

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم قانون الأعمال

عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

شعبة: القانون الاقتصادي للأعمال

تخصص: القانون العام للأعمال

تحت إشراف الأستاذ:

* عبد الحفيظ عيد

من إعداد الطالبان:

* عبد الكريم زايدي

* علي يعلاوي

لجنة المناقشة:

الأستاذ: أمين خلفي.....رئيسا

الأستاذ: عبد الحفيظ عيد.....مشرفا

الأستاذة: ليندة بلاش.....ممتحنة

السنة الجامعية 2012 - 2013

بسم الله الرحمان الرحيم

"... وما توفيقي إلا بالله عليه توكلت واليه أنيب"

(سورة هود الآية.88).

يقول العماد الأصفهاني:

" لا يكتب إنسان كتابا في يوم إلا وقال في غده: لو غير هذا لكان أحسن، ولو زيد هذا لكان يستحسن، ولو قدم هذا الكتاب لكان أفضل، ولو ترك هذا لكان أجمل، وهذا من أعظم العبر، ودليل على استيلاء النقص على جملة البشر."

وقد عشنا في كتابة هذه المذكرة معنى هذه العبارة، إذ غيرنا الكثير، وحذفنا... وزدنا، حتى استقر على النحو الذي نرجو أن يكون مقبولا للمناقشة من اللجنة الموقرة.

إهداء

إلى اعزّ الناس الوالدين الكريمين أطال الله عمرهما

وادخل الجنة لمن انتقل إلى رحمته

إلى الإخوة والأخوات

إلى كل الأهل والأقارب

إلى رفقاء الدرب طيلة سنين الدراسة

إلى جميع أساتذتنا في كل مراحل التعليم

إلى كل من يحمله القلب ولم يكتبه القلم

إليهم جميعاً نهدي ثمرة جهدنا المتواضع

* يعلاوي علي *

* زايدي عبدالكريم *

الفصل الأول

ماهية عقد النقل البحري للبضائع

يعد عقد النقل البحري للبضائع من أهم العقود التي يتم إبرامها في مجال المبادلات التجارية، ذلك راجع إلى أهمية الوسيلة المستعملة لنقل البضائع بحرا التي تتمتع بخصائص تنفرد بها عن وسائل النقل الأخرى. هذا ما أدى إلى ظهور عدة اتفاقيات تقوم بتنظيم عقد النقل البحري للبضائع على الصعيد الدولي، كما تم تنظيم هذا العقد على الصعيد الوطني، فنقوم بالإشارة إلى مختلف التعاريف التي وردت بشأن عقد النقل البحري للبضائع و تبيان خصائصه كما نتطرق إلى تنظيمه وهذا في المبحث الأول. ونقوم بذكر أطراف وعناصر هذا العقد في المبحث الثاني. أما في المبحث الثالث نخصه لإثبات عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

يحتل موضوع نقل البضائع بحراً مكانة جد هامة في مجال المبادلات الاقتصادية، ذلك نظراً لما يلبي من احتياجات للأفراد سواء داخل دولة معينة أو خارجها إذ لا يتوقف هذا النشاط في حدود الدولة الواحدة، بل يتعدى إلى أن يشمل أقاليم الدول الأخرى. لتحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع، نتطرق أولاً إلى مختلف التعاريف التي تشمل عقد النقل البحري للبضائع، وكذلك خصائص عقد النقل البحري للبضائع في المطلب الثاني. ثم تحديد الجهات التي نظمت هذا العقد سواء كانت دولية أو وطنية وهذا في المطلب الثالث.

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري للبضائع عنصر جد هام في المجال البحري، لذلك ظهرت هناك تعاريف مختلفة محاولة بذلك تعريف هذا الأخير. منها التعريف الفقهي، تعريف هذا العقد وفقاً للاتفاقيات الدولية، وفي الأخير التعريف الذي أورده المشرع الجزائري.

الفرع الأول

التعريف الفقهي

يستند التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع إلى مختلف التعاريف التي أوردها المختصون والدارسون لهذا العقد ، وفي هذا الإطار هناك من يعرفه على أنه: "عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بان ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على اجرة محددة"⁽¹⁾.

ففي الغالب يقوم الشاحن بإرسال البضاعة إلى طرف آخر ثالث و هو المرسل إليه، إذ أنه في الأصل تقتصر آثار العقد على طرفين وهما الشاحن والناقل. فهنا يستفيد المرسل إليه من العقد على الرغم من عدم كونه طرفاً فيه.

ويرى البعض الآخر أن عقد النقل البحري للبضائع هو: "العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بان ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل اجرة وفي الحدود المتفق عليها"⁽²⁾.

وهذا ما يدل أن هذا التعريف هو الأقرب إلى الدقة، بالإضافة إلى أنه لا يوجد أي تعريف حدد وسيلة النقل البحري فربما الأمر يتعلق بما جرى التعامل به وهو اعتبار السفينة هي الصالحة والقادرة على الملاحة لنقل البضائع.

(1)-محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ص.277.

(2)-مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهميم، أساسيات القانون البحري و القانون التجاري، منشأة المعارف الإسكندرية، د.س.ن، ص.357.

الفرع الثاني

تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية

ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي تناولت موضوع عقد النقل البحري للبضائع: اتفاقية بروكسل عام 1924 (أولاً) ، معاهدة هامبورغ عام 1978 (ثانياً) وقواعد روتردام عام 2008 (ثالثاً).

أولاً: وفقاً لاتفاقية بروكسل 1924.

عرفت المادة 2/1 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الموقعة في 1924، والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1964، عقد النقل البحري للبضائع على أنه: "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وسيلة أو وثيقة مماثلة يكون سند نقل البضائع بحراً، و كذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينضم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن" (1).

وتم تفسير مضمون المادة 2/1 بموجب المادة 2/5، على أنه: "و لا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار. فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات و لا تمنع هذه الاحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية".

ويفهم من هنا أن أحكام المعاهدة تنحصر فقط على النقل البحري بموجب وثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة، مما منح مطلق الحرية للأطراف في تدوين ما يشاءون في سندات الإيجار (2).

(1) - فرغم ان اتفاقية بروكسل خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن إلا أنها لم تعرف هذه السندات بصفة دقيقة.

(2) - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، دون بلد النشر، 2006، ص.248.

والملاحظ أنّ الاتفاقية تنطبق أيضاً على أية وثيقة مماثلة لسند الشحن تكون أو تصلح سنداً لنقل البضائع بحراً، منها السند برسم الشحن و أمر التسليم إذا كان مؤشراً عليه من طرف الريان او الناقل. كما تستهدف هذه الاتفاقية أساساً مسؤولية الناقل البحري بقواعد آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها⁽¹⁾، مما استوجب إرساء القواعد الأساسية لمسؤولية الناقل وكذلك إعفاء الناقل من هذه المسؤولية.

وفي حدود هذه الاتفاقية تمّ تعريف خمسة مصطلحات وهي: الناقل، عقد النقل، البضائع، السفينة و نقل البضائع

ثانياً: وفقاً لمعاهدة هامبورغ 1978

يعرف عقد النقل البحري للبضائع على أنه عقد يتعهد بموجبه الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره⁽²⁾، و هذا وفقاً للمادة 1/1 من معاهدة هامبورغ. إذ لا يعتبر كل نقل بطريق البحر و بأية وسيلة كانت عقد نقل بحري.

والملاحظ هنا أنه لم يتم الإشارة إلى عبارة وثيقة الشحن عكس اتفاقية بروكسل، مما يفهم أنّ قواعد هامبورغ لا تشترط بالضرورة أن يكون عقد النقل البحري مصاغاً في وثيقة الشحن إذ تكمن العبرة بوجود اتفاق بين الطرفين كما أضافت هذه الاتفاقية أنّ موضوع النقل يغطي نقل الحيوانات الحية و النقل على سطح السفينة و كذلك الحاويات⁽³⁾.

وعلى عكس اتفاقية بروكسل التي عرفت خمسة مصطلحات ، فإنّ اتفاقية هامبورغ عرفت ثمانية مصطلحات.

ثالثاً: وفقاً لقواعد روتردام 2008

(1)-علي البارودي، المرجع السابق، ص.305.

(2)-كمال حمدي، المرجع السابق، ص.09.

(3)-إذ أنّ مصطلح البضائع يشمل أيضاً الحيوانات الحية، بالإضافة إلى أنه في حالة تجميع البضائع في حاوية أو أداة نقل مماثلة، أو في حالة تغليفها، فإنّ مصطلح البضائع يشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة.

تناولت قواعد روتردام تعريف عقد النقل على أنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره النقل، إذ يجب أن ينص العقد على نقل البضائع بحراً، كما يجوز النقل بوسائط نقل أخرى كما يمكن أن يتضمن عمليات النقل المتعدد الوسائط. كما استعملت قواعد روتردام مصطلح مستند الشحن بدلاً من التسمية المتعارف عليها منذ القديم وهي وثيقة الشحن⁽¹⁾، ومن إيجابيات هذه القواعد أنها تضمنت أحكام تحكم النقل السابق و اللاحق للمرحلة البحرية. باعتبار أنه حالياً لا توجد أي قواعد قانونية ملزمة تحكم هذا النوع من النقل، هذا وأنه توجد اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1991 والمتعلقة بالنقل المتعدد الأوساط والتي لم تدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا.

الفرع الثالث:

تعريف المشرع الجزائري

لقد عرّف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع من خلال المادة 738 من القانون البحري، و التي جاء فيها: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ، و يتعهد الشاحن بدفع المكافئة له و المسماة أجره الحمولة"⁽²⁾.

الملاحظ أنّ التعريف الذي أورده المشرع الجزائري كان تعريفاً جامعاً، بحيث نصّ على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ و ميناء الشحن بحرين سواء تابعين لدولة واحدة أو دولتين مختلفتين وهو ما لم تنص عليه مختلف التعريفات الفقهية. غير أنّ هذا التعريف لم يرد فيه تحديد المقصود من البضائع، عكس التعاريف التي أوردت في كل من اتفاقية بروكسل و هامبورغ السالفة الذكر و اللتان قامتا بتحديد المقصود من البضائع.

(1)-PH.DELEBECQUE ,la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, et la liberté contractuelle, annuaire de droit maritime et oceanique,2008.

(2)-الأمر رقم 80/76، المرجع السابق.

