك أن الوكيل في عقد الوكالة يقوم بعمل قانوني، بينما الناقل أساسا يقوم بعمل مادي و هو نقل البضاعة من ميناء إلى آخر<sup>1</sup>.

الفرع الثاني:

تمييزه عن عقد الوديعة

الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يردّه عينا. فيختلف عن الوديعة عقد النقل إذ أن الأولي قد تكون مجانية في حين الثاني دائما مقابل

<sup>1</sup> - - المادة 590 القانون المدني الجزائري

أجرة، كما أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفاظ الشيء المودع، بنما الناقل في عقد النقل لا يحفظ الشيء و إنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### تميزه عن عقد تقديم خدمات

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 اجر معين و محدد سالفاً<sup>2</sup>. و أهم ما يتميز 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 يوجهه و يراقب الآخر، المهم أن كل طرف ملزم فقط بتنفيذ التزاماته التعاقدية.

<sup>1</sup> - د / أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 77  
<sup>2</sup> - د / أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 77

## المبحث الثالث:

### وسائل إثبات عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي ينعقد بموجب تطابق الإيجاب و القبول و لا يشترط لانعقاده شكل خاص، إما من حيث إثباته فهو عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق، لكن تعود المتعاملون في هذا الميدان على تحرير وثيقة تثبت عملية النقل و سموها وثيقة الشحن و اعتمدوا عليها بصفة أساسية إلى جانب وثائق نقل أخرى تقل عنه أهمية. لذلك نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، يبحث الأول في وثيقة الشحن و الإثبات بموجبها في حين يبحث المطلب الثاني في الإثبات بموجب الوثائق الأخرى.

### المطلب الأول :

#### إثبات بوثيقة الشحن

أهم وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع هي وثيقة الشحن لذلك سنتناولها بالدراسة من حيث: التعريف بها، شكلها و طرق تداولها، من حيث الإثبات ثم دورها أو وظيفتها على التوالي.

## الفرع الأول :

### تعريف وثيقة الشحن

تثبت عملية النقل البحري للبضائع طبقا للمادة 749 قانون بحري الجزائري بموجب سند الشحن و

على الرغم من أهميته و كثرة تداوله، فان سند الشحن لم تعرفه لا معاهدة بروكسل و لا القانون

البحري. لكن التعريف المستنبط من خلال المصطلحات القانونية المستعملة على أن سند الشحن

يعتبر "الوثيقة التي يعترف بموجبها ربان السفينة(الناقل) بتلقيه البضاعة المذكورة فيه على متن السفينة<sup>1</sup>

## الفرع الثاني :

### شكل وثيقة الشحن و طرق تداولها

أولا : بيانات وثقة الشحن.

بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن

قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة

الواجب دفعها<sup>2</sup> و عليه فان بيانات سند الشحن هي كالاتي:

<sup>1</sup> -AMAR ZAHI – OPCIT Page 77

<sup>2</sup> - المادة 748 قانون بحري و المادة 03 فقرة كالتا معاهدة بروكسل لعام 1924

## . هوية الأطراف :

اسم الشاحن و عنوانه - اسم و عنوان الناقل و صفته (مالكا للسفينة أو مستأجرا لها)، و إذا لم يذكر اسمه عدا مجهز السفينة هو الناقل. - اسم الريان و محل إقامته، و إن كان هذا البيان يتغافل عنه نظرا لأن الريان هو الذي وقع على الوثيقة، و من ثم سوف يعرف بهويته.

اسم و عنوان المرسل إليه، و لا يدرج اسم المرسل إليه في سند الشحن إلا إذا كان هذا السند أسميا

## 2. بيان البضائع الواجب نقلها:

سند الشحن هو أساسا إيصال بالبضائع المشحونة، لذلك يجب أن يتضمن تعينا للبضاعة المشحونة من حيث النوع و المقدار، و هو الشيء الذي حدده المشرع.

1. العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن

قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان

2. عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها

3. الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة



المادة 748 قانون بحري و المادة 03 فقرة كالتا معاهدة بروكسل لعام 1924-

فهل يعني أن تخلف أحد البيانات سيؤدي إلى بطلان السند؟

لا يوجد لا في القانون البحري و لا معاهدة بروكسل نصا يبطل أو يجعل السند غير صالح للإثبات

بهذا السبب، من جهة أخرى نجد أن الشاحن يظل مسؤولا في مواجهة الناقل عن تصريحاته فيما

يخص البضاعة إذا ما كانت خاطئة أو كاذبة، إلا أن مسؤولية الشاحن على هذا الأساس لا تعدم

مسؤولية الناقل تجاه الغير عن الالتزامات المترتبة عن العقد.<sup>1</sup>

فهل يجوز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات على هذه البيانات؟ أوجب القانون البحري

على الشاحن تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة ليتمكن قيدها في سند الشحن 2، و هذه

البيانات يجب أن تكون صادقة و مطابقة لحالة البضاعة، و طبيعتها، و للناقل مصلحة واضحة في

التأكد من صحتها لأنه سوف يكون مسؤولا على نقلها و تسليمها بالحالة المذكورة في سند

الشحن. و لما كان الناقل لا يجد الوقت الكافي لفحص البضاعة أجاز له القانون إجراء تحفظات

عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن.

إلا أن المشرع راعى التقييد في ذلك لأن الإفراط في وضع التحفظات يضعف من حجية السند في

الإثبات و يشكك فيما تضمنه من بيانات. فوضعت معاهدة بروكسل لعام 1924 قيدين على

الناقل عند وضع تحفظاته<sup>2</sup> و هما :

1. توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك فيها( البيانات ).

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 204، 205

<sup>2</sup> - المادة 752 القانون البحري الجزائري

2. عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

و التحفظات التي تدرج في سند الشحن إن كانت صحيحة (متوافرة على أحد الشرطين السابقين).

فانه لا يترتب عليها إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف الذي يلحق بالبضاعة عند الوصول. بل تؤدي إلى نقل عبئ الإثبات و جعله على عاتق الشاحن أو المرسل إليه. أي يجوز لهما إثبات وزن البضاعة الحقيقي أو عددها أو حالتها عند الشحن و إن التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه ، و للشاحن أو المرسل إليه إثبات ذلك بكافة الطرق بما فيها القرائن<sup>1</sup>

هذه التحفظات إذا ما أدرجت في وثيقة الشحن، تؤدي إلى عرقلة تداولها، إذا كانت إذنية أو لحاملها و إضعاف ائتمائها، ذلك أن القواعد البنكية لا تسمح للبنوك إلا باعتماد وثائق الشحن النظيفه عند الصرف في الإعتمادات المستندة و على هذا فإذا قام البائع بتقديم وثيقة شحن غير نظيفة،

فلن يستطيع الحصول على ثمن البضاعة من البنك المفتوح لديه الاعتماد المستندي<sup>2</sup> و تسهيلا لانتقال سند الشحن، فلقد جرى العمل على أن يقوم الناقل بإصدار سند شحن نظيف إلى الشاحن و هو ما يطلق عليه و يتفق فيه الطرفان على إصداره خاليا من التحفظات و هذا بذكر كل البيانات المتعلقة بالبضاعة معتمدة من الناقل، و بذلك يمكن تداوله دون عراقيل. و يحصل الناقل في المقابل على خطاب ضمان و هو عبارة عن تعهد يصدره الشاحن يذكر فيه التحفظات التي كان الناقل يحرص على ذكرها في سند الشحن، و يتعهد فيه بتعويض الناقل عما يصيبه من

<sup>1</sup> - د.سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية سنة 1988، ص 166

<sup>2</sup> - د مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 251، 252

أضرار بسبب إصدار سند الشحن النظيف و هذا عند ظهور عجز أو تلف في البضاعة على خلاف ما ذكر في السند<sup>1</sup>.

إلا أنها تعتبر باطلة و عديمة الأثر في مواجهة الغير، و تقتصر حجيتها إلا فيما بين لناقل و الشاحن، كما يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن

### عناصر الرحلة الواجب إتمامها :

أ/اسم السفينة :

و هي السفينة التي تنتقل على متنها البضائع فيذكر فيه اسمها و جنسيتها، و تبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة و الاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها.

إذا لم تعين السفينة في سند الشحن فنكون أمام "السند باسم الشحن".

تميزا له عن سند الشحن الذي تعين فيه السفينة و قد ذاع استعماله لأسباب ثلاثة:

1- انه يمكن للشاحن إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة

2- شركات الملاحة التي تسلم لها البضاعة لنقلها لا تسمح لها الظروف دائما

بتعيين السفينة التي ستنقل عليها البضاعة.

3- الناقل يستطيع أن يطالب بأجرة النقل دون انتظار لشحن البضاعة.

---

<sup>1</sup> - المادة 757 قانون بحري

و رغم ذلك السند يرسم الشحن اظهر الكثير من العيوب فمن بيده هذا السند لا يعرف أين توجد البضاعة و ليست لديه أية وسيلة للتحقق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا ، و لا من معرفة تاريخ وصول البضاعة<sup>1</sup> .

### ب/تاريخ إصدار السند :

لهذا البيان أهميته لأنه يحدد وقت انتقال البضاعة إلى يد الريان و يحمله منذ ذاك الحين المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير<sup>2</sup>. كما يذكر تاريخ شحنها فعلا و تاريخ الإبحار.