المطلب الثاني

خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بمجموعة من الخصائص، مما يميزه عن غيره من العقود. فهو يعتبر من العقود الرضائية (الفرع الأول)، من العقود الملزمة للجانبين (الفرع الثاني)، و من عقود الإذعان (الفرع الثالث)، كما يعتبر هذا العقد أيضاً عقداً تجارياً (الفرع الرابع) و التي تأتي على التفصيل الآتي:

الفرع الأول

عقد رضائي

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي بمجرد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين بمعنى أن العقد ينعقد بمجرد تطابق إرادة الناقل وإرادة الشاحن بدون اللجوء إلى اشتراط شكل خاص لانعقاده والإثبات يكون بسند الشحن. وهذا خروجاً عن القاعدة التجارية الخاصة بحرية الإثبات⁽¹⁾.

ويقع هذا التراضي على خط الرحلة ومواعيدها، كما يقع أيضاً على نوعية البضاعة المراد نقلها و ذلك من حيث الكم أو النوع، إذ يتم عن طريق تصريح يقدم من طرف الشاحن للناقل. كما يجب أيضاً أن يكون الرضا خالياً من كل العيوب بشتى أنواعها، وذلك تقادياً من إرساء آثارها على العقد.

وغالباً ما يظن البعض أن ركن الرضا يكمن عند تسليم البضاعة، وهذا أمر خاطئ إذ أنه هناك فرق بين إنشاء العقد وتنفيذه.

الفرع الثاني

عقد ملزم للجانبين

عقد النقل البحري للبضائع عقد ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة، فمن جهة يلتزم الناقل بنقل البضاعة و ذلك بعد تسليمها من الشاحن والقيام

(1) - حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006/2005، ص.22.

بتسليمها إلى المرسل إليه، ومن جهة أخرى يلتزم الشاحن هو الآخر بشحن البضاعة عند الميناء القيام ودفع أجره النقل وهذا حسب نص المادة 738 ق ب ج إذ يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول ومن جهة أخرى يتعهد الشاحن بدفع مكافئة له والمسماة بأجرة الحمولة.

ومن هنا يتبين لنا أنه تقع هناك التزامات متوازنة على عاتق أطراف العقد مما يبين أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة لجانبين وهذا تماشياً مع القواعد العامة في القانون المدني.

الفرع الثالث

عقد من عقود الإذعان

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان على أساس أن أحد أطراف العقد في مركز اقتصادي أقوى مقارنة بمركز المتعاقد الآخر إذ أنه في غالب الأحيان يكون الشاحن مكرهاً على قبول شروط العقد بدون مناقشة أو مفاوضة مع الناقل بحيث يكون هذا الإكراه متّصل بعوامل اقتصادية لا نفسية⁽¹⁾.

وهذا ما يبين عمومية الإيجاب ووحدته، أي أنه موجه إلى العموم بنفس الشروط والتي يكون لها طابعاً نموذجياً أو نظامياً لذا فإن الحرية المعروضة على المتعاقد تنحصر في القبول أو الرفض.

ومن هنا يتبين لنا أن عقد النقل البحري للبضائع يعد إحدى الصور التي تعكس بشكل واضح طابع الإذعان بتوفر شروط خاصة به، خاصة إذا كان الحديث عن نشاط محتكر فلا مجال للمناقشة أو التفاوض.

(1)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص. 279-280.

الفرع الرابع

عقد من العقود التجارية

يعد عقد النقل البحري للبضائع عقداً تجارياً بالنسبة للناقل و تجاري بالتبعية بالنسبة للشاحن، لكن في التشريع الجزائري الأمر يختلف إذ تعد الرحلات البحرية أعمال تجارية بحسب الموضوع، كما كرس أيضاً ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية⁽¹⁾. وحسب القانون التجاري الجزائري تعد عملاً تجارياً كل من الرحلات البحرية و مقاولات النقل أو الانتقال مهما كانت الوسيلة المستعملة، وذلك في نص المادة 2 منه⁽²⁾.

هذا ما يبين التكييف المزدوج لعقد النقل البحري للبضائع، وبالتالي يعد العقد عملاً تجارياً بغض النظر عن صفة القائم بهذا العمل، إذ يعد في كل الأحوال وبالاحتمية تاجراً وهذا ما كرس تطبيق القواعد التجارية في هذه العلاقة بين الطرفين⁽³⁾.

المبحث الثاني

أطراف وعناصر عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري للبضائع يضم أو يتكون من طرفان أساسيان هما الشاحن و الناقل بالإضافة إلى إمكانية الاتفاق على وجود طرف ثالث وهو المرسل إليه. و من جهة أخرى هناك مجموعة من العناصر يتكون منها هذا العقد والتي تجعله بدوره منفرداً عن العقود الأخرى.

المطلب الأول

أطراف عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري للبضائع في الأصل يتكون من الشاحن(الفرع الأول)والناقل(الفرع الثاني)، لكن يمكن الاتفاق على إدخال طرف ثالث و المتمثل في المرسل إليه(الفرع الثالث).

(1)-محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص.278-279.

(2)-الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري، المعدل والمتمم.

(3)- حياة شتوان، المرجع السابق، ص.23.

الفرع الأول

الشاحن (shipper)

وهو الشخص الذي يقدم البضاعة للناقل لينقلها من ميناء إلى آخر، فهو يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء كان مالكا لها أو لا، والشاحن قد يرسل البضاعة لنفسه كما قد يرسل هذه البضاعة إلى شخص آخر⁽¹⁾. أي أن الشاحن هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر، فالشاحن قد يكون شخصا طبيعياً أو معنوياً خاصاً أو عاماً، ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو وكيله الذي يكون مسؤولاً أمامه عن تنفيذ العقد وهو ما يعرف بوكيل الشحنة

الفرع الثاني

الناقل (carrier)

هذا الأخير قد يكون مالكا للسفينة و قد يكون مستأجرا لها مجهزة أو غير مجهزة⁽²⁾، وتصدر سندات الشحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة. فالناقل يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر يتلقاه. أو كما عرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 على أنه الشخص الذي يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل، إذ يشمل الناقل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط بعقد النقل. ويستقل بعد ذلك كل تشريع بتحديد من يكون مالكا للسفينة و الشروط الواجب توافرها فيه، و هو طبقاً لمفهوم التشريع الجزائري حيث يكون كل شخص طبيعياً أو معنوياً تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه و هذا حسب نص المادة 47 من القانون البحري.

(1) - سليم بودليو، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة باجي مختار، 2000/1999، ص. 36.

(2) - احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص. 14.

الفرع الثالث

المرسل إليه (consignée)

يمكن لأطراف العقد الاتفاق على إدخال طرف ثالث في العقد وهو المرسل إليه⁽¹⁾، إن يحق له إقامة دعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الشاحن مع الناقل، وبهذه الدعوى يتسنى له إن يطالبه بالتسليم أو بأداء بدل التعويض عند الاقتضاء لعدم إتمام العمل كله أو بعضه. و بالتالي فإن المرسل إليه يستمد حقه في مسائلة الناقل من القانون مباشرة. وفي بعض الأحوال يكون الشاحن بائعاً للبضاعة و يقوم بإرسالها إلى المشتري والذي لم يكن طرفاً أساسياً عند إبرام العقد القائم بين الشاحن و الناقل. ويتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقاً لما نصت عليه المادة 784 من قانون البحري الجزائري، بحيث تكون وثيقة الشحن إسمية إذا تم تدوين اسم الشخص في وثيقة الشحن، وتكون وثيقة الشحن لأمر أي الشخص الذي تكون وثيقة الشحن لأمره، كما تكون وثيقة الشحن لحاملها أي للشخص الذي يتقدم بوثيقة الشحن عند الوصول.

المطلب الثاني

عناصر عقد النقل البحري للبضائع

إن عناصر عقد النقل البحري للبضائع، ذو أهمية كبيرة بحيث تميزه عن العقود المشابهة له، و تنحصر في مقومات العقد و المستخلصة من خلال التعاريف المختلفة له، وهي تتمثل في عملية النقل (الفرع الأول)، البضائع محل النقل (الفرع الثاني) وفي الأخير أجرة النقل (الفرع الثالث).

(1)- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص.312.

الفرع الأول

عملية النقل

وتعني به التغيير المكاني للبضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو التزام بتحقيق نتيجة يقع على عاتق الناقل في مواجهة الشاحن، وتشكل عملية النقل محل العقد، و يتم بموجب هذا العقد في بيئة محددة وهي البحر وفق توجيهات الأمر بالنقل. بمعنى أن يتم النقل بالطريقة المتفق بها وفي المدة المناسبة و هذا حسب المادة 775 من قانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

وإذا كانت وسيلة النقل تعد ثانوية بموجب هذا العقد على خلاف عقد استئجار السفينة إلا أنه على الناقل بذل العناية لوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وملائمة لنوع البضاعة محل النقل، فالسفن المخصصة لنقل الحبوب تختلف عن تلك المخصصة لنقل الآلات أو الخاصة بنقل المواد السائلة.

الفرع الثاني

البضاعة

وتعد البضاعة محل النقل ولا يهم طبيعتها ما دامت محددة و مشروعة أي لا تخالف النظام العام والآداب العامة وهذا حسب القانون المدني الجزائري. ويجب أن تكون هذه البضاعة محددة بشكل واضح بناء على تصريحات الشاحن والذي يعد ضامناً لصحتها وألا عد مسؤولاً عن الأضرار أو الخسائر الناجمة عن تصريحاته الكاذبة.

وكل بضاعة يمكن أن تكون محل نقل إلا ما كان مستثنى كالحیوانات الحية في إطار معاهدة بروكسل وهي مستبعدة لما تتطلبه من عناية خاصة، اذا ترك للناقل الحرية في تحديد شروط نقلها.

وبعض المواد الموصوفة خطيرة نقلها يخضع لاتفاقيات دولية تلتزم الجزائر بتطبيقها تؤكد على ذلك بموجب المادة 801 من ق ب ج. إلى جانب هذه البضائع التي كانت محل

(1)-الأمر 80/76، المرجع السابق.

اتفاقيات خاصة، هناك بضائع يمكن نقلها كالمحركات والسيارات وغيرها وكذلك المحروقات والتي تحتكر الدولة نشاط نقلها.

وتصنيف البضائع لم يكن له أية أهمية إلا أن الأمر رقم 40/75 المتضمن تنظيم مكوثها بالمياه، والذي قد صنفها إلى ثلاثة أنواع وهي بضائع متجانسة و بضائع قابلة للالتهاب والخطيرة والبضائع المتكونة من حمولة متنوعة معتمداً في تقسيمه على مدة بقائها في الموانئ.

الفرع الثالث

أجرة النقل

البعض يعتبر أجرة النقل ركناً من أركان العقد، فهو غير صحيح بدليل أنه يمكن أن يتم النقل مجاناً دون أن يتغير وطبيعة العقد فإنما تتغير القواعد المطبقة عليه.

وأجرة النقل هي المقابل المادي الذي يتلقاه الناقل لقاء قيامه بنقل البضاعة من طرف الشاحن أو المرسل إليه، بمعنى أن أجرة النقل هي محل التزام الشاحن وهي سبب التزام الناقل والتي تتحدد بكل حرية مع احترام ما جاءت به المؤتمرات البحرية بهذا الصدد للحفاظ على نزاهة المنافسة.

وما يمكن استخلاصه هو أن عقد النقل وإن كان قد أشير إليه في القانون المدني والقانون التجاري، إلا أن عقد النقل البحري للبضائع نظم بموجب قانون خاص به.

المطلب الثالث

تنظيم عقد النقل البحري للبضائع

لقد تناولت مختلف الهيئات الوطنية والدولية عقد النقل البحري للبضائع، وذلك لما يجسده من إيجابيات في مجال العلاقات بين مختلف الدول في مجال تبادل السلع.

ففي هذا الصدد سنقوم بتبيان هذا التنظيم على الصعيد الدولي في الفرع الأول أما الفرع الثاني سوف نخصه لتنظيم العقد على الصعيد الوطني.

الفرع الأول

التنظيم الدولي لعقد النقل البحري للبضائع

لقد ظهرت مؤسسات مختصة ترعى عقد النقل البحري للبضائع وهذا من أجل إيجاد كيان قانوني لهذا العقد، ففي هذه الحدود سوف نقوم بتحديد التنظيم القانوني أولاً ثم نحدد التنظيم المؤسساتي لهذا العقد.

أولاً: التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

إن التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع مصدره الرئيسي الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال النقل البحري، صنف إلى ذلك وجود مصادر أخرى لا تقل أهمية عن الاتفاقيات الدولية لها تأثير و مكانة في حدود هذا المجال.

1: الاتفاقيات الدولية

تسود هذا المجال اتفاقيتان واحدة تعد المرجع لأغلب عقود النقل البحري المبرمة وقد انعكس تأثيرها على التشريعات الوطنية في معظم الدول وهي اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والأخرى تعتبر حصيلة الثغرات و المطالب بها على إثر التطورات التي عرفها مجالا النقل البحري للبضائع.

أ: اتفاقية بروكسل

اتفاقية بروكسل والتي تم التوقيع عليها في 25 أوت 1924 وهي معروفة بقواعد لاهاي والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، وقد دخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1937 بعدما استوفت عدد التوقيعات اللازمة وهي عشرون توقيعاً.

واستمدت هذه الاتفاقية قواعدها من قانون هارتر الأمريكي الصادر سنة 1893 الذي نظم عقد النقل البحري بأمريكا، وهي نتاج الصراع بين الدول الشاحنة والدول الناقلة التي أفرطت في اللجوء إلى شروط الإعفاء من المسؤولية، وجعلت الدول الشاحنة في موقف ضعف وإذعان، لذا حاولت اتفاقية بروكسل خلق توازن بين أطراف العقد، وذلك عملاً على التقليل من شروط الإعفاء من المسؤولية لذا تعتبر قواعدها من النظام العام حيث لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

ومجال تطبيق اتفاقية بروكسل يتحدد في حالة نقل مختلف أنواع البضائع ما عدا الحيوانات الحية وكذا النقل على سطح السفينة حتى ولو اتفق أطراف عقد النقل البحري للبضائع على ذلك، وأنها تغطي المرحلة البحرية من النقل⁽¹⁾ وهذا حسب المادة الأولى من هذه الاتفاقية. وتضيف المادة السادسة أنه لا تنطبق أحكام الاتفاقية على النقل الاستثنائي، ويقصد من هذا الأخير النقل الذي يتم وفق شروط خاصة ولبضاعة غير عادية وفي ظروف خاصة تستدعي إبرام اتفاق خاص أي أنها تنطبق على النقل العادي.

أما المادة العاشرة منها فاعتبرت أن أحكامها تسري على كل سند شحن يحرر في إحدى الدول المتعاقدة والتي تكون وقعت عليها وصادقت على هذه الاتفاقية. وفي الأخير يمكن القول أن هذه الاتفاقية كانت مجالاً للانتقادات مما أدى إلى تعديل أحكامها مرتين، فكان التعديل الأول بموجب بروتوكول سنة 1968 أما التعديل الثاني فكان في سنة 1979 بموجب بروتوكول آخر.

ب: اتفاقية هامبورغ

أما اتفاقية هامبورغ التي تعني اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع والتي تم التوقيع عليها في 31 مارس 1978، وهي خلاصة المؤتمر الذي انعقد تحت لواء لجنة الأمم المتحدة لتطوير القانون التجاري الدولي. ودخلت هذه الاتفاقية حيز التطبيق في أول نوفمبر 1992 بعد التوقيع عليها من طرف العشرون كما هو الحال في اتفاقية بروكسل. كانت هذه الاتفاقية تحمل في طياتها حملة من التغيرات الجذرية في مجال النقل البحري جعلتها بديلاً عن اتفاقية بروكسل 1924.

يظهر التغيير بالنظر إلى مجال أو نطاق تطبيقها وكذلك في الأساس المحدد للمسؤولية. مجال تطبيق هذه الاتفاقية هو النقل البحري للبضائع الذي يتم بموجب سند الشحن. لذلك يتم استبعاد النقل بموجب مشارطه الإيجار إلا إذا صدر عنه سند الشحن وتم تداوله من طرف الغير.

(1)-عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987، ص.32.

الجديد الذي جاءت به هذه الاتفاقية هو الاهتمام بالفعل بالحاويات وكذلك تغيير أساس المسؤولية.

تجدر الإشارة إلى أن قواعد هامبورغ لم تلقى ترحيباً على الصعيد الدولي حتى من الدول التي طالبت بالتغيير، ويبرر البعض مخاوف هذه الدول من القواعد بكونها تخدم الناقل أكثر من الشاحن الذي كان ينتظر قواعد متوازنة تخدم مصالحه ومصالح الناقل بالإضافة إلى أن تكلفة التأمين جد باهظة مقارنة بما نصّت عليه اتفاقية بروكسل⁽¹⁾.

يظهر التضارب بين هذه القواعد مع التشريع الجزائري في الجزء المخصص للمسؤولية على الرغم من أن الجزائر لم تنضم إليها.

لما كان توحيد القواعد على المستوى الدولي إنما يكون البحث عن قواعد تقبلها أكثر الدول، وأن لم تكن هي الأفضل بالإضافة إلى العيوب التي تصاحب الصياغة وتفتح المجال لكل دولة لتضع مصطلحها وتفسر حسب مذهبها⁽²⁾.

2: مصادر أخرى

وإن كانت هذه الأخيرة أقل أهمية من الاتفاقيات الدولية، إلا أنها تلعب دوراً حاسماً يؤثر على عقد النقل البحري للبضائع وتكملة النقائص و سد الثغرات الموجودة في الاتفاقيات والتي تتجسد في القواعد الدولية و الأعراف بالإضافة إلى دور المبادئ العامة للقانون. ترتكز العادات على ممارسة عامة بين أشخاص القانون الدولي، فالدول تحترمها على أساس أنها واجب قانوني وهي ملزمة بذلك. وأن كانت تختلف من ميناء إلى آخر وهي تخص آجال مكوث البضائع بالإضافة إلى وجود أعراف تختص بتحديد كيفية اقتسام مصاريف الشحن و التفريغ.

(1)-BOUKHATMI Fatima,(un symposium sur les transports maritimes a l'aube du 111^{eme}millinaire), le phare (journal magrébin des transports et des échanges internationaux),n 18 octobre 2000, p.04.

(2)-كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص.11.

أما القواعد الدولية وهي من تنظيم اللجنة الدولية للقانون والتي تستمد مصدرها من اتفاق عدة إرادات للتعامل بها وتستمد قوتها من خلال التعاقد أي ورودها كشرط في سند الشحن، ونجد في مقدمة هذه القواعد ما تعرف بقواعد أنقرس ويورك المرتبطة بتحديد مفهوم الخسارة المشتركة أي الأضرار التي يمكن أن تتعرض لها السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة. أما فيما يخص المبادئ العامة للقانون والتي تعتبر مجموعة من القواعد التي وضعت من طرف الغرفة الدولية للتجارة لتنظيم أنواع للبيوع المعروفة في مجال التجارة البحرية والالتزامات الناشئة عن كل نوع منها.

ثانياً: التنظيم المؤسسي لعقد النقل البحري للبضائع

تماشياً والثغرات في المجال البحري، ظهرت هناك ما يسمى بأقطاب أو مؤسسات متخصصة والتي يتجسد عملها الأول في تنظيم العلاقات الناشئة عن النشاطات البحرية والتي سوف نفضلها على النحو الآتي:

1: المنظمة البحرية الدولية

عالجت هذه المنظمة الأمور التقنية لذا كانت أغلب الاتفاقيات المبرمة تحت رعايتها تتسم بالتقنية، بعدها وضعت أسس القانون الدولي الخاص والعام البحري وحررت أغلب الاتفاقيات المرتبطة بالنشاط البحري بعد أن يقدم لها مشروع الاتفاقية من طرف اللجنة البحرية الدولية. تظم المنظمة عدد من الدول من مختلف القارات⁽¹⁾ وموقعها الرئيسي متواجد في لندن.

2: اللجنة البحرية الدولية

تم إنشاء هذه اللجنة في مدينة أنقرس البلجيكية عام 1897، وقامت هذه اللجنة بتغطية أهم موضوعات القانون البحري بالعديد من الاتفاقيات حظيت بموافقة معظم الدول أهمها اتفاقية بروكسل وهي تتكون من بعض الفقهاء والمشتغلين بالأعمال البحرية، وتعمل بالتنسيق

(1)- وتحمل المنظمة هذه التسمية منذ سنة 1986، حيث عرفت من قبل ب (organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime)، وإن كانت في الظاهر تبدو ممثلة لكل الدول إلا أنها في الحقيقة بوضعها شرط لاعتبار دولة عضو في مجلسها كأن تمتلك أسطولاً بحرياً تجارياً على قدر كبير من الأهمية وهو شرط محقق لدى الأقلية من الدول لذا فإنه يعكس سيطرتها على المنظمة.

مع المنظمة. كما يعود الفضل لهذه في تنظيم العديد من الممارسات البحرية في مجال النقل البحري ووضعها في إطار قانوني.