### ج/عدد النسخ:

يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضروري. و تبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ. و لكن العمل جرى على تحرير سند الشحن من نسختين: نسخة للريان، و نسخة للشاحن يبعث بها إلى المرسل إليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها. و قد يجرر أكثر من ثلاث نسخ من سند الشحن درءا لمخاطر الضياع و السرقة و بوجه خاص في أوقات الحروب و الأزمات الدولية، فيعطي الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها و يرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه. و إذا حرر سند الشحن من عدة نسخ و كان السند للآمر أو لحامله، و جب أن يذكر في كل نسخة منها أنها "قابلة للتداول" أو "غير قابلة للتداول" مع بيان عدد النسخ و بشرط إلغاء سائر النسخ في حال استعمال

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 209، 210

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 204، 205

إحداهما. فيقال "حرر من كذا نسخة، و التسليم بمقتضى إحداها يطل ما عداها من النسخ"<sup>1</sup>

### د/توقيع الربان و الشاحن:

يجب أن تكون وثيقة موقعا عليها من الربان، و من الشاحن أيضا. و هو ما يتفق مع وظيفة وثيقة

الشحن المعدة لإثبات الشحن و عقد النقل. والإخطار عن نوعية البضائع الخطرة :

و على الشاحن إحاطة الناقل علما بالبضائع الخطرة ليكون له الخيار بنقلها أو رفض ذلك، كما أن

الشاحن ملزم بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع و بيان كيفية الوقاية منها و ذلك أن الشاحن

يعد مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي قد ينجم عن عدم صحة البيانات التي يدلي بها<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد ، الصفحة رقم 248 ..  
<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد ، ص 250،251

## 2 - ثانيا : طرق تداولها

يجوز أن يكون سند الشحن باسم شخص معين أو للحامل<sup>1</sup>

### 1. وثيقة الشحن الاسمية:

قد تكون وثيقة الشحن باسم شخص معين، و وثيقة الشحن الاسمية غير قابلة للتداول بالطرق التجارية، و يلزم لانتقالها إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية.<sup>2</sup> أي قبول الربان للحوالة أو إبلاغه بها. و ليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين في السند طبقا للمادة 759 قانون بحري، أو للشخص الذي انتقل إليه السند بطريق حوالة الحق.

فلا يستطيع المستفيد منها أن يطالب الربان بتسليمه البضاعة حتى و لو لم يقدم له الوثيقة ، بل يكفي بان يثبت بأنه الشخص المعني في الوثيقة. و لا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في الوثيقة لا بوصفه شاحنا أو مرسلا أو محالا له، ما لم يستنتج من محتوياتها أن المرسل إليه هو و كيل عن المرسل إليه الحقيقي<sup>3</sup> .

### 2. وثيقة الشحن للآمر:

الغالب أن تكون وثيقة الشحن للآمر، لأمر الشاحن أو لآمر المرسل إليه، و هي قابلة للتداول عن طريق التظهير بموجب المادة 759 قانون بحري، و يجب أن تذكر عبارة الأمر صراحة في وثيقة الشحن حتى يمكن تداولها بطريق التظهير، إذ أن وثيقة الشحن ليست للآمر بطبيعتها خلافا

<sup>1</sup> - المادة 759 قانون بحري

<sup>2</sup> - المواد من 239 الى 250 قانون مدني.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص216

للسفينة و السند لآمر.

ويطبق عليها في مسألة التظهير الأحكام المتعلقة بتظهير السفينة طبقا للمواد 396 إلى 402

القانون التجاري الجزائري

و من ثم يجوز أن يقتصر التظهير على مجرد توقيع المظهر على ظهر سند الشحن بشرط تأريخه. و

يترتب على تظهيره نقل ملكية البضاعة و حيازتها للمظهر له، و من ثم لا يجوز للربان تسليم

البضاعة إلا له و لو كان التظهير على بياض، و لا يجوز له أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع

التي قد تكون له تجاه الشاحن المظهر، ما لم يثبت أن المظهر إليه يتصرف بالوكالة عن الشاحن. و

على خلاف الأوراق التجارية لا يقوم التضامن بين الموقعين و لا يشمل ضمان المظهر إلا وجود

البضاعة المشحونة و صحة العقد<sup>1</sup>

### 3. وثيقة الشحن لحاملها :

تنص المادة 759 قانون بحري على أنها تكون كذلك بتسليم وثيقة الشحن، فتكون قابلة للتداول

بمجرد التسليم، و على ربان السفينة أن يسلم البضاعة لكل من يحملها، إلا انه ينذر إصدارها لما

يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 216 ، 217

<sup>2</sup> - المادة 759 القانون البحري الجزائري

## الفرع الثالث :

### حجية وثيقة الشحن في الإثبات

#### 1- حجتها فيما بين طرفيه:

لوثيقة الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه الشاحن و الناقل، و تشكل دليلا على عقد النقل و شروطه و الأجرة المتفق عليها، و أيضا على حصول الشحن في التاريخ المذكور فيها، و تثبت بوجه الخصوص تسليم الناقل للبضائع كما هي مبنية في وثيقة الشحن.

إلا أن حجية وثيقة الشحن بين طرفيه ليست مطلقة بل يجوز إثبات عكس بيانات الوثيقة، فللناقل مثلا أن يثبت انه لم يتسلم كمية البضائع الواردة فيه و لا يجوز إثبات عكس الكتابة إلا بالكتابة طبقا للقواعد العامة، إلا أن إثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن يتم بكافة طرق الإثبات لأننا نطبق أحكام القواعد التجارية.<sup>1</sup>

#### 2- حجتها بالنسبة إلى الغير:

لا تقتصر حجتها على طرفي العقد، بل تكون حجة على الغير كالمرسل إليه و المؤمن على البضائع ، و لا ترد على حجية وثيقة الشحن في مواجهة الغير استثناء من القواعد العامة، فلا مكن للناقل إثبات عكس ما جاء فيها إزاء هذا الغير شريطة أن يكون حسن النية لا يعلم بعدم صحة هذه البيانات<sup>2</sup> . و على العكس يجوز لهذا الغير أن يقيم الدليل على عكس ما ورد في وثيقة الشحن

<sup>1</sup> - لمادة 761 قانون بحري و المادة 03 فقرة رابعا من معاهدة بروكسل عام 1924  
<sup>2</sup> - قررت المحكمة العليا أن إثبات الاستلام تم عكس ما في وثيقة الشحن بالطرق القانونية الأخرى، قرار في 1995/09/12، ملف رقم 132510، المجلة القضائية، عدد خاص 1999



إذا ما كانت له المصلحة في ذلك و هذا بكافة الطرق.

## الفرع الرابع:

### وظيفة وثيقة الشحن

لسند الشحن العديد من الوظائف تتمثل في :<sup>1</sup>

#### 1- وصل استلام البضائع:

و هو الوظيفة الأساسية لسند الشحن حيث يثبت استلام الناقل للبضائع و شحنه لها وفقا للمادة 761 قانون بحري<sup>2</sup> ، و في الواقع يمكن لسند الشحن أن يثبت أن البضاعة تم شحنها فعلا على متن السفينة و هو يدل على أن البضاعة بيد الناقل و تحت مسؤوليته، كما يعتبر ذلك الوصول دلالة على حقيقة البيانات الموجودة به و مطابقتها للبضاعة المشحونة.

#### 2- أداة لإثبات عقد النقل :

طبقا للمادة 748 قانون بحري سند الشحن يحقق وجود عقد النقل البحري من خلال البيانات و الالتزامات الواقعة على عاتق الطرفين و المدرجة في شكل شروط متفق عليها. و بذلك يؤدي سند الشحن في عقد النقل دور مشاركة الإيجار في عقد إيجار السفينة.

#### 3- سند ملكية البضاعة:

يعتبر حامل السند حائزا للبضاعة و انتقاله من حامل لآخر يرتب تحويل الحيازة. كما أن تسليمه

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص212، 213.

<sup>2</sup> - المادة 761 القانون البحري الجزائري.

يقوم مقام تسليم البضاعة وفقا للمادة 2/759 القانون البحري الجزائري

## المطلب الثاني:

### إثبات العقد بوثائق و وسائل أخرى.

إن الأولوية دائما تغطي الكتابة، لكن هذا لا يعني استبعاد الطرق الأخرى في إثبات عقد النقل البحري، و بالفعل فان القضاء في العديد من قراراته يقبل إثبات عقد النقل البحري للبضائع و على غرار جميع العقود التجارية بوسائل أخرى<sup>1</sup> أو بوثائق أخرى. و هو ما سوف نتطرق إليه من خلال ما سيأتي.

## الفرع الأول:

### إثبات العقد بوثائق أخرى.

تنقسم هذه الوثائق إلى وثائق تشبه وثيقة الشحن و تصدر بمناسبة تنفيذ عقد النقل، و وثائق أخرى لم توضع أساسا لإثباته، و إنما يجوز أن تكون كذلك.

### أولا: بوثائق النقل الأخرى.

عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا.<sup>2</sup> و من هذه الوثائق نجد : الإيصال المؤقت، السند من أجل الشحن، و أوامر التسليم و سند الشحن بمناسبة مشاركة الإيجار.

<sup>1</sup> - عندما يصدر بين تاجرين، لكن قد يكون العقد مختلطا فيمكن للزبون (الشاحن) اللجوء إما لقواعد القانون المدني أو قواعد القانون التجاري بحسب اختياره، في حين ان الناقل لا يمكنه الاعتماد في إثبات العقد إلا قواعد القانون التجاري

<sup>2</sup> - المادة 1 فقرة ب معاهدة بروكسل سنة 1924

## 1- الإيصال المؤقت :

هو الإيصال الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة، و هذا الإيصال مخصص لان يستبدل مقابل سند الشحن عليه بيان "مشحون" عند تمام عملية الشحن، و نادرا ما يحصل أن يكون لآمر أو يلقي به للتداول ، و أن أصبح كذلك تسري عليه آثار سند الشحن الاسمي.

## 2-السند من اجل الشحن (برسم الشحن):

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<sup>1</sup> ، و لا يعتبر هذا السند سنداً حقيقياً، فهو يمثل وعدا بالشحن لكن بسبب الضرورات التجارية استعمل كبديل مفيد لسند الشحن. و لقد أقرت كلا من معاهدة بروكسل و القانون البحري على اعتباره سنداً مثبتاً لعقد النقل، حتى و لو لم يستعمل الشاحن حقه في طلب استبدال سند من اجل الشحن بسند "مشحون"<sup>2</sup> .

## 3-أوامر التسليم:

قد يشحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة و بموجب سند واحد، و أثناء الرحلة يباع لعدة اشخاص، و على اعتبار انه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ فان العمل البحري، جرى على أن يصدر الشاحن لمصلحتهم صكوكا خاصة تسمى بأوامر التسليم.

<sup>1</sup> - المادة 3 معاهدة بروكسل 1924 و المادة 751 قانون بحري  
<sup>2</sup> - د.احمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية طبقاً لمعاهدات بروكسل و تعديلاتها، ص 18،17.

و هي ثلاثة أنواع:

1. أوامر التسليم يوقعها البائع وحده

2. أوامر تسليم يوقعها الربان أو أحد ممثلي المجهز (ناقل)

3. أوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة

فلا انه لا يعتبر سنداً مماثلاً لسند الشحن سوى الذي يوقعه المجهز (الناقل) أو ممثله القانوني، أما ما

يعرف بإذن التسليم فانه لا يرقى إلى مرتبة أمر التسليم، ذلك أن دوره هو تسليم البضاعة عند

الوصول فقط.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - د. احمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية طبقاً لمعاهدات بروكسل و تعديلاتها، ص 17، 18

## ثانيا: إثباته بوثائق أخرى.

هذه الوثائق أو المحررات لم توضع بغرض إثبات العقد و لكن يمكن أن تقدم كدليل أمام القضاء لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، و هي الوثائق التي نصت عليها المادة 30 قانون تجاري

أ/ الفواتير

ب/ الرسائل

ت/ دفاتر الطرفين<sup>1</sup>

## الفرع الثاني

### إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة

الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري يكون بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة

وجوب قبولها

فيجوز إذن إثبات العقد بكافة وسائل الإثبات الأخرى غير الكتابة، و تتمثل في شهادة الشهود و

القرائن و الإقرار و اليمين، و التي للقاضي سلطة تقديرية في موازنتها

---

<sup>1</sup> - المادة 30 القانون التجاري الجزائري.

# الفصل الثاني

## أحكام مسؤولية الناقل

### البحري للبضائع

## المبحث الأول:

### قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن الخطأ الحاصل من قبل الناقل البحري للبضائع أو من قبل أحد تابعيه لا يرتب في كل الأحوال

المسؤولية على كاهله لوحده بصفة قطعية، بل قد يعفيه القانون البتة من تحمل أية مسؤولية.

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة و التي لا تخلو أن تكون سوى خطأ

شخصي للناقل أو خطأ تابعيه. مما ينجم عنه العديد من الأضرار التي تصيب البضاعة. و عليه

نتطرق إلى أسباب و حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع على التوالي:

### المطلب الأول:

### أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

#### الفرع الأول :

#### الخطأ الشخصي للناقل

يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها و حتى تسليمها إلى

المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 من القانون البحري<sup>1</sup>. مما

لا شك فيه إذا كان الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه، راجع إلى خطأ الناقل نفسه فإن هذا

---

<sup>1</sup> - المادة 802 القانون البحري الجزائري

الأخير يعد مسؤولاً عن تعويضه، إلا أن هذه الأخطاء قليلة الوقوع من الناحية الواقعية. فالوضع العادي أن يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. على أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد و ناقل فعلي، و قد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فتنتقل البضاعة من ناقل إلى ناقل. حتى تبلغ المرسل إليه، و ذلك هو النقل المتتابع و الذي يتم بموجب سند الشحن المباشر. و عليه نتعرض تبعاً لأحكام مسؤولية الناقل الفعلي، ثم لأحكام مسؤولية الناقل بموجب سند شحن مباشر.

---

### أ/ مسؤولية الناقل الفعلي:

يمكن للناقل - كما سبق شرحه - أن يتعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر فيصبح هو الناقل الفعلي أو الناقل البديل، و الناقل المتعاقد يملك هذه المكنة دون العبور على ترخيص من الشاحن، إلا إذا تضمن العقد إلزامية تنفيذ من طرف الناقل المتعاقد. و في هذه الوضعية نصبح أمام ناقلين أحدهما فعلي و الآخر متعاقد، فمن نحمله المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر (حصول الضرر)؟



يكون الشاحن أو المرسل إليه في هذه الوضعية الرجوع على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو بجزء منها.

كما يجوز لهما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من عقد النقل، و عليه إثبات ليس فقط الضرر و مقداره و إنما أيضا أن الضرر قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهده.

كما يجوز لهما توجيه دعوى التعويض على الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي بالتضامن.

و رغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن و الناقل الفعلي إلا أن الأساس في مطالبة التعويض لن يكون للمسؤولية التقصيرية، و إنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل البحري المقررة في القانون البحري.

و إذا ما أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده و ثبت أن الأضرار قد حصلت أثناء مباشرة الناقل الفعلي تنفيذ العقد، فيجوز للأول إدخال هذا الأخير كضامن، كما يمكنه الرجوع عليه بقيمة التعويض المحكوم به عليه إذا ما وفاه.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية طبعة سنة 1995، ص 78 و 79.

في كل الأحوال التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي فهي لا تزيد عن الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري المقررة في القانون سدا لباب التحايل بالجمع بين الرجوع على الناقلين معا.

و تبقى الخصوصية الوحيدة للناقل الفعلي أنه لما يعهد إليه بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها، فإن العلاقة بينه و بين الناقل المتعاقد لا تعدو مجرد اتفاق، و ليس سند الشحن و من ثمة فلا يحتاج به عليه و إنما بالاتفاق الذي يصبح بدلا عنه<sup>1</sup>.

#### ب/المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر:

أي النقل الذي يتم بتتابع بموجب سند الشحن المباشر ، و ذلك عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها و إنما بمعونة ناقلين آخرين، و يتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها. و من ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة(2)<sup>2</sup>. فيذكر فيه ميناء التفريغ أو الوصول النهائي، مع حق الناقل في تغيير السفينة، و سند الشحن المباشر لا يصدر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن الذي يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاء من عملية النقل. و المسؤولية مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر عن النقل بأكمله. أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الآخر، فتقتصر مسؤولية كل منهم عن الجزء الذي نفذه في عملية النقل، على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول.

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 80

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 81

إلا أنه و تسييرا على الناقل الأول و على اعتبار أن الشاحن على دراية بحقيقة الوضع لأنه اتفق على ذلك. فلقد أجاز القانون للناقل الأول نفي مسؤوليته تجاه الشاحن إذا أثبت أن الضرر الحاصل قد وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني:

### مسؤوليته عن الأخطاء التابعة

يستغني الناقل البحري للبضائع لتنفيذ التزاماته التعاقدية بعدة أشخاص يمكن تصنيفهم إلى بحريون و بريون.

### 1- الأشخاص البحريون:

و يقصد بهم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري(على سطح السفينة و المياه) و يساعدونه لتنفيذ العقد، و من بينهم ريان السفينة و المرشد. ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية، يحكمها عقد العمل البحري (أساسا عندما يكون الناقل هو نفسه مجهزة السفينة)، كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للريان و البحارة.<sup>2</sup> فيكون الناقل<sup>3</sup> مسؤولا عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام التي كلفوا بها، على أن نفرق بين الأخطاء المرتبكة بين ما هو ملاحى منها و ما هو تجاري.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، قانون بحري جديد ، المرجع السابق ، ص 279  
<sup>2</sup> - هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري-الجزء الأول-السفينة، مكتبة و مطبعة الإشعاع سنة 1993، ص 306  
<sup>3</sup> - المادة 803/ب قانون بحري و المادة 04 الفقرة ثانيا بند أ معاهدة بروكسل

## أ/ الأخطاء الملاحية:

فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل. و يعتبر من قبلها الأخطاء في قيادة السفينة

## ب/ الأخطاء التجارية:

يسأل الناقل عن هذه الأخطاء تطبيقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، لأن الغير لا تربطه أية علاقة بالشاحن، و من ثم لا يجوز لهذا الأخير أن يسأل عن تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية في هذا الإطار، كخطأ الربان المقصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها<sup>1</sup>

## 2- الأشخاص البريون:

يساعد الناقل في تنفيذ التزاماته التعاقدية أشخاص بريون، من بينهم وكيل السفينة و القائم بعمليات المناولة أو مقاول المناولة.

## أ/وكيل السفينة:

يرتبط الناقل بوكيل السفينة بموجب "عقد الوكالة"، فإذا ما أدخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية و في حدود وكالته، كالتأخر في استلام البضائع، أو التأخر في تسليمها، أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة، و التي تنجم عنها خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة. يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحمل محلها، لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم و بين الوكيل.

<sup>1</sup> - ( سليم بودليو، المرجع السابق، ص 66

## ب/مقاول المناولة:

يقوم مقاول المناولة بعدة أعمال، تشمل عمليات شحن البضائع و رصها و فكها...، و هو يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعد مقاولة، و التزامه ببذل عناية فعلية اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة و التي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة<sup>1</sup> .

و في حالة خطئه، يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته<sup>2</sup> ، و عليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد مناولة فإن مسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقاول المناولة و صاحب البضاعة.

---

<sup>1</sup> - هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري-الجزء الأول-السفينة، مكتبة و مطبعة الإشعاع سنة 1993، ص 306

<sup>2</sup> - المادة 803/ب قانون بحري و المادة 04 الفقرة ثانيا بند أ معاهدة بروكسل.