3: المؤتمرات البحرية

تنتشر هذه المؤتمرات عبر العالم، وهي تتكون من مجموعة من الشركات الملاحية والشاحنين، ويتمثل هدفها الرئيسي في تنظيم النقل البحري المنظم وحماية التجارة العالمية من المنافسة غير المشروعة، أيضاً محاربة النقل عبر الخطوط غير المنتظمة وتخضع هذه المؤتمرات لقانون يسير المؤتمرات الذي تم التوقيع عليه في جنيف في 1974/04/06 والذي يهدف إلى وضع نظام يتم فيه التقسيم العادل لاستغلال الخطوط البحرية، وقد صادقت الجزائر عليه بموجب مرسوم 252/86⁽¹⁾

وفي الأخير يمكن القول أن كل هذه المؤتمرات السابق ذكرها، تعمل وتباشر بشكل متكامل مع بعضها البعض، وذلك من أجل خلق إطار موحد في مجال النشاط البحري وبالخصوص النقل الذي أعطيت له كامل الأهمية، وهذا من أجل تفادي التفاوت والتنازع في القوانين كما تعمل هذه المؤتمرات أيضاً على احترام القوانين والاتفاقيات التي تنظم هذا النشاط.

الفرع الثاني

التنظيم الوطني لعقد النقل البحري للبضائع

كما هو الحال في التنظيم الدولي لعقد النقل البحري للبضائع، فهذا الأخير حضي أيضاً بتنظيم وطني بحيث تتعدد المصادر التي تنظمه. بحيث تكون البعض منها ذو أهمية كبيرة والبعض الآخر أقل أهمية من الأولى، ومن بين هذه المصادر القانون البحري وقوانين أخرى والتي سوف نقوم بشرحها كما يلي:

أولاً: القانون البحري

(1)-مرسوم رقم 252/86 المؤرخ في 1986/10/07 المتضمن المصادقات على الاتفاقيات المعلقة بمدونة قواعد سلوك اتحادات الخطوط البحرية الموقعة بجنيف في 1974/04/04، ص.1681.

لقد صدر أول قانون جزائري ينظم العلاقات القانونية الناشئة في إطار النشاطات البحرية سنة 1976، حيث اهتم بالنقل البحري للبضائع وخصص له باباً كاملاً. و ذلك بعدما كان القانون الفرنسي هو المطبق وبالخصوص القانون الصادر عام 1936. وكان القانون البحري الجزائري يتماشى مع التوجه آنذاك وانعكست عليه مجمل قواعد اتفاقية بروكسل التي انضمت إليها الجزائر، وعلى إثر التغيرات الاقتصادية التي شهدتها البلاد تم تعديل هذا القانون حسب المعطيات الجديدة وذلك سنة 1998⁽¹⁾. والجديد الذي أتى به هو إزالة احتكار الدولة على نشاط النقل البحري للبضائع وفتح المجال للاستثمار فيه و هذا على غرار نقل المحروقات، وكان هذا التغيير من أهم الأهداف المرسومة.

ثانياً: القوانين الأخرى

تتمثل هذه القوانين المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع في كل من القانون المدني والقانون التجاري.

1: القانون المدني

يتم الاعتماد على هذا القانون في تحديد مدى توافر شروط صحة العقد وأيضاً أساس تحديد المسؤولية وهذا لاعتبار القانون المدني هو الشريعة العامة، بالرغم من كون القانون البحري مهتم بكل هذه المواضيع.

2: القانون التجاري

يقوم هذا الأخير بتبيان العقود التجارية ونوع الأعمال التجارية سواء بحسب موضوعها أو بحسب الشكل، وكذلك فيما يخص المواد الخاصة للإثبات.

(1)-الأمر رقم 80/76، المرجع السابق.

المبحث الثالث

إثبات عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي، ينعقد بموجب تطابق الإيجاب والقبول ولا يشترط لانعقاده شكل خاص. أما من حيث إثباته فهو عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق، لكن تعود المتعاملون في هذا الميدان على تحرير وثيقة تثبت هذا العقد واعتمدوا عليها بصفة أساسية إلى جانب وثائق نقل أخرى.

لذلك سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، الأول يبين وثيقة الشحن والإثبات بموجبها في حين الثاني يبحث عن الإثبات بموجب وثائق ووسائل أخرى.

المطلب الأول

إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثيقة الشحن

إن أهم وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، هي وثيقة الشحن لذلك سنتناولها بالدراسة من خلال التعريف بها وتبيان وظائفها وبياناتها وطرق تداولها.

الفرع الأول

تعريف وثيقة الشحن

يعرف سند الشحن على أنه الوثيقة التي يعترف بموجبها ربان السفينة أو الناقل بتلقيه البضاعة المذكورة فيه على متن السفينة. و من خلال هذا التعريف يتبين أنه تثبت عملية النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن⁽¹⁾، إذ تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها من أجل نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضاً كسند لحيازة واستلام البضاعة. وبالرغم من أهمية سند الشحن وكثرة تداوله، فإن هذا الأخير لم تعرفه لا معاهدة بروكسل ولا القانون البحري.

(1) - أنظر المادة 749، من الأمر 80/76، المرجع السابق.

بالإضافة إلى ذلك فإذا تعلق الأمر بعقد النقل البحري على العموم فلا يجوز هناك إلا سند الشحن فيكون هذا الأخير مثبت للعقد و الشحن معاً، بينما في حالة إيجار السفينة فيحرر سند الإيجار لإثبات العقد فقط⁽¹⁾.

الفرع الثاني

تمييز سند الشحن عن بعض الوثائق المشابهة له

هناك وثائق أخرى يمكن إصدارها بمناسبة عقد النقل البحري للبضائع حيث يمكن لهذه الأخيرة في بعض الأحيان أن تعوض عن سند الشحن، تتمثل في: أوامر التسليم، وثيقة النقل البحري ووثائق أخرى تختلط في مفهومها مع سند الشحن وهي: مشاركة الإيجار ووثيقة حجز النقل.

أولاً: تمييز سند الشحن وأوامر التسليم

تتمثل أوامر التسليم في الوثيقة المجزئة للبضائع في سند شحن واحد، ذلة عند رغبة الشاحن الذي يكون في حوزته سند الشحن وهو بذلك يرغب في بيع هذه البضائع لعدة أشخاص أو التصرف في جزء منها أثناء الرحلة. لكي يؤدي الأمر بالتسليم وظيفته يجب أن يتضمن شرطاً يمنح للناقل إمكانية إصدار الأوامر ويجب الإشارة أن أوامر التسليم تؤدي نفس وظائف سند الشحن في الجزء المحدد للبضائع فقط.

ثانياً: سند الشحن ووثيقة النقل البحري

يختلف سند الشحن عن وثيقة النقل البحري في كون هذه الأخيرة لا تمثل البضاعة وغير قابلة للتداول حيث لا يمكن التنازل عن البضاعة دون إظهارها.

ثالثاً: تمييز سند الشحن ومشاركة الإيجار

مشاركة الإيجار هي الوثيقة الكتابية التي تصدر عن عقد استئجار السفينة، فهي تنظم العلاقة بين مستأجر السفينة ومؤجرها ويكون هناك تداخل بين السند والمشاركة في حالة صدور سند شحن بصدد مشاركة إيجار، لكن العمل يكون بشروط السند في العلاقة بين

(1)-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري(دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص.194.

حامل السند والناقل الذي يعتبر أنه المؤجر في نظر الغير إذ ما تم نقل هذا السند، في حين تحكم مشاركة الإيجار علاقة المؤجر والمستأجر.

رابعاً: سند الشحن وثيقة حجز النقل

تعتبر وثيقة حجز النقل وثيقة حديثة فرضتها الحياة العملية، وهي عبارة عن اتفاق للنقل حيث نجد استعمالها في مجال نقل الحبوب، أو بعبارة أخرى يمكن اعتبار هذه الوثيقة هي التي تسمح للشاحن حجز مكان على متن السفينة وذلك قبل إبرام عقد الشحن فهو ملزم كالعقد نفسه.

الفرع الثالث

وظائف و بيانات وثيقة الشحن

من خلال التعريف السابق لوثيقة الشحن، يتبين لنا أن لهذه الأخيرة وظائف متعددة والتي نقوم بتفصيلها أولاً. كما تحتوي أيضاً على مجموعة من البيانات المتعلقة بالأطراف و البضائع والتي سننتقل إليها ثانياً.

أولاً: وظائف وثيقة الشحن:

إن الوظيفة الأصلية لوثيقة الشحن هي اعتبارها وصل استلام البضائع، حيث تثبت استلام الناقل للبضائع وهذا حسب نص المادة 761 قانون البحري، وفي الواقع العلمي يمكن لسند الشحن ان يثبت أن البضاعة تم شحنها فعلاً على متن السفينة، وهو يدل أن البضاعة بيد الناقل وتحت مسؤوليته، كما يعتبر هذا السند دلالة على حقيقة البيانات الموجودة به ومطابقتها للبضاعة المشحونة⁽¹⁾.

كما تعتبر أيضاً وثيقة الشحن أداة لإثبات عقد النقل البحري، ونصت على هذه الوظيفة المادة 748 من القانون البحري، فهي تحقق وجود العقد من خلال البيانات والالتزامات الواقعة على عاتق الطرفين والمدرجة في شكل شروط متفق عليها.

(1)-Abdelouahab MAOUCHI, le contrat et la conteneurisation de transport maritime de marchandises, Mémoire d'obtention du diplôme de licence en sciences économiques, Université de Bejaia, 2009/2010, P.24.

وتعتبر أيضاً وثيقة الشحن سند ملكية البضاعة وهي أحدث وظيفة لسند الشحن، بحيث يعتبر حامل السند حائزاً للبضاعة وانتقاله من حامل إلى آخر يترتب عنه تحويل الحيازة أي أن تسليم السند يقوم مقام تسليم البضاعة.

يفهم من هنا أن اعتبار سند الشحن دليل لملكية البضاعة يترتب عنه إمكانية بيع البضاعة أو رهنها و هي في البحر، حيث إن كان بإمكان حامل سند الشحن بيع البضاعة للمشتري أو رهنها عن طريق تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن، وعلى هذا الأساس فإن البضاعة لا تسلّم إلا لمن لديه حيازة وثيقة الشحن⁽¹⁾.

ثانياً: بيانات وثيقة الشحن

بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناءً على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن ما يلي:

هوية الأطراف المتمثلة في:

- اسم وعنوان الناقل و وضعيته، و إذا لم يذكر اسمه عد مجهز السفينة هو الناقل،
- اسم الريان ومحل إقامته وإن كان هذا البيان يتغافل عنه نظراً لأن الريان هو الذي وقع على الوثيقة

- اسم وعنوان المرسل إليه وهذا في حالة سند الشحن الاسمي.