## المطلب الثاني :

### حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة طبقاً للمادة 802 قانون بحري، فلمشرع الجزائري ذكر الخسائر أو الأضرار على إطلاقها على عكس ما تضمنته المادة 3 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 و التي فصلت أكثر بنصها ( إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، و بمهية الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليمها... ) و عليه فإن حالات قيام المسؤولية هي ثلاث: الهلاك، التلف و التأخير.

### الفرع الأول:

#### هلاك البضاعة

الهلاك يعني زوال مادة الشيء أو تدميره، أو عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه، لينتهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل<sup>1</sup>. فالناقل ملزم بتسليم البضاعة للشاحن كما وردت في سند الشحن، إلا أنه أثناء الرحلة البحرية و إلى تسليم البضاعة إلى أصحابها قد يصيبها ما يؤدي إلى هلاكها كلياً، و قد يكون هلاكاً جزئياً، فهل استبدال البضاعة، أو نقصها، يعد هلاكاً كلياً أم جزئياً أم لا يعدان هلاكاً أصلاً؟

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 102، 103.

## 1- استبدال البضاعة:

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

أثار هذا التساؤل خلافاً في أوساط الفقهاء و الاجتهاد القضائي، و اعتبر القضاء الفرنسي الاستبدال الكلي أو الجزئي هلاكاً كلياً، إلا أن فريقاً منهم ميز بين الاستبدال الكلي و الجزئي و يعتبرون الأول هلاكاً كلياً و الثاني هلاكاً جزئياً. و ثار نفس الجدل عند الفقهاء العرب و اعتبر فريق منهم أن المرسل إليه تسلم البضائع بالفعل، بحيث كان في استطاعته أن يتبين النقص أو العيب فيها، هنا الاستبدال مهما كان كلياً أو جزئياً يمثل حالة الهلاك الجزئي.

في حين ذهب آخرون إلى اعتبار مهما كان الاستبدال كلياً أو جزئياً و سواء من الأسوء إلى الأحسن أو العكس فهي تمثل صورة من صور التلف.<sup>1</sup> أما ما يمكننا استقراؤه من نصوص التشريع الجزائري، هو أن الناقل ملزم بتسليم البضائع بحسب ما هو مدون من شروط على سند الشحن.

<sup>1</sup> - مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي (المبادئ و الأحكام) بغداد، منشورات البحوث القانونية 1984،

## 2- نقص البضاعة أثناء السفر:

و هو راجع إما للعب الذاتي للبضاعة أو عجز الطريق.

### أ/العب الذاتي للبضاعة.

يقصد بالعب الذاتي للبضاعة هو السبب الناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من الناقل إلى هلاك البضاعة أو تلفها، و اعتبره جانبا من الفقه عيبا في البضاعة كونها هشة قابلة للكسر ، إلا أنه رأي مردود لأن الضرر الذي يلحق بالبضاعة راجع سواء لسوء المعاملة الناقل للبضاعة أو عدم التغليف الجيد، كما أن إهمال الشاحن الإظهار على الغلاف الخارجي طبيعتها يستبعد معه الخطأ الناقل.

ونتيجة لأن العيب في البضاعة بطبيعته ظاهر فإنه لا يكشف عند قيامه و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، و لكن عند الوصول يكتشف مثل هذا العيب إلا أن غياب التحفظات لا يبرم الناقل من حق إثبات العيب الذاتي للبضاعة. و يعفى الناقل من مسؤوليته إن أثبت العيب الذاتي للبضاعة و العلاقة السببية بينه و بين الهلاك. و هذا لا ينفي قيام مسؤوليته فيما يخص اتخاذ الاحتياطات الواجبة عليه للمحافظة عليها و من جهة أخرى واجب على الشاحن إخطار الناقل باتخاذ احتياطات خاصة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - محمد كامل حمدي ، المرجع السابق ، ص 102،103



## ب/عجز الطريق:

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

و هناك نسبة مئوية من البضاعة يمكن اعتبارها عجز الطريق لا تثار مسؤولية الناقل بصدد، و هذه النسبة تختلف حسب نوع البضاعة و تحددها العادات التجارية في الميناء، و إثبات ما تقضى به هذه العادات يقع على عاتق الناقل، و الذي يلجأ غالباً في هذا الصدد إلى الحصول على شهادات من الغرف التجارية في الميناء، و كذا الاستناد إلى أحكام قضائية تقرر وجود تلك العادات و نسب العجز المقررة في شأن أنواع البضائع المختلفة، و لمحكمة الموضوع السلطة التقديرية في تقرير وجود هذه العادات و تلك النسب، و لا تخضع في ذلك للرقابة طالما كان حكمها مسبباً وفقاً للقانون.

وعليه فإن مسؤولية الناقل تخفف بمقدار النسبة المسموح بها و يتعين عليه تعويض صاحب البضاعة فيما يخص الباقي، و الناقل لا يسأل عن العجز إلا في حدود النسبة المقررة إذا ما أثبت المدعي أنه راجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

و أحيانا قد يكون الضرر راجع إلى مجموع سببين يختلف كل منهما عن الآخر، فقد يكون راجع إلى عيب ذاتي بالبضاعة و من ناحية أخرى إلى خطأ الناقل في تنفيذ النقل، مما يتعين معه توزيع الأضرار حسب مسؤولية كل طرف.<sup>1</sup>

و في الأخير نشير إلى أن الهلاك الكلي يتضمن إثبات المدعي استلام الناقل للبضائع و هو إثبات يمكن أن يتم بكافة الطرق، فإذا أنكر عليه الشاحن التسلم، فإنه لا يطلب من المدعي إثبات واقعة سلبية هي عدم تسلمه للبضائع، و إنما يجب على الناقل إثبات تسليمه للبضائع للحامل الشرعي لسند الشحن، و تسليمها للغير بعد هلاكها كلياً، و لا يعتد سوى بالتسليم الفعلي و لا يغني التوقيع على أوراق الناقل<sup>2</sup>

## الفرع الثاني:

### تلف البضاعة

تلف البضاعة يعني وصولها كاملة من حيث مقدارها و لكن تالفة، أو عطب جزء من البضاعة مع صلاحية الباقي، إذ يستوي أن يشمل العيب كل البضاعة أو جزء منها.

وقد تصاب البضاعة بتلف في جزء دون الآخر، لكن التلف عطل كل الشيء عما أعد له، فهناك

من يقول باعتباره هلاك كلي، لكن إذا ما اعتبرنا أن فيصل التفرقة بين الهلاك الكلي و الهلاك

الجزئي هو التسليم، فإن التسليم ينفي وقوع الهلاك الكلي.

<sup>1</sup> - محمد كامل حمدي ، المرجع السابق ، ص 102،103

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 103، 104، 105

و يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف و صور التلف أن يصل جانب من البضاعة فقط أي أن يلحقها نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن تكون لطبيعتها دخل (عجز الطريق) ، و تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) يتم بمقارنة ما هو وارد في سند الشحن من بيانات مع ما تم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة.<sup>1</sup> و نفرق بين حالتين:

أ/ سند الشحن يتضمن تحفظات فيقع على صاحب الحق في البضاعة إثبات حقيقة المقدار المشحون.

ب/سند الشحن النظيف، يفترض فيه أن الناقل تسلم البضاعة في حالة جيدة، فيسأل عن أي تلف و ليس بإمكانه إثبات عكس ما ورد في سند الشحن تجاه الغير حسن النية الحامل الشرعي للسند.<sup>2</sup>

## الفرع الثالث:

### التأخير

التأخير في التسليم هو عدم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق<sup>3</sup>، و التأخر يحتمل فرضين:

أ/حالة وجود اتفاق، و التأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد المتفق عليه.

ب/حالة عدم وجود اتفاق، و التأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق

<sup>1</sup> - قرار المحكمة العليا الصادر في 1995/04/11، ملف رقم 119292، نشرة القضاة العدد 49

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 73، ص 74.

<sup>3</sup> - المادة 2/240 القانون البحري الجزائري

الميعاد الذي يلتزم به الناقل العادي و في ظروف مماثلة لعملية النقل.

و يقصد بالناقل العادي: الناقل المتوسط الحرص، و هو معيار موضوعي نقيس فيه على تصرف أو

سلوك الناقل العادي المؤلف، و تقدير ذلك خاضع لسلطة القاضي التقديرية.

و التأخير لا يلحق ضررا بالبضاعة و إنما يلحق ضررا اقتصاديا بالشاحن (المرسل إليه) فيفوت عليه

كسبا أو يلحق به خسارة ، و ما يثبت الشاحن يختلف لما يطالب بالتعويض - إذا ما كان ميعاد

التسليم متفقا عليه فمجرد حلول الميعاد دون حصول التسليم يقيم المسؤولية على الناقل و لا يبقى

سوى إثبات العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، عما إذا كان الميعاد غير متفق عليه فعليه أن يثبت

الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي الشيء الذي قد يتمكن الناقل من إثبات عكسه.

## المبحث الثاني:

### نطاق و حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع

- كانت مسؤولية الناقل البحري للبضائع تخضع بادئا لإحكام القواعد العامة في المسؤولية العقدية

, و نظرا للظروف الخاصة التي تمارس فيها صناعة النقل البحري للبضائع و أهمها المخاطر البحرية, و

بعد ان ذاب الناقل على اشتراط إعفائه من المسؤولية كلها أو بعضها, أدى ذلك ببعض التشريعات

إلى التدخل لحماية الشاحنين من تعسف الناقلين , بل و دفع الدول المهتمة بالنقل البحري للبضائع

إلى توحيد جهودها من خلال إبرام معاهدات دولية لإحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع<sup>1</sup> , و

<sup>1</sup> - أوسهله محمد رضا، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الحقوق و العلوم السياسية العدد 8 / 2011، منشورات كلية الحقوق و العلوم السياسية / جامعة سيد بلعباس، طباعة مكتبة الراشد للطباعة و النشر و التوزيع - الجزائر .

قد عمل المشرع الجزائري عند سنه للقانون البحري الصادر بالأمر 80.76 و بما عدله به لاحقا من قوانين ,على تضمينه أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المواد من 802 إلى 816 منه , و هي أحكام ملزمة ومن النظام العام لا يجوز مخالفتها ,و تحمل من الأحكام القانونية ما لم تعرفه أبدا القواعد العامة للمسؤولية العقدية , و في ذلك تفاصيل و ذاتية وافية لنظام مسؤولية الناقل البحري للبضائع , فما نطاق و حدود هذه المسؤولية؟؟

هذان التساؤلان سأجيب عنهما في مطلبين:

المطلب الأول : نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

المطلب الثاني : حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول:

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نصت المادة 746 من القانون البحري انه: \* تسري أحكام هذا الباب على ما يلي:

أ. العلاقات بين جميع الأشخاص المعنيين بالنقل البحري في حالة عدم وجود عقد إيجار السفينة.

ب. في علاقات النقل و الغير الحائز على السند عن طريق التظهير و في وثائق الشحن الصادرة

تنفيذا لعقد إيجار السفينة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - أوسهلة محمد رضا المرجع السابق ص 174 و ص 175

من هذا النص واضح أن المشرع الجزائري حصر أعمال أحكام الباب الثالث من القانون البحري , و المتعلق بنقل البضائع ممكنا على كل عمليات النقل البحري ما عدا التي تتم بموجب عقد إيجار السفينة , و من ضمن تلك الأحكام القانونية المتضمنة في هذا الباب تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع و التي رسم لها المشرع نطاقا زمنيا , ماديا, و من حيث الأشخاص.

## الفرع الأول:

### النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري في أحكامها على انه : (يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع مند تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني).

بدلك يكون القانون البحري قد حدد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع زمنيا عن الخسائر التي تلحق بالبضائع , و هي المدة بين تكلف الناقل بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانونا, و المقصود بتكلف الناقل البحري بالبضائع استلامه إياها من الشاحن أو ممثله و أخذها على عاتقه كما جاء في المادة 739 من القانون البحري , أما المقصود بتسليمه البضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني , فهو فكه للبضائع المنقولة و تفرغها على الرصيف أو في مكان للإيداع.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - أوسهلة محمد رضا المرجع السابق ص175

و لقد جسدت المحكمة العليا تطبيق المادتين 739 و 802 من القانون البحري, فقررت بتاريخ 1997/07/22 إن (مسؤولية الناقل البحري تنتهي بالتسليم القانوني و إن تدخل المؤسسة المينائية للقيام بالتفريغ لا يعني التسليم), و بالتالي لا يجوز للناقل التنصل إطلاقاً من مسؤولية الخسائر التي تتعرض لها البضاعة خلال عملية النقل البحري في أي مرحلة منها بحجة قيام الغير بخدمات نتجت عنها خسائر بالبضائع و في هذا خروج عن القواعد العامة للمسؤولية التي تقضي ان خطأ الغير يعني من المسؤولية, و هو في ان واحد تأصيل لذاتية مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

## الفرع الثاني

### النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

من أحكام عقد النقل البحري للبضائع يتضح وان التزامه في هذا العقد هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في نقل البضائع من ميناء الشحن و إيصالها ثم صاحب الحق فيها بميناء الوصول و في الميعاد المتفق عليه, ومقتضى ذلك أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله تنفيذ التزاما ته الناشئة عن العقد المبرم, وإنما يكفي للمضرور إثبات إن الناقل لم ينفذ التزامه بإيصال البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد المتفق عليه, ذلك إن عدم تنفيذ الالتزام هو بذاته خطأ العقدي و ليس هو الخطأ المفترض في جانب المدين بل هو خطأ ثابت.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - أ. أوسهله محمد رضا المرجع السابق ص 176-177

غير انه و أمام عدم تحقيق الناقل النتيجة , يبقى تحديد صور نطاق مسؤوليته هذه ماديا, و ذلك

بتحديد النتيجة التي لم تتحقق بالتدقيق , و هو ما حددته المادتين 802 و 805 من القانون

البحري في ثلاث صور و هي :

**الصورة الأولى:** هلاك البضاعة و قد يكون جزئيا بان يثبت مثلا المرسل إليه نقص وزن البضاعة مما

هو خارج عن المألوف, أو نقص عدد أو حجم البضاعة بالمقارنة بين ما استلمه من البضاعة و بين

بياناتها الواردة في وثيقة الشحن.

**الصورة الثانية:** تلف البضاعة فيفترض أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة ما لم

تدرج تحفظات في وثيقة الشحن خاصة بحالة البضاعة , و بذلك فآي عيب أو تغيير يظهر في

البضاعة عند الوصول و تسليمها إلى صاحب الحق فيها يعتبر تلفا, يعد الناقل مسؤولا عن تعويضه.

**الصورة الثالثة:** التأخير في تسليم البضاعة و بحسب ما نصت عليه المادة 805 من القانون البحري

مع وجوب التمييز فيما إذا كان ثمة ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع و حالة ما إذا لم يوجد اتفاق

في هذا الصدد.

- ففي الحالة الأولى يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب

الحق فيها في الميعاد المتفق عليه, هذا الميعاد الذي يثبت باتفاقية مبرمة بين الناقل و الشاحن أو

بشرط مدرج على متن وثيقة الشحن.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - أ.أوسهلة محمد رضا المرجع السابق ص 178



- أما في الحالة الثانية أين لم يتفق على ميعاد للتسليم, فإنه يتعين على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في هذا الشأن لندرة الحالات العلمية التي لا يتفق فيها الناقل و الشاحن على ميعاد تسليم البضائع.

### الفرع الثالث

#### نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع من حيث الأشخاص

الأصل أن الناقل يتكفل شخصيا بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع المتفق عليه مع الشاحن لكن للناقل المتعاقد أن يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه , فنكون أمام ناقل متعاقد و ناقل باطني , كما قد يحدث أن يتفق في عقد النقل على تعيين اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين يتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فيتداول البضاعة عدد من الناقلين إلى أن تصل بين يدي صاحب الحق فيها , و ذلك هو النقل المتتابع بموجب وثيقة الشحن المباشرة.<sup>1</sup>

#### أولاً:

مسؤولية الناقل الباطني: الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن , و له

أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر مما يكون معه الأخير هو الناقل

الفعلي أو الناقل البديل.

<sup>1</sup>- أ. أو سهلة محمد رضا المرجع السابق ص 179

و المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحال لا بالمنع و لا بالإجازة , مما يستتبع القول انه و متى كان الأصل في الأشياء هو الإجازة , و متى كانت الأحكام المنظمة لعقد نقل البضائع بحرا في القانون الجزائري مكملة فيما عدا ما تعلق منها بأحكام المسؤولية , فان إقبال الناقل على تكليف ناقل باطني بكل النقل أو بعضه جائزا ما لم يرد خلاف ذلك صراحة في عقد النقل , و رجوعا للمادة 802 من القانون البحري و التي تسال الناقل عن كل الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضائع مند تكلفه و حتى تسليمها إلى المرسل إليه ا و الى ممثله القانوني , فانه لا يمكن في ظل التشريع الجزائري الحديث عن مسؤولية الناقل الباطني قبل الشاحن أعمالا لإحكام المادة أعلاه , و لانعدام أي رابطة قانونية مباشرة بين الطرفين.

## ثانيا:

المسؤولية في حال النقل بوثيقة شحن مباشرة : نصت على ذلك المادة 765 من القانون البحري أين يكون الناقل الأول متضامنا و متكافلا مع الناقلين المتتابعين سيما منهم من وقعت الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة خلال مسافته , و هذه الخصوصية لنظام مسؤولية الناقل البحري و الناقلين المتتابعين ما هو إلا الموافقة بين مصلحة و حقوق صاحب الحق في البضاعة من جهة , و بين التزامات الناقل الأول و المتتابعين من جهة أخرى , فمنحت المادة 765 أعلاه و المادة 766 من القانون البحري للمرسل إليه متابعة احد الناقلين ليدفع التعويض الواجب عن الأضرار اللاحقة عن بضاعته وذلك بالتضامن والنيابة عن باقي الناقلين

المطلب الثاني:

## حدود مسؤولية النقل البحري للبضائع

وضع المشرع الجزائري حدودا عند مساءلة الناقل ، فيما يخص مقدار الواجب دفعه ، بإضافة الحدود التي يبقى للأطراف وضعها اتفاقيا لمسؤولية الناقل بحسب مايلي :

الفرع الأول:

### الحدود القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

تنص المادة 805 من القانون البحري الجزائري على حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، فوضع المشرع مرجعا لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع.<sup>1</sup>

فإما انه مسؤول كأصل عام في حدود تصريح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ، وهو التصريح الواجب تدوينه في وثيقة الشحن ، سيما قيمة البضاعة التي يبقى للناقل البحري المجادلة فيها متى تمت مسألته بأن يثبت بكل الوسائل القيمة الحقيقية للبضائع .

أما الاستثناء وفي حالة عدم تصريح الشاحن بقيمة وطبيعة البضائع قبل شحنها فتكون مسؤولية الناقل في حدود وحدات حسابية تختلف باختلاف وحدة حساب البضاعة بين الوزن والعدد

وكذلك باختلاف صور نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع بحسب الآتي :

---

<sup>1</sup> - أ. أوسهله محمد رضا المرجع السابق ص 180

## أولا :

في حال تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع، فيبقى الناقل مسؤولاً في حدود لا تتجاوز 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، وإما البضائع التي تشحن وزناً فإن مسؤولية الناقل عن الخسائر التي تلحق البضاعة هذه لا تتجاوز 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسائر من الوزن الإجمالي للحد الأدنى المطبق.