- بيانات متعلقة بالبضائع، حيث تدرج هذه البيانات على أساس التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن للناقل وفقاً للمادة 753 من القانون البحري لأن الناقل يملك الوسائل التي تسمح له بتفحص البضاعة بدقة، وأحياناً للضرورة العملية يتم الإسراع في الشحن حتى لا تتأخر السفينة وهي متوقفة على رصيف الميناء، لذا فإن التصريح يعد حجية لصالح الناقل تنقل عبئ الإثبات عنه إلى الشاحن في حالة عدم مطابقة البضاعة للمواصفات أو إلحاق الضرر بها⁽²⁾.

(1)- عادل علي المقداوي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية للنشر والتوزيع، دون بلد النشر، دون سنة النشر، ص.101.

(2)- حياة شتوان ، المرجع السابق، ص.53.

-كما نجد أن المشرع الجزائري في نص المادة 752 من القانون البحري نص على أن وثيقة الشحن يجب أن تتضمن :

* العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طابع وختم هذه العلامات واضحاً وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

* عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

* الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

والهدف من هذه البيانات هو التعرف على البضاعة محل النقل من خلال تحديد علاماتها والتي يجب أن تدون بشكل واضح، و مقروء على كل قطعة من البضاعة أو على التغليف وأن تبقى مثبتة طيلة الرحلة، أيضاً عدد الطرود وترقيمهم ووزنهم أو حجم البضاعة والتكليف والحالة الظاهران لها⁽¹⁾.

-بيانات متعلقة بالأجرة. إذ يجب تحديد الأجرة الواجب دفعها وكيفية دفعها وكذلك المصاريف المرتبطة باستخراج الوثائق و وزن البضائع وشحنها في المستودعات.

-بيانات متعلقة بعناصر الرحلة و المتمثلة في تحديد اسم السفينة التي سيتم النقل بموجبها وكذا خط سير الرحلة.

بالإضافة إلى هذه البيانات يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن وتوقع النسخة من طرف الناقل أو من يمثله. التأخر خلال 24 ساعة من التحميل أو في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة. كما يجب تواريخ ومكان إصدارها وهذا ما نصت عليه المادة 760 من القانون البحري.

(1)-انظر المادة 752. من القانون البحري الجزائري.

الفرع الرابع

طرق تداول وثيقة الشحن

إن وثيقة الشحن يجوز أن تكون باسم شخص معني أو لأمر أو لحاملها. فوثيقة الشحن الاسمية، أي باسم شخص معين تكون غير قابلة للتداول بالطرق التجارية، ويلزم لانتقالها إتباع إجراءات حوالة الحق الواردة في القانون المدني⁽¹⁾. أي قبول الرّبان للحوالة أو إبلاغه لها، وليس للرّبان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين في السند طبقاً للمادة 759 قانون البحري أو إلى الشخص الذي انتقل إليه السند بطريق حوالة الحق. فلا يستطيع المستفيد منها أن يطالب الرّبان بتسليمه البضاعة حتى ولو يقدم له الوثيقة. بل يكفي أن يثبت أنه الشخص المعني في الوثيقة. لا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في الوثيقة ولا تصفه شاحناً أو مرسلأً أو محالاً له، ما لم تستنتج من محتوياتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

كما هناك وثيقة الشحن لأمر والغالب أن تكون هذه الوثيقة لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه وهي قابلة للتداول عن طريق التظهير وهذا حسب المادة 759 من القانون البحري الجزائري، يجب أن تذكر عبارة لأمر صراحة في وثيقة الشحن حتى يمكن تداولها بطريق التظهير. إذ أن وثيقة الشحن ليست لأمر بطبيعتها خلافاً للسفينة و السند لأمر ينطبق عليها في مسألة التظهير الأحكام المتعلقة بتظهير السفينة طبقاً لنص المواد 396 إلى 402 قانون تجاري.

بالإضافة إلى هذه الأنواع هناك أيضاً نوع آخر و هو وثيقة الشحن لحاملها والتي تنص عليها المادة 759 قانون بحري على أنها تكون لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، فتكون قابلة للتداول بمجرد التسليم و على ربان السفينة أن يسلم البضاعة لكل من يحملها إلا أنه يندر إصدارها لما يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة⁽²⁾.

(1)-المواد 239 إلى 250 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل و المتمم.

(2)-Abdelouahab MAOUCHE, Op-Cit, p23.

الفرع الخامس

حجية وثيقة الشحن في الإثبات

تنص المادة 761 من القانون البحري على أنه على أنه تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل ثابتة بقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة و الكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا أثبت ما يخالف ذلك، ولا يقبل ما يخالف إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسب النية. وهو أغلب ما ذهب إليه أغلب التشريعات الوطنية. ومن هنا يتضح أن قوة الوثيقة تتباين تبعاً للعلاقات الناشئة بموجب العقد فهي تختلف في العلاقة بين الشاحن والناقل وبين الناقل والغير كالمؤمن على البضائع أو المرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن أو وكيله، كما تتأثر هذه الحجية أيضاً إذا كانت هناك تحفظات في الوثيقة أو كانت مرفقة بخطاب الضمان.

أولاً: العلاقة بين الشاحن والناقل

تعتبر وثيقة الشحن بما تتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة 748 ق ب ج وبالشكل المنصوص عليه في المادة 761 ق ب ج حجة بين الطرفين (الناقل والشاحن). لذا يجب على وثيقة الشحن إثبات تنفيذ العقد ووضع البضائع قبل وبعد عملية النقل وتدوين البيانات الخاصة بالبضائع في الوثيقة بناء على تصريحات الشاحن والذي يعتبر ضامناً لصحتها، فمن المهم تحديد أوصاف البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في وثيقة الشحن على أساس أن مسؤولية الناقل لا تثار إلا في حالة الهلاك التلف أو التأخير ومتى تقرر عدم صحتها أي عدم تطابقها مع الواقع استحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الإثبات حتى في العلاقة بين الشاحن والناقل.

ويتضح لنا من خلال المادة 761 أعلاه أن حجية وثيقة الشحن في العلاقة بين الشاحن والناقل نسبية وبالتالي يجوز إثبات عكسها.

إذ يرى البعض أن الإثبات في هذه الحالة يكون وفقاً للقواعد العامة، وهو ما يقتضي تحديد الأدلة التي تصلح قانوناً للإثبات ما يخالف بيانات سند الشحن. فإذا اعتبرنا سند الشحن محرراً تجارياً فإن القاعدة بالنسبة للمحركات التجارية أنه يمكن إثبات عكسها بجميع الأدلة بما فيها البينة والقرائن، أما إذا اعتبر مدنياً فلا يجوز للمتعاقدين إثبات ما يخالفه أو يجاوزه

إلا بالكتابة أو الإقرار أو اليمين، والرأي الغالب أن وثيقة الشحن تعتبر في جميع الأحوال محرراً تجارياً.

وبالنسبة للمشرع الجزائري فالمسألة من الناحية القانونية على الأقل لا تثير إشكالا باعتبار أنه أعطى تكييفاً مزدوجاً للعقد وبالتالي فهو تجاري دائماً لكلا الطرفين وبالتالي الإثبات يكون بشتى الطرق لكليهما ويقع عبئ الإثبات على الناقل لكن في حالة سند غير نظيف أي إدراج به الناقل تحفظات حول بعض البيانات التي قدمها الشاحن فإن عبئ الإثبات فيما يخص الجزء الوارد عليه ينتقل إلى الشاحن الملزم بإثبات عدم صحة التحفظ وهذا ما أكدته التمييز الأردنية في حكم لها سنة 1986.

ثانياً: العلاقة بين الناقل والغير

نظراً لأن وثيقة الشحن البحري هي الدليل الكتابي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، لذلك فإن بيانات هذه الوثيقة حجية في إثبات الحقوق والالتزامات الخاصة بكل طرف من أطراف العقد و أيضاً في مواجهة الغير.

إن البيانات الواردة في وثيقة الشحن تكتسب حجية قاطعة في العلاقة بين الناقل والغير وبالتالي لا يجوز إثبات عكسها خلافاً للعلاقة بين الشاحن والناقل، والهدف من جعل هذه الحجية مطلقة هو إعطاء الوثيقة قوة ائتمانية وتسهيل تداوله بكل ثقة على أساس أن الناقل قد قام بمعاينة البضاعة قبل شحنها أو كان بوسعه وضع تحفظات حول صحة البيانات المصرح بها إذا كان في حالة شك بصحتها.

والمقصود بالغير هو كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها⁽¹⁾، فهو يشمل المؤمنين على الشحنات، والشاحنين الآخرين بصدد المساهمات في الخسارة المشتركة، والمرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن.

(1)- هناك عدة عقود، مما يجعل كل عقد حلقة في هذه السلسلة العقدية (التي ينظمها وحدة المحل أو وحدة الهدف)، مثل عقد البيع، عقد النقل، عقد التأمين، عقد الشحن والتفريغ.

فوفقاً لتقرير نص المادة 2/761⁽¹⁾، يتضح لنا أن حجية سند الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين:

1: أن يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصطلحته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي العقد (الناقل والشاحن)، ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الادعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها. فالسند في هذه الحالة له حجية مطلقة لصالح الغير بشرط أن يكون حسن النية.

2: يجوز للغير، إذا كانت مصطلحته تتفق وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات أن يقيم الدليل على ذلك، فوثيقة الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق. لقد استهدف القانون البحري تسهيل تداول وثيقة الشحن وتدعيم قوتها الائتمانية الأمر الذي لا يتحقق إلا بمنع الناقل والشاحن من نقض ما لوثيقة الشحن من قوة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات الوثيقة. وهذا ما تنصت عليه المادة 761 ق ب ج "تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. لا يقبل ما يخالفها إذا انتقلت الوثيقة لحامل من الغير حسن النية".

نلاحظ أنه لا يجوز للناقل إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية، وعلى العكس، فإن المرسل إليه يستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن بكافة الطرق، أما إذا اجتمعت صفتي الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد، فيخضع الاحتجاج بوثيقة الشحن البحري للأحكام المتعلقة بحجية وثيقة الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن⁽²⁾.

(1)- تنص المادة 2/761 على أنه "ولا يقبل ما يخالفها إذا انقلبت وثيقة الشحن لحامل من الغير بحسن نية".