ويقصد بالوحدة الحسابية في المادة 805 القانون البحري الجزائري، وحدة حساب مشكلة من 65 ملغرام ونصف من الذهب على أساس 900 من 1000 في النهاية، عل أن تحول الوحدات الحساب هته إلى العملة الوطنية بالأرقام المضبوطة بحسب قيمة الذهب بالعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم .

## ثانيا :

وفي حال تأخر الناقل عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول والمطلوب من ناقل الحريص أن يسلم فيها البضائع، فإن الناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري .

لكن المشرع وحرصاً منه على صون حقوق صاحب البضاعة ، فإنه ذهب في المادة 809 من قانون البحري الجزائري إلى حرمان الناقل البحري من الاستفادة من حدود مسؤوليته ، متى تبين أن

الخسارة اللاحقة بالبضائع الناتجة عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن عمل أو عن مجازفة مع اليقين من حدوث الضرر على الأرجح .

## الفرع الثاني

### الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

بمجرد تكوين عقد النقل البحري للبضائع تقوم على عاتق أطرافه التزامات هامة ، وأثقلها مايقع على عاتق الناقل ، فكان هذا الأخير يعمل في وقت مضى على التخفيف منها بتضمين عقد النقل البحري شروطا تعسفية لا يملك الشاحن سوى قبولها ، وأهم هذه الشروط وأكثرها ذيوعا كانت اشتراط الناقل إعفائه مسؤولية عن الخسائر اللاحقة لبضاعة الشاحن خلا الرحلة وهنا تدخلت التشريعات الوطنية ، ثم توحدت بعدها إرادة المجتمع الدولي في اتفاقيات دولية عديدة لتكون فيصلا بين الجائز من شروط الناقل والباطل منها شان تحديد مسؤولية اتفاقيا مع الشاحن .

وقد نصت الماجة 811 من القانون البحري الجزائري على بطلان وانعدام أثر أي شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر مايلى :

أ/ إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع والناجمة عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية أو القانونية المتعلقة بوضع السفينة في حالة صلاحية ملاحية تامة، وتزويدها بالتسليح والتجهيز المناسب ، والتنظيف والترتيب ووضع جميع أقسام السفينة في حالة جيدة لاستقبال البضائع المراد نقلها ، ثم بدل العناية التامة لتحميل البضاعة وصيانتها وتنقلها وحراستها.

كما لا يصح أن يعفي نفسه من المسؤولية الناجمة عن إخلاله بواجبات المقررة في المادة 780 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بالتزامات الناقل عند الوصول من عمليات فك وإنزال البضائع بعناية مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ .

ب/ تحديد الناقل البحري للبضائع بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حددته المادة 805 من القانون البحري الجزائري، وذلك لمساس هذا الأثر بحقوق صاحب البضاعة.<sup>1</sup>

ج/ منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع : ذلك أن المعمول به أن الشاحن يبرم تأميناً على بضائعه ، أما الناقل فيلجأ إلى التأمين على المسؤوليات الناجمة عن أخطائه المحتملة وفي هذا الحال لا يجوز للناقل أن يشترط استفادته من التأمين المبرم على البضاعة من طرف الشاحن ويعد كل شرط كذلك باطلا .

---

<sup>1</sup> - أ. أوسهله محمد رضا المرجع السابق ص 182-183

## لمبحث الثالث:

### الإعفاء من المسؤولية

يقع على عاتق المرسل إليه (الشاحن) بصدد مطالبة الناقل بالتعويض لإخلاله بتنفيذ التزاماته عبئ إثبات عقد النقل، و أن الناقل لم يتم بتنفيذ التزاماته أو قام بها على نحو تسبب في الإلحاق به أضراراً، فإن تمكن من ذلك يعد إثباتاً للخطأ العقدي، و في المقابل يجب على الناقل أن ينفي ذلك، بأن يثبت عدم ارتكابه للخطأ، و ذلك بأن بذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحاصلة بالبضاعة، بالإضافة إلى تمسكه بأي سبب من أسباب الإعفاء القانونية و الاتفاقية حتى يقطع علاقة السببية بين الخطأ و الضرر الحاصل. و عليه نتعرض إلى حالات الإعفاء القانونية، ثم حالات و شروط الإعفاء الاتفاقية، و من هم الأشخاص المستفيدون من الإعفاء:

## المطلب الأول

### الإعفاءات القانونية

يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة 802 من القانون البحري إذا كانت الحسائر أو الأضرار

اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو الناتجة عن أحد الأسباب المعددة من البند "أ" إلى غاية البند "ل" من

المادة 803 قانون بحري و هي كالاتي:<sup>1</sup>

### الفرع الأول:

إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة و عن الأخطاء الملاحية

#### 1- إعفاء الناقل عن عدم صلاحية السفينة للسفر:

و نقرن هذا الإعفاء بشرط بذل المهمة الكافية لجعلها كذلك و الأصل أنه في القواعد العامة أن الناقل يلتزم بتقديم سفينة صالحة للنقل تقوم بتوصيل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول. و هو التزام بنتيجة معينة و إذا لم تتحقق كان الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب الشاحن من جراء ذلك إلا أن يتمكن الناقل من رد هذا الضرر إلى السبب الأجنبي.

و للكلام عن السبب الأجنبي وحب أن العيب خفياً، لأن الناقل ملزم ببذل المهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، لأن الناقل ليست له أية سلطان عليها، فإن وفي التزامه ببذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة و لحق ضرر بالبضاعة أو تأخير في وصولها بسبب عدم الصلاحية للملاحة فلا مسؤولية عليه.

<sup>1</sup> - ( المادة 3 بند 8 معاهدة بروكسل لعام 1924.



و لكن إذا لم يوف كآن لم يبذل العناية الكافية أو أن العيب ظاهر فيعد مسؤولاً و كل شرط في عقد النقل يعني الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعتبر بطلاناً مطلقاً<sup>1</sup>

و تقدير ما إذا بذل الناقل هذه العناية الكافية مسألة موضوعية يقدرها قاضي الحكم. كما يمكن للناقل دفع مسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إن أثبت توفيره للوسيلة الكفاءة عند بداية الرحلة، و لا يجوز أن يتضمن العقد شرطاً ينقل عبئ الإثبات على عاتق الشاحن و إلا وقع باطلاً<sup>2</sup>

**2- الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة.**

#### أ/ الخطأ في الملاحة:

هو الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة و تسييرها كما لو خالف الربان قواعد السير في البحار و ترتب عن ذلك اصطدام السفينة و تلف السفينة، و تخضع فكرة الخطأ الملاحي لتقدير القاضي و هذا من خلال الوقائع المعروضة عليه.

#### ب/ الخطأ في إدارة السفينة:

ينحصر هذا الخطأ في العمل الذي يترتب عليه عدم المحافظة على سلامة السفينة و صيانتها أو تعريضها للخطر دون أن يكون لذلك علاقة بقيادة السفينة من الناحية الفنية أو تسييرها، كما يجب أن يكون هذا الضرر مستقلاً عن الضرر الذي أصاب السفينة. أما إذا تعلق الأمر بعدم المحافظة على البضاعة فيعد خطأ في إدارة الحمولة و هو خطأ تجاري.

<sup>1</sup> - المادة 3 بند 8 معاهدة بروكسل لعام 1924

<sup>2</sup> - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 389، 390

و إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة لا يشمل الأخطاء العمدية و يقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن الخطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة الملاحة.

## الفرع الثاني:

### القوة القاهرة

القوة القاهرة حادث لا يمكن توقعه و لا تلافيه، و ليس للناقل دخل في حدوثه، و يؤدي إلى استحالة تنفيذ الناقل لالتزامه، و معيار الاستحالة موضوعي لا شخصي<sup>1</sup>. و لقد ضمن المشرع المادة 803 قانون بحري بند "هـ" عبارة "القوة القاهرة"، لكن معاهدة بروكسل لعام 1924 عدت حالات تدرج تتضمن مفهوم القوة القاهرة و هي:

#### 1: الحريق:

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، فيجب على الناقل إثبات سبب الحريق و كل حريق مجهول سببه ليس قوة القاهرة و لا حادث مفاجئ مما يقيم مسؤولية الناقل<sup>2</sup>. و يمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار و كذلك الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفئت بها.

<sup>1</sup> - مجيد حميد العنبيكي، المرجع السابق، ص 245

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 100

و يقع على عاتق الشاحن(المرسل إليه) إثبات هذا الخطأ، لكن لا يكفي أن يثبت خطأ التابعين لأن النص يعلق مسؤولية الناقل على حصول الحريق بفعله أو خطئه فيكون له التمسك بالإعفاء من المسؤولية و لو أثبت الشاحن أن الحريق حصل بفعل التابعين أو خطئهم<sup>1</sup>.

## 2: مخاطر البحر أو المياه الملاحية.

و يقصد بذلك الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار أو الأنهار المتصلة بها كالعواصف و الضباب و الصخور و غيرهما مما يعوق السفينة أثناء رحلتها و يتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها، و لكي يعفي الناقل من مسؤوليته يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب أحد هذه الأخطار بشرط أن تتوافر فيه أوصاف القوة القاهرة<sup>2</sup> و استقر الفقه و القضاء على أن الحوادث أو الظروف الجوية كالمطر و الريح و البرق و اضطراب البحر و المد و الجزر... و التي تحصل بصفة دورية و في مواعيد معلومة لا تعد قوة القاهرة و من ثم لا تعفي الناقل من المسؤولية<sup>3</sup>.