(2)- هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 59.

المطلب الثاني

اثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثائق و وسائل أخرى

إن الأولوية دائماً تعطى للكتابة، لكن هذا لا يعني استبعاد الطرق الأخرى في إثبات عقد النقل البحري للبضائع و بالفعل فإن القضاء في العديد من قراراته يقبل إثبات عقد النقل البحري للبضائع وعلى غرار جميع العقود التجارية بوسائل أخرى أو وثائق، وهو ما نتطرق إليه فيما يلي:

الفرع الأول

اثبات العقد بوثائق أخرى

تنقسم هذه الوثائق إلى وثائق تشبه وثيقة الشحن وتصدر بمناسبة تنفيذ عقد النقل و وثائق أخرى لا توقع أساساً لإثباته وإنما يجوز أن تكون كذلك.

أولاً: وثائق النقل الأخرى

تتمثل هذه الوثائق أساساً في الإيصال المؤقت وهو الإيصال الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضاعة على ظهر السفينة، و هذا الإيصال مخصص لأن يستبدل مقابل سند الشحن عند تمام عملية الشحن ونادراً ما يحصل أن يكون لأمر أو يلقي به للتداول وإن أصبح كذلك تسري عليه آثار سند الشحن الاسمي.

كما يمكن الإثبات أيضاً بما يسمى السند من أجل الشحن إذ يستطيع الشاحن أن يعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة وكذلك اسم السفينة وبيان تاريخ التحميل⁽¹⁾، ولا يعتبر هذا السند سنداً حقيقياً، فهو يمثل وعداً بالشحن لكن بسبب الضرورات التجارية استعمل كبديل مقيد لسند الشحن، ولقد أقرت معاهدة بروكسل و القانون البحري على اعتباره سنداً مثبتاً لعقد النقل البحري للبضائع حتى ولو يستعمل الشاحن حقه في طلب استبدال سند من أجل الشحن.

(1)-أنظر المادة 751 من القانون البحري الجزائري.

ويثبت أيضاً العقد بأوامر التسليم، إذ قد يشحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة وبموجب سند شحن واحد وأثناء الرحلة يُباع لعدة أشخاص، وعلى اعتبار أنه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ فإن العمل البحري جرى على أن يصدر الشاحن لمصلحتهم صكوك خاصة تسمى بأوامر التسليم وهي ثلاثة أنواع:

- أوامر تسليم يوقعها البائع وحده.

- أوامر تسليم يوقعها الريان أو أحد ممثلي المجهّز.

- أوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة.

وهناك أيضاً في معاهدة بروكسل و القانون البحري ما يسمى بسند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة الإيجار⁽¹⁾، حيث أن النقل بمشاركة الإيجار غير مشمول بأحكامها، لأنه يعطي عليه الحرية التعاقدية. و إستثناءً تطبق عليه عندما يصدر سند الشحن تنفيذاً لهذا العقد و يكون ذلك عندما ينظم العلاقات فيما بين أطرافه، و تقرر هذا الحكم لحامل سند الشحن الذي لم يكن طرفاً في مشاركة الإيجار ولا يعلم بما قد يكون مدرجاً فيها من أحكام و ما يجب ملاحظته أنه لم يحدد بالضبط الوقت الذي يحكم فيه العلاقات بين أطرافه.

ثانياً: وثائق أخرى

هذه الوثائق أو المحررات لم توضع بغرض إثبات العقد، لكن يمكن أن تقدّم كدليل أمام القضاء لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، وهي كل من الوثائق المتمثلة في الفواتير، الرسائل ودفاتر الطرفين.

(1)-حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص.87.

الفرع الثاني

إثبات العقد بمختلف وسائل الإثبات

إن الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري يكون عادة بالبينة أو بأية وسيلة أخرى، وهذا إذا أرادت المحكمة وجوب قبولها. فيجوز إذاً إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوسائل الإثبات المختلفة غير الكتابة والتي تتمثل في كل من شهادة الشهود، القرائن، الإقرار واليمين والتي للقاضي السلطة التقديرية في موازنتها.

الفصل الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع

إن تحديد المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع غير متروك للأطراف وإنما تولى القانون البحري تنظيم هذه المسؤولية، وكذا ما توصلت إليه بعض الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن ولما كان الناقل هو الطرف الملقى على عاتقه معظم الالتزامات مقارنة مع الشاحن، فإن هذه المسؤولية غير مطلقة وإنما هناك حالات قد يعفى الناقل منها نتيجة لتدخل عوامل خارجية لا يمكن التحكم فيها وهذا راجع إلى طبيعة الملاحة البحرية كونها محفوفة بالمخاطر البحرية لذلك يجب أن تأخذ كل هذه الحالات بعين الاعتبار عند تحديد هذه المسؤولية هذا من جهة ومن جهة أخرى يتضمن هذا العقد إلى جانب هذه المسؤولية مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق الأطراف وتكون ذو طابع إلزامي ومخالفتها يؤدي إلى فرض جزاء على ذلك، (المبحث الأول).

حيث أن هذه المسؤولية قد ينجر عنها نزاعات لذا سيتم عرضها على الجهات القضائية للفصل فيها، ولما كان العقد دولياً والأطراف لا تتق دائماً في حياد المحاكم الوطنية، فإنها تفضل اللجوء إلى التحكيم التجاري الدولي باعتباره كوسيلة لفصل النزاع لما يوفر من مزايا أهمها الحياد والخبرة، (المبحث الثاني).

كما يمكن أيضاً لعقد النقل البحري للبضائع أن ينقضي وذلك لعدة أسباب، سواء كانت عادية أو غير عادية، (المبحث الثالث).

المبحث الأول

الالتزامات والمسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع

إنه وكما يتضمن عقد النقل البحري للبضائع التزامات على كل الأطراف، فهو أيضاً يتضمن مسؤولية الناجمة عن المخاطر الكثيرة التي تتعرض لها الرحلة البحرية، والتي قد تلحق أضراراً بالبضائع المشحونة. وهذا ما سوف نبينه من خلال مطلبين، المطلب الأول نخصه لدراسة إلتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع والمطلب الثاني نخصه لدراسة المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع.

المطلب الأول

التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري للبضائع يكرس طائفة من الإلتزامات على أطرافه، إذ تقع على كل واحد منهم التزمات واجبة القيام. سوف نبين التزمات الشاحن في الفرع الأول، والتزمات الناقل في الفرع الثاني وفي الأخير التزمات المرسل إليه في الفرع الثالث.

الفرع الأول

التزامات الشاحن

من بين الإلتزامات الواقعة على عاتق الشاحن الإلتزام بتسليم البضاعة الى الناقل، وكذا الإلتزام بدفع الاجرة.

أولاً: الإلتزام بتسليم البضاعة

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما في عقد النقل البحري، فتسري أحكام الاتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن. وعادة ما تسلم البضاعة بطريقها إلى جانب السفينة⁽¹⁾.

يفترض أن يكون الشاحن أميناً وصادقاً في التصريح عن بيانات البضاعة، لأن إثارة شك الناقل بصدق هذه التصريحات يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع ، عدد، وزن

(1)- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1999، ص.319.

وحالة البضاعة. الأمر الذي يؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لسند الشحن في العلاقات التجارية وإعاقة حركتها ما بين المصدر و المستورد.

كما يكرس القانون البحري مسؤولية على عاتق الشاحن في حالة التأخير عن تسليم البضاعة، وذلك لما يترتب عنه من آثار سلبية منها تعطيل الرحلة البحرية، بالنظر إلى أهمية الشحنة وتأجيل شحنها إلى وقت لاحق⁽¹⁾.

وكما جرت العادة أنه لا يجوز أن تفوق قيمة التعويض عن التأخير في تسليم البضاعة على قيمة الأجرة⁽²⁾، كذلك يقضي القانون البحري واتفاقية بروكسل على أن الشاحن يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها ، إذا كان هذا الضرر ناتج عن فعله أو عن فعل تابعيه أو كان ناتجاً عن عيب في بضاعته.

ثانياً: الالتزام بدفع الأجرة

أجرة النقل هي المبلغ النقدي الذي يقدمه الشاحن أو المرسل إليه إذا وجد هناك اتفاق، للناقل مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه⁽³⁾ وهذا حسب المادة 738 قانون بحري جزائري.

وهذا يعني أن الأصل يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل، إلا أنه قد يتم الاتفاق بين الشاحن والناقل على أن المرسل إليه⁽⁴⁾ يقوم بدفع النولون⁽⁵⁾ عند تسلّم البضاعة. فإذا لم يدفع كان الشاحن ملتزماً بدفعه للناقل باعتباره الطرف الأول في العقد، أي أن للأطراف الحرية المطلقة في تحديد الأجرة واختيار الطريقة التي يتم الوفاء بها. فإذا لم يتم تنظيم الأجرة باتفاق وجب الرجوع لعرف ميناء الشحن أو قياساً على أجرة المثل يوم إبرام العقد، مع أنه يندر أن تنثور مشكلة بخصوص أجرة النقل لأن تحديدها يكون عادة منظماً في لوائح النقل و شروطه.

(1)-محمد فريد العريني. هاني ديو دار، مبادئ القانون التجاري و البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص.600.

(2)-أنظر المادة 772 ق ب ج، المرجع السابق.

(3)-أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري(الجديد الصادر بالقانون 8 لسنة 1990)، منشأة المعارف، الإسكندرية، د. ت. ن، ص.171.

(4)-أنظر المادة 797 ق ب ج، المرجع نفسه.

(5)-النولون يعني أجرة النقل و هي تسمية ترددت كثيراً في قانون التجارة البحرية العثماني.

وتعتبر التشريعات البحرية الشاحن أو المرسل إليه شريكاً في مخاطر الرحلة، فقد تؤدي الحوادث البحرية إلى انقضاء الالتزام بدفع الأجرة أو بقاء الالتزام بدفعها رغم عدم إتمام النقل⁽¹⁾. كما منح أيضاً من جانب آخر للناقل حق حبس البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل ومنحه امتياز على ثمن بيع البضائع المنقولة⁽²⁾.

الفرع الثاني

التزامات الناقل

إن الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل يمكن تصنيفها بحسب ترتيبات عملية النقل، إلى التزامات قبل بدء الرحلة البحرية، أثناء الرحلة البحرية وأخرى عند انتهاء الرحلة البحرية.

أولاً: قبل بدء الرحلة البحرية

من بين الالتزامات التي تقع على الناقل في هذه المرحلة، جعل السفينة صالحة للسفر⁽³⁾، استلام البضاعة من الشاحن وشحنها في السفينة وفي الأخير رص هذه البضاعة.

1: جعل السفينة صالحة للسفر

قبل بدء الرحلة البحرية يجب على الناقل السهر على العناية اللازمة، بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة⁽⁴⁾. وما دام أن العقد ينشئ على الناقل التزام إيصال البضاعة عن طريق البحر في ظروف طبيعية وعادية، وهذه بالضرورة تفترض أن تكون السفينة صالحة للغرض الذي وجدت له. ويصح القول أن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة أن تزود بكل الوسائل والأجهزة اللازمة للملاحة المطلوبة منها⁽⁵⁾. كما يلتزم الناقل في ظل هذه المرحلة بتجهيز وتطبيق السفينة والذي يعني إعداد السفينة وجمع كل أفراد الذين تتوجب عليهم إتمام الرحلة وإعداد غرف وعنابر السفينة لإمكانية وضع البضائع محل العقد فيها.

(1)- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 172-173.

(2)- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 322-323.

(3)- انظر المادة 770/أ، ق ب ج، المرجع السابق.

(4)- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2009، ص 11.

(5)- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثانية والثالثة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007-2008، ص 147.

وتنقسم صلاحية السفينة⁽¹⁾ إلى نوعين، الصلاحية الملاحية والتي تعني إعداد السفينة لكي تكون قادرة على أداء الرحلة المحددة في عقد النقل البحري. من حيث المتانة، وتجهيزها المؤونة والوقود و يقودها ربان ذو كفاءة في العمل وعلى متنها العدد الكافي من البحارة. والصلاحية الأخرى هي الصلاحية التجارية، والتي تعني قدرة السفينة على استقبال البضائع على نقلها وذلك من حيث تهيئة العنابر الملائمة وتهيئة وسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع⁽²⁾.

2: تسلّم البضاعة من الشاحن

يتعين على الناقل البحري للبضائع تسلّم البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري والذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة⁽³⁾.

يتم استلام البضائع في ميناء الشحن وفق الزمان المتفق عليه، ويمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري خارج حدود الميناء كاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره. وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها في السفينة، ولا يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري.

ومع ذلك فمن النادر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع في خارج الميناء، رغم أن الأمر يرتبط بتوكيل الشاحن الناقل في القيام بشحن البضائع على متن السفينة لما يقتضي اتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع من وجود الشاحن⁽⁴⁾.

كما يقع على عاتق الناقل في هذه المرحلة من خلال وكيله أو ربان السفينة، إدراج البضائع المنقولة في قائمة الشحن وإلا كان مسؤولاً تجاه صاحب البضاعة إذا ما تمت مصادرتها نتيجة هذه المخالفة⁽⁵⁾.

(1)-أنظر المادة 770/أ، من القانون البحري، المرجع السابق.

(2)-لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية و دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2003، ص.112.

(3)-هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص.242.

(4)-محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص.304.

(5)-هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي، بدون بلد النشر، 2008، ص.230.

3: الالتزام بشحن البضاعة

شحن البضاعة عملية مادية، يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيداً لنقلها إلى ميناء الوصول. ومهمة الشحن يجري الاتفاق على تحديد من يتولاها في العقد، سواء الشاحن مالك البضاعة أو الناقل. وكما تبين لنا من مختلف التزامات الشاحن أن عملية الشحن يقوم بها عادة الناقل لتوافر الخبرة والوسائل الكافية للقيام بها، والغالب أن يتفق الناقل مع شركات متخصصة لهذا الغرض تقوم بعملية الشحن برافعات عائمة أو برافعات السفينة⁽¹⁾.

وإذا تعلق الأمر ببضائع سائلة كالزيت مثلاً، يكون شحنها بأنايبب خاصة وكذلك باستعمال مضخات إذا كانت البضائع عبارة عن حبوب. وشحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، وعند خلو العقد من تحديد الميعاد يتوجب الرجوع إلى العرف الجاري في الميناء الذي جرى فيه الشحن. والأصل أن ميعاد الشحن يبدأ في الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن إلا إذا اتفق على غير ذلك⁽²⁾.

4: الالتزام برص البضاعة

يقصد برص البضاعة في السفينة ترتيبها وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة، وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضاعة في السفينة على نحو يمنعها من الهلاك والتلف، وتقتضي كل من اتفاقية بروكسل وذلك في المادة الثالثة⁽³⁾ منها والقانون البحري الجزائري في المادة 912 من القانون البحري الجزائري، بأن الناقل يلتزم برص البضاعة في السفينة في ظروف جيدة كما قد تتول هذه المهام شركات متخصصة ذات خبرة تقوم بأعمال المناولة. ولا يرتبط رص البضاعة بغاية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضاعة على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى يستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام، فالأمر يتعلق أيضاً بمصالح الناقل البحري و مصالح الشاحنين الآخرين. وقد تعرضت المحاكم لمسألة التستيف اللائق أو المناسب، وهذا في

(1)- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص.118.

(2)- محمد فريد العريني و هاني دويدار، المرجع السابق، ص.595-596.

(3)- تنص المادة 3 من معاهدة بروكسل على أنه: "..... مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم

بشحن البضائع المنقولة ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة"

قضية تتعلق برسالة البطبخ موضوعة في أقفاس شحنت من إسبانيا ووجدت تالفة عند الوصول ونفى الناقل مسؤوليته مدعياً أن التلف يرجع إلى العيب الذاتي إذ أن الشحنة شحنت على النحو اللائق. ثم تبين أن أقفاس البطبخ كانت مكدسة على ارتفاع 16 صندوق وأنه لم يكن هناك فتحات تهوية وهو الأمر الذي تمسك به أصحاب البضاعة، وقضت المحكمة التي عرض عليها النزاع بمسؤولية الناقل البحري إذ لا وجود للعيب الذاتي للبضاعة⁽¹⁾.

ثانياً: أثناء الرحلة البحرية

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن واستلم الناقل البحري البضائع بعد شحنها فيها ورسها في العنابر أو على سطحها وأصبحت السفينة مستعدة للسفر، ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضاعة ونقلها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول⁽²⁾، هذا الأخير الذي يجب أيضاً تحديده خلال هذه المرحلة.

1: نقل البضاعة

إن أهم التزام يقع على عاتق الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري، هو الالتزام بنقل البضاعة المتفق عليها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وفي الميعاد الذي نظمته العقد أو في الميعاد المعقول. والتزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام جوهري وأساسي وهو الذي يميز هذا العقد عن بقية العقود⁽³⁾.

وعلى الناقل وإستناداً إلى هذا الالتزام لا يغير خط سير الملاحة الذي تسلكه السفن، إذ قد تعرض السفينة إلى مخاطر البحر إلا في بعض الحالات التي يتوجب عليه إثباتها كحالة وجود عاصفة شديدة أو وجود جبل من الثلج أو محاولة إنقاذ أرواح بشرية، وهذه الحالات تبرز ما يعرف بالانحراف المعقول.

ويتوجب على الناقل أن يقوم بالنقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع، ولا يحق له تغييرها في الطريق. إلا أنه في الأحوال التي تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة أثناء

(1)- هذا الحكم مشار إليه في مرجع أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.129.

(2)- تنص المادة 770/ج على أنه: ".....تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع

وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

(3)- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص.120-121.

السفر ولأي سبب كان، يجوز له استبدال هذه السفينة بأخرى لتكتملة الرحلة البحرية من أجل إيصال البضاعة ويشترط في هذه الحالة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة وأن يتخذ الناقل جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة أثناء عملية تفريغها من السفينة القديمة وإعادة شحنها على السفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك.

2: المحافظة على البضاعة

يعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضاعة أثناء الرحلة البحرية من أهم الالتزامات التي تستغل ذمته، إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً إلى غير خطأ منه⁽¹⁾.

وهذا يعني أن الناقل يلتزم بأن يحافظ على البضائع المنقولة طيلة الرحلة أو منذ تسلمها حتى تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله، فيحكم أغطية البضاعة ويراقبها لمنع وصول مياه البحر إليها. كما يجري التهوية من حين إلى آخر إذا كان نقل البضاعة يتطلب ذلك، فضلاً عن العناية بالحيوانات الحية المنقولة حسب طبيعتها رغم خضوع هذا النوع من النقل للشروط التي تتصرف إليها إرادة الطرفين⁽²⁾.

ويلتزم الناقل البحري أيضاً في هذه الحالة بإعادة رص أو تستيف السلع إذا ترحضت من مكانها بفعل أي عامل اهتزاز⁽³⁾.

3: تحديد ميناء الوصول

يجب على الناقل أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه، وقد يتعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب قوة القاهرة كحصار بحري أو حجز صحي أو اضطراب أو بالنظر إلى أبعاد السفينة. وعندئذ تكون للناقل حرية التصرف بما فيه منفعة الشاحنين إذا لم يكن مزوداً بتعليمات خاصة تمثل هذه الحالة أن يقود السفينة إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان⁽⁴⁾.

(1)-هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص.232.

(2)-رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية، د. د. ن، د. ب. ن، 2002، ص.360.

(3)-أمين خلفي، المرجع السابق، ص.37.

(4)-مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص.228.

ثالثاً: عند انتهاء الرحلة البحرية

آخر الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري والناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في ميناء الوصول هي الإخطار بالوصول، تفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه والتي يتم تفصيلها كالآتي:

1: الإخطار بالوصول

يتوجب على الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة محل عقد النقل البحري إلى الميناء، وهذا تأكيداً للزمان والمكان المتفق عليه في هذا العقد. وهذا كي يتمكن الشاحن أو المرسل إليه بالمباشرة على هذه السلعة، وهذا في حالة ما إذا كان اتفاق تفريغ البضائع يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه⁽¹⁾.

2: تفريغ البضاعة

يقصد بالتفريغ إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل التي تنقل إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنه. بحيث يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك⁽²⁾، إذ أن في الأصل التفريغ يقع على عاتق الناقل البحري لكن يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ. كما يمكن أن يتضمن سند الشحن شرطاً يعرف بشرط التفريغ التلقائي، إذ بمقتضاه يقوم الناقل بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته. وإذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضاعة وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة، وعلى الناقل في هذه الحالة أن يودع البضاعة بعد تفريغها مخزناً عمومياً أو لدى أمين لحساب المرسل إليه. إذ أن التزامه بالمحافظة على البضاعة يظل قائماً حتى تسليمها للمرسل إليه⁽³⁾.