## 3: حوادث الحرب.

لم تنص عليها المادة 308 قانون بحري صراحة، مما يفهم أنها تندرج ضمن حالة القوة القاهرة ، بخلاف معاهدة بروكسل<sup>4</sup> و تكون الحرب قوة القاهرة بما ينجم عنها من أحداث و من أزمات

<sup>1</sup> - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 392 ، 393

<sup>2</sup> - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 393 و محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 99.

<sup>3</sup> - اعتبرت المحكمة العليا أن القضاة قد أخطئوا لما أعفوا الناقل من المسؤولية عن الأضرار باعتبارها نتجت عن القوة القاهرة أن يتحققوا من توفر شروطها (م 282 ق ب) قرار صادر في 1991/06/02 ملف رقم 53657، غير منشور . كما اعتبرت أن مسؤولية الناقل قائمة لما اعترضته عاصفة في فصل الشتاء لأن رداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين في قرارها الصادرة في 1991/05/19 ملف رقم 77660 مجلة قضائية عدد 3 سنة 1993

<sup>4</sup> - المادة 04 فقرة ثانيا بند "هـ" من معاهدة بروكسل عام 1924

اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع و غير متوقعة، و هذه الاستحالة لا ترد على الحرب في حد ذاتها بل على ما خلفته من أحداث و اضطرابات، فليست الحرب إذن بذاتها قوة قاهرة و إنما يتصف بذلك ما ينجم عنها، لذلك فعلى الناقل أن يثبت بأن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن توقعها أو دفعها<sup>1</sup>

#### 4: أعمال الأعداء العموميين.

الأعداء العموميين هم الأشخاص الذين لا تقتصر عداوتهم على دولة دون دولة أخرى و لكنهم أعداء لجميع الدول كالقراصنة<sup>2</sup> و لم يصرح بها نص المادة 803 قانون بحري عكس معاهدة بروكسل<sup>3</sup>.

#### 5 - الفتن و الاضطرابات الأهلية.

الفتن و الاضطرابات الأهلية هي تلك التي يترتب عنها الفوضى بين الناس و اختلال أمورهم. هي الأخرى لم تنص عليها المادة 803 قانون بحري على خلاف المعاهدة<sup>4</sup>.

#### 6 - إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.

لم ينص عليه سوى البند "ز" من نفس المادة من المعاهدة دون القانون البحري، و هذا السبب يمكن الأخذ به في وقت الحرب كما في وقت السلم و المقصود منه إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 100.

<sup>2</sup> - ( يونس على حسن، المرجع السابق، ص 394

<sup>3</sup> - المادة 04 فقرة ثانيا بند "و" من معاهدة بروكسل لعام 1924

<sup>4</sup> - المادة 04 فقرة ثانيا بند "ك" من معاهدة بروكسل لعام 1924

الإجراءات التي يتخذها صاحب السلطة الفعلية أو القانونية في الدولة التي تحول دون تنفيذ الناقل  
لالتزاماته<sup>1</sup>

## 7 - الإعفاء من المسؤولية بسبب قيود الحجز التحفظي (الحجز الصحي).

و نقصد به الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب الإجراءات غير العادية التي تتخذها السلطات في  
الميناء بقصد عدم انتشار الأمراض المعدية، فيصبح لناقل غير مسؤولاً و لو كان عالماً بهذه القيود  
وقت إبرام العقد بشرط ألا يثبت الشاحن بأن الناقل قد ارتكب خطأ.

## 8 الإعفاء من المسؤولية عن الاضطرابات أو إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه

### العمل أو إعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

و يعتبر الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أنواع مختلفة من العوائق التي:

تمنع الناقل أو تأخير تنفيذ التزاماته العقدية، و على الناقل أن يثبت أن الضرر راجع إلى الأسباب  
السابقة لينفي مسؤوليته، و لا تكفي فقط عسر التنفيذ و إنما استحالته. و مع ذلك لا يشترط في  
هذه الأسباب أوصاف القوة القاهرة. كما لا يشترط أن يكون العائق كلياً بل يكفي أن يكون  
جزئياً، و مع ذلك لا يكون للناقل أن ينفي مسؤوليته إذا ما استطاع الشاحن (المرسل إليه) إثبات أنه  
هو من تسبب في خطئه في وجود العائق المحتج به<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 394، 395

<sup>2</sup> - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 395

## الفرع ثالث:

### الإعفاء من المسؤولية عن أعمال الشاحن المختلفة

و نقصد به فعل المضرور و يستوي بعد ذلك أن يكون الشاحن أو المرسل إليه، و مرد الإعفاء من المسؤولية أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول لأن المضرور ألحق الضرر بنفسه سواء بخطأ منه أو تعبير خطأ، فإذا استغرق خطأ المضرور خطأ الناقل تنتفي مسؤوليته لانعدام الرابطة السببية<sup>1</sup> و ورد تعدادها في مواد متفرقة نشير إليها بحسب: المادة 803 فقرة "ح"، المادة 810 و المادة 779 من القانون البحري<sup>2</sup>.

### 1- أخطاء الشاحن المتعلقة بالتحريم أو التكييف.

يعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يصدر بضائعه مغلفة تغليفا معيبا أو دون تغليف كاف، فوجوب كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية و إنما أيضا لحميتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن و التفريغ. و مرد إعفاء الناقل من المسؤولية هو المنطق ذاته، حيث أن تغليف البضاعة- كما سبق شرحه- التزام يقع على الشاحن.

<sup>1</sup>- أما إذا لم يستغرق أحد الخطأين الآخر نكون أمام ما يسمى بالخطأ المشترك فتكون مسؤولية كل من الناقل و المضرور بالتساوي، و إذا تعدد المسؤولين إلى جانب المضرور توزع عليهم المسؤولية بعدد الرؤوس محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 105، 106

<sup>2</sup>- أنظر المادة 804 قانون بحري

و لا يعفى الناقل إلا إذا كان التغليف ضعيفا أو ناقصا لا يتفق و عرف المعاملات التجارية، و يقع على الناقل مسؤولية اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلف. و يجب على الناقل لتلافي المسؤولية أن يثبت عدم كفاية التغليف و العلاقة السببية بينه و بين الضرر الذي لحق بالبضاعة<sup>1</sup>.

## 2 - عدم كفاية أو صحة العلامات.

يجب أن يقدم الشاحن البضائع و عليها بياناتها التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة ظاهرة بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر لتسهيل على الناقل التعرف على طبيعتها و تخصيصها بالمعاملة التي تلائمها<sup>2</sup>. و عدم كفاية أو إتقان العلامات يعد إهمالا من جانب الشاحن و إخلالا بأحد التزاماته و هو ما يعفي الناقل من مسؤوليته عن هذا الضرر<sup>3</sup>

## 3 - التصريح الكاذب من طرف الشاحن.

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

## 4 - خطأ الشاحن أو خطأ مندوبية.

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

<sup>1</sup> - و لا شك أن الناقل يستفيد هنا من التحفظات الكتابية المثبتة سند الشحن، و التي يكون قد دونها لتفادي قرينة المسؤولية، محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 107، 108.

<sup>2</sup> - ارجع إلى الصفحة من المذكرة نفسها لتفصيل أكثر حول موضوع الالتزام بوضع بطاقة البيانات

<sup>3</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 108، 109

## الفرع رابع:

### أسباب إعفاء تعود إلى أعمال الناقل البريئة

الناقل لا يسأل إذا قام بالأعمال الآتية:

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

إن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ تلزم الربان على

تقديم المساعدة للأموال و للأشخاص الذين يوجدون في البحر تحت خطر الهلاك، و يترتب عنه

أحيانا تلف أو هلاك الشحنة التي توجد على ظهر السفينة التي تقدم المساعدة، فتنبهت معاهدة

بروكسل الخاصة بسندات الشحن ( و القانون البحري) فنصا على إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب

الخسائر التي تلحق بالبضائع.<sup>1</sup> و يشترط أن تكون تلك التدابير معقول

#### 2- الانحراف في السير:

إضافة إلى تقرير المشرع لإمكانية الانحراف بسبب محاولة إنقاذ الأموال أو الأرواح في البحر، فإنه

زيادة على ذلك يعني الناقل أيضا عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة بسبب الانحراف في السير كلما

كان معقولا، و هذا الأمر يقدره قاضي الموضوع مستندا إلى المصلحة التي قصدت السفينة تحقيقها

من وراء الانحراف في السير<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 396-

<sup>2</sup>- محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 140، 141



### 3-الأعمال التي يقوم بها الناقل في حالة شحن بضاعة ذات طبيعة خاصة أو خطيرة:

تنص المادة 778 قانون بحري على جوازيه قيام الناقل في أية لحظة و في أي مكان تنزيل البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة، و هذا في الأحوال التالية:<sup>1</sup>

أ/ عندما لا يكون الناقل أو من يمثله على علم بها

ب/ عندما يكون الناقل أو من يمثله على علم بها، و لكنها أصبحت تشكل خطرا على السفينة و الحمولة<sup>2</sup>

الفرع الخامس:

خطأ الغير

وفقا للمادة 803 فقرة "ك" قانون بحري و أيضا الفقرة "ل" منه و كذا المادة 04 فقرة ثانيا بند "ف" من معاهدة بروكسل، الناقل لا يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الغير و هو كل شخص ليس طرفا في العقد، كما يجب ألا يكون من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه الناقل مسؤولا عنهم<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - المواد 775 و 803 فقرة "ي" من القانون البحري  
<sup>2</sup> - المادة 04 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924  
<sup>3</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 109، 110

## المطلب الثاني:

### الإعفاءات الاتفاقية

الأصل أن أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 و القانون البحري جاء لتنظيم مسؤولية الناقل البحري على نحو ما هو مقرر في القواعد العامة، إلا أنه يرد استثناءين على هذا الأصل، فمن ناحية نصا على حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية إعفاءا قانونيا لا يتوقف على النص على ذلك في سند الشحن. و من ناحية أخرى وضعا حدا أقصى للتعويض الذي يحكم به على الناقل في الحالات التي لا يكون فيها الناقل معفيا من المسؤولية بنص القانون.

و لقد تقررا هذين الاستثناءين لرعاية الناقل و توفيقا بين مصلحته و الشاحن يجب أن يحترم حدود مسؤولية الناقل كما رسماها المعاهدة و القانون البحري و التي تعد حدا أدنى لا يجوز النزول عنه<sup>1</sup>.

لذلك وجب التفرقة بين الشروط الجائز الاتفاق عليها و الشروط غير الجائز الاتفاق عليها.

<sup>1</sup> - يونس على حسن، المرجع السابق، ص 405

## الفرع الأول :

### الشروط الاتفاقية الباطلة

يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي<sup>1</sup> :

#### 1 - إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل:

و نقصد بها المسؤولية الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري<sup>2</sup> فلا يجوز إدراج شرط في عقد النقل البحري للبضائع يحد من مسؤولية الناقل أو يستبعدا فيما يخص التزاماته بتوفير وسيلة النقل الصالحة للملاحة و إعدادها لهذه الوجهة و كذا التزاماته المتعلقة بالعناية بالبضاعة من شحن و رص و صيانة و حراسة و فكها و إنزالها و أيضا مسؤولياته عن الخسائر و الأضرار الحقة بالبضاعة منذ تسليمها الى من له الحق عليها.

#### 2 - تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عما حددته المادة 805 قانون بحري:<sup>3</sup>

لأنه يعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية فإدراج شرط كهذا يعد بمثابة إعفاء من المسؤولية، إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة، فإنه يؤدي إلى تغطية

<sup>1</sup> - يونس على حسن، المرجع السابق، ص 405

<sup>2</sup> - المادة 881 قانون بحري

<sup>3</sup> - المادة 03 فقرة ثامنا من معاهدة بروكسل لعام 1924

مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد، حيث يعتبر في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية، و عليه يقع الشرط باطلا بطلانا مطلقا.

### التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع:.

لأنه تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة في المادة 790 قانون بحري، و هذه المصاريف تخص مصاريف خبرة طبقا للمادة 789 قانون بحري، عمليات فحص و معاينة البضاعة طبقا للمادة 788 قانون بحري. يجوز على العكس للأطراف الاتفاق على إعفاءات أخرى أبحاثها معاهدة بروكسل لعام 1924

### الفرع الثاني:

### الشروط الاتفاقية الصحيحة

يكون إدراج شرط عدم المسؤولية في وثيقة الشحن صحيحا و لا يبطل أثره المترتب عليه في الحالات الآتية:

## 1-التنازل من طرف الناقل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له كلها أو جزء منها.

للناقل أن يتنازل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته و التزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة أو القانون بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.<sup>1</sup>

## 2-الشرط أو الاتفاق الذي ينص على الزيادة في مسؤولية الناقل أو التزاماته.

هذا الشرط يعد أيضا صحيحا<sup>2</sup>، لأنه لا يؤدي إلى إعفاء الناقل، بل على العكس من ذلك يشدد من مسؤوليته و يضاعف من التزاماته، مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن، و لكي يعتد به أيضا ، يجب أن يكون مدونا في وثيقة الشحن.

## 3-الشروط الخاصة بنقل البضائع على السطح و نقل الحيوانات.

أ / نقل البضائع على سطح السفينة:

إن الطريقة العادية لنقل البضائع هو إيداعها العنابر التي تعتبر بحكم استعدادها قادرة على استقبال البضاعة مع ضمان ثبات و اتزان السفينة لكن شحن البضاعة على سطح السفينة تؤدي إلى نتائج

<sup>1</sup> - ا لمادة 1/5 من معاهدة بروكسل لعام 1924

<sup>2</sup> - نفس حكم الإعفاء السابق أي المادة 1/5 معاهدة بروكسل لعام 1924

مؤسفة<sup>1</sup>. إلا أن هذه الطريقة متبعة منذ القدم لعدد من الاعتبارات العملية، فإذا قام الناقل البحري

بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك و ذكر في سند الشحن.

فمجرد حصول النقل بهذه الطريقة لا يقوم بذاته سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو

التلف الذي يلحق بالبضاعة، و إنما تبقى مسؤوليته قائمة لأنه هو الضامن من التلف أو الهلاك و

لو على سطح السفينة، لكن تقرر وجه إعفاء خاص من المسؤولية في هذا الغرض إذا ما أثبت أن

الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل<sup>2</sup>

ب/نقل الحيوانات الحية.

استثنت معاهدة بروكسل من نطاق تطبيقها نقل الحيوانات الحية و هذا لأنها لا تكون ثابتة

كالبضائع و إنما تتحرك طالما أنها حية، و من ثم فمخاطر نقلها كثيرة و لا يلزم الناقل للإعفاء من

المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي و أن يقيم الدليل عن هذا الضرر كان نتيجة المخاطر الخاصة

بهذا النوع من النقل<sup>3</sup>. إلا أنه يصعب عليه إقامة مثل هذا الدليل و إنما يكتفي القاضي بافتراض

قرينة لصالح الناقل مفادها أن الضرر راجع إلى المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات بحرا إذا ما أثبت أنه

نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - كتهرض البحارة للخطر و الحوادث التي تقع على السطح خاصة حيث تسوء الأحوال الجوية، و عدم ثبات و اتزان السفينة و تعرض البضائع للتلف بسبب الرطوبة و حرارة الشمس و الأمطار و تكون أول ما يلقي في البحر، و وزنها يؤدي إلى تمايل السفينة و تدفق المياه في العنابر فتفسد البضائع التي في العنابر.

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، نفس المرجع، ص 119، ص 123 و 124

<sup>3</sup> - كما إذا لم يتحمل دوار البحر فنقف، أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعه ارتفاع الأموال فاقتتل مع غيره من الحيوان فقتل، أو حطم قيوده و أنطلق بثير الفزع في السفينة مما اضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه

<sup>4</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125، 126، 127

#### 4- حالة الظروف العادية و البضائع المشحونة:

يجوز للناقل أن يبرم مع الشاحن أي اتفاق بصدد مسؤوليات الناقل و التزاماته متى كانت أوصاف البضائع أو الظروف غير العادية التي يتم فيها النقل تبرر اتفاقا خاصا و بشرط ألا يصدر سند شحن قابل للتداول و أن يؤشر في وثيقة النقل بما يفيد ذلك. و من ذلك أن يتعلق الأمر بنقل البضائع سريعة التلف أو أن يقتضي وصول البضائع المرور بمناطق تجري فيها عمليات حربية.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - المادة 06 من معاهدة بروكسل لعام 1924

## المطلب الثالث:

### الأشخاص المستفيدون من الإعفاء

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

الناقل نفسه:

### الفرع الأول:

#### الناقل

تطبيق التحديدات و الإعفاءات- السابق شرحها- على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة

بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني:

#### تابع الناقل

و هو كل تربطه بالناقل علاقة التبعية و التي قوامها ركن السلطة و ركن الإشراف و الرقابة و

التوجيه، و على ذلك يعد الربان و البحارة و هم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي

الناقل، و لا يعد مقاول الشحن و التفريغ تابعا للناقل و لهم أن يتمسكوا بكل التحديدات و

الإعفاءات التي يمكن للناقل أن يتمسك بها.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> - المادة 813 قانون بحري

<sup>2</sup> - المادة 814 قانون بحري



## الفرع الثالث:

### وكيل الناقل

وكيل السفينة وكيل للناقل البحري و من ثم يكون له حق التمسك بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري و هذا بصدد أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تأدية مهامه هذا.<sup>1</sup> و إذا تحقق الضرر و لم يتمكن الناقل من قطع العلاقة السببية بين حصوله و فعله أو فعل مندوبية تعتبر مسؤوليته قائمة تستوجب التعويض لجبر هذه الأضرار

---

<sup>1</sup>- و رغم أن الريان يعد من تابعي الناقل إلا أنه بجانب ذلك هو نائب قانوني عنه و من ثم يكون للمضرور الرجوع على الريان بأي من الوصفين و يكون للأخير الدفع في مواجهة الدعوى المرفوعة عليه بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري

## الختامة:

في آخر الكلام عن مذكرتنا يجب التنويه دائماً لأهمية بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع فهي تبدأ من تاريخ تسلمه للبضاعة وتنتهي بتسليمها إلى المرسل عليه وليس بتفريغ البضائع في ميناء الوصول كما يقضى به في محاكمنا .

وأيضاً من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، فنجد بأن المشرع الجزائري وضع التوازن العقدي من خلال إعفاء الناقل في الحالات الإثنى عشر من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري وبالتالي فإنه لا يوجد طرف قوي وطرف ضعيف في عقد النقل البحري كما أن المشرع وضع امتيازات للشاحن والتزامات وأيضاً أعطى امتيازات الناقل وخصه بالتزامات .

كذلك يجب التنويه أن عقد النقل البحري يبرم فقط بين الناقل البحري وبين الشاحن صاحب البضاعة وهما طرفي هذا العقد أما المرسل إليه للبضاعة فلا يعتبر من أطراف عقد النقل البحري بالرغم من امتداد آثار النقل إليه .

كما أنه قد عززنا موضوعنا هذا بمجموعة من القرارات القضائية الصادرة عن الغرفة التجارية و البحرية التابعة للمحكمة العليا وذلك من أجل توحيد المفاهيم القانونية لدى المجالس القانونية و المحاكم خاصة في ظل تطور النشاط البحري المترتب عن تطور النشاط الاقتصادي في الجزائر.