(1)- حياة شتون، المرجع السابق، ص.97

(2)-أنظر المادة 780 ق ب ج، المرجع السابق.

(3)-عباس حلمي، المرجع السابق، ص.28.

3: تسليم البضاعة

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتسليم هذه الأخيرة إلى المرسل إليه الذي يتقدم إليه بسند الشحن، حيث أنه بالتسليم ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري. و التسليم عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية وقد يكون التسليم سابقاً على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ، بينما يكون لاحقاً له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل. وفي هذه الحالة يتبين أن في التسليم يجب إعطاء إيصال للربان باستلام البضاعة، حيث أن العمل جرى على التأشير بالتسليم على سند الشحن ثم تقديمه للناقل أو ممثل الناقل⁽¹⁾. وغالباً ما يسبق التسليم عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها، وزنها، كيلها، مقياسها، حالتها وعلاماتها ومما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف كما أن الفحص ضروري إذا اشترط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلاً.

الفرع الثالث**التزامات المرسل إليه**

إن الالتزامات التي تقع على عاتق المرسل إليه متمثلة في تسلّم البضاعة من الناقل وأيضاً دفع أجرة النقل⁽²⁾ إذا كانت مستحقة عند الوصول و التي يتم التفصيل فيها كما يلي:
أولاً: تسلّم البضاعة

بحيث يلتزم المرسل إليه بسحب البضاعة خلال مدة زمنية معينة، وإذا تأخر في هذه الحالة تقع على عاتقه مسؤولية التعويض عن الخسائر الناجمة عن هذا التأخير⁽³⁾. أما في حالة رفض استلام هذه البضائع يكون أمام ما يسمى بالتفريغ التلقائي وما ينجر عنه من آثار والذي تم التطرق إليه سابقاً، الى جانب ابداء التحفظات في حالة الضرورة.

(1)- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.136.

(2)- أنظر المادة 738 من القانون البحري، المرجع السابق.

(3)- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص.92.

ثانياً: دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول⁽¹⁾

إن عقد النقل البحري عقد رضائي، لذلك يتعين على الأطراف إمكانية تأجيل دفع أجرة النقل إلى ميناء الوصول و يقوم المرسل إليه بدفع هذه الأخيرة⁽²⁾.

المطلب الثاني

المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع

إنه وكما يتضمن عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق كل الأطراف فهو أيضاً يتضمن المسؤولية الناجمة عن المخاطر الكبيرة التي تتعرض لها الرحلة البحرية، أو التي قد تلحق أضراراً بالبضائع المشحونة.

الفرع الأول

مسؤولية الناقل البحري

إن مسؤولية الناقل البحري تعتبر من الموضوعات التي تحتل مكان الصدارة بين موضوعات النقل نظراً لكثرة الدعاوى التي تدور حولها، و لأنها تترجم عادة إلى مبالغ نقدية يطلب من الناقل دفعها، وعليه فإن الناقل يتخذ كافة الوسائل ليتخلص منها في حين يعمل فيه المرسل أو المرسل إليه جهدهما لتحميله المسؤولية. لذلك فسوف نحاول جاهداً تبيان طبيعة هذه المسؤولية، نطاقها، والحالات التي تقوم فيها هذه المسؤولية.

أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

من بين الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية والمحافظة على البضائع منذ شحنها حتى تفريغها وتسليمها للمرسل إليه أو الشاحن⁽³⁾. ومن هنا فإن مسؤولية الناقل تثار بمجرد الإخلال بأحد هذه الالتزامات. وتقوم مسؤولية الناقل البحري بوجه عام على فكرة الخطأ المفترض، فهي ليست مسؤولية موضوعية تقوم على

(1)-تنص المادة 791 ق ب ج على أنه: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها

واجباً عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى".

(2)-أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.172.

(3)-كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، د. س. ن، ص.700-701.

مجرد الضرر، فتقوم مسؤولية الناقل بمجرد أن يقيم المضرور الدليل على الضرر حتى يقيم الناقل الدليل على سبب محدد يبرئه منها⁽¹⁾.

وثمة تفرقة مع ذلك بين جعل السفينة صالحة للملاحة والتزامه بالعناية بالبضاعة، فالالتزام الأول هو الالتزام ببذل العناية الكافية أو الواجبة ببراء من المسؤولية في خصوصه بإثبات أنه بذل العناية الواجبة لتأمين صلاحية السفينة. في حين أن الالتزام الثاني التزم مطلق، مسؤولية الناقل عنه وإن كانت تقوم على قرينة الخطأ إلا أن دليل الناقل للإفلات منها لا يكون إلا برد الضرر تحديداً إلى حالة من حالات الإعفاء التي نصت عليها معاهدة بروكسل 1924 والتي عدتها المادة الرابعة منها.

ولا يكفي في هذا الصدد إثبات أنه قام ببذل العناية الكافية، الأمر الذي يمكن معه تقرير أن الالتزام هو التزم لتحقيق نتيجة.

ثانياً: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ففي هذا الإطار تم تكريس احكاماً خاصة بمسؤولية الناقل البحري، تسري حيث يكون هناك عقد نقل بحري للبضائع.

على أن المشرع الجزائري استبعد نوعين من النقل من الخضوع لأحكام تلك المسؤولية، وهما الملاحة الساحلية إلا إذا اتفق على غير ذلك. إذ أن الأصل هو عدم خضوع هذا النوع من النقل لأحكام مسؤولية الناقل التي أوردها القانون، إلا أن النص أجاز لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على سريانها عليه.

وأيضاً النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل البحري، فتسري أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع لها ركنين وهما نطاق الزمني للمسؤولية⁽²⁾، والتي تم تحديدها بالمدة الممتدة بين استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن إلى حين قيامه

(1) - هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص.215.

(2) - أنظر المادة 4 من اتفاقية بروكسل.

بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها في ميناء التفريغ أو الوصول⁽¹⁾، أما خارج هذا النطاق الزمني أي ما يتم من عمليات سابقة على استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن أو القيام أو عمليات لاحقة لتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلّمها في ميناء الوصول. فإنه تسري على مسؤولية الناقل عنها القواعد العامة في مادة النقل ولو نشأت بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري.

فالعمليات السابقة على استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء القيام، واللاحقة على تسليمها في ميناء الوصول لا شك تدخل و تندرج في عقد النقل البحري للبضائع⁽²⁾. أما فيما يخص نطاق المسؤولية المادي، فهذا يظهر في أن الناقل يضمن الضرر الذي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه والمتمثل في هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير عن تسليمها في الأجل المتفق عليها.

ثالثاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سبق وأن رأينا أن التزام الناقل في مواجهة الشاحن هو التزام عقدي يتمثل في تحقيق نتيجة وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه أو للشاحن على النحو الذي استلمها من هذا الأخير، وأن مسؤوليته مفترضة عما يلحق البضاعة أثناء الرحلة البحرية، وعلى ذلك يكون مسؤولاً إذا لم تتحقق هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو إذا لم تصل خلال زمن معين إلى المكان المعين في العقد.

1: الهلاك

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة في الحالة التي كانت عليها عند الشحن، وذلك من حيث الكمية، الوزن والحجم وكذا بالموصفات المدونة في سند الشحن. وهلاك البضاعة قد يكون كلياً كما لو احترقت أثناء النقل أو غرقت أو تلفت تلفاً كلياً لأي سبب من الأسباب، كما لو كانت جلوداً وتعفنت أو لم تسلّم للمرسل إليه لأي سبب من الأسباب كما لو تعرضت

(1)- أو إيداعها طبقاً للمادة 1/277 من قانون التجارة البحرية والتي تقضي بأنه: "إذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو امتنع عن تسليمها أو أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ، فإنه يكون للناقل أن يطلب من القاضي الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي".

(2)- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 570.

إلى سرقة أو الضياع أو تأخر في تسليمها للمرسل إليه الوعد المحدد في العقد أو الذي يقضي به العرف مع ترك ذلك لتقرير القاضي الذي يقدر زمن التسليم وفق الظروف المحيطة بعملية النقل.

كما قد يكون الهلاك جزئياً إذا تم تسليم البضاعة للمرسل إليه ناقصة من حيث الوزن، العدد أو الكمية، ففي هذه الحالات تتقرر مسؤولية الناقل البحري لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة. إذ يكفي أن يثبت المرسل إليه أن الهلاك قد حدث أثناء عملية النقل حتى تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الهلاك، وعندما يكون للمرسل إليه حق إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بتسليم البضاعة أو التعويض عنها مع اشتراط إبرام عقد مع المرسل وعدم النقل كلياً أو جزئياً⁽¹⁾.

أما إذا أمكن إثبات أن نقص البضاعة لم يقع أثناء عملية النقل، فلا مجال لتطبيق مسؤولية الناقل البحري لأن الضرر غير ثابت.

فإذا قامت مسؤولية الناقل البحري فلا حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الهلاك قد وقع بأحد أسباب الإعفاء الواردة في القانون البحري. ولهذا يكون الناقل البحري مسؤولاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو إذا وجد عند الوصول نقص في وزنها أو عددها المبيّن في سند الشحن، بيد أن مسؤولية الناقل البحري عن النقصان أو العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صلباً دون تغليف مثل الحبوب⁽²⁾ من التسامح عما يلحق هذه البضائع من نقص طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو البحر أو الجفاف وهو ما يسمى بنقص أو عجز الطريق.

2: التلف

قد يكون الضرر الذي يسأل عنه الناقل البحري متمثلاً في تلف البضاعة، أي أن البضاعة تسلّم أو تصل إلى مكان التفريغ أو الوصول لكنها تصل تالفة أي ليست بالحالة التي شحنت فيها. كما لو كانت بضائع من الزجاج وتكسرت أجزاء منها أو كأن تكون أقمشة

(1)- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص.388.

(2)- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص.236.

وأصابها بلل مياه البحر بحيث تصبح غير صالحة للغرض الذي تم التعاقد في الشراء لتحقيقه⁽¹⁾.

ويقصد بالتلف أن تصل البضاعة كاملة من حيث الكمية، العدد، أو الحجم لكنها معيبة من حيث النوع سواء وقع العيب على البضاعة كاملة أو على جزء منها. كفاكهة أو خضر أو أجهزة تحطمت أو حبوب استتبتت، ففي مثل هذه الحالة يوصل الناقل البضاعة للمرسل إليه كاملة العدد والوزن المدرج في سند الشحن ولكن بحالة سيئة لا تصلح لأداء الغرض الذي تم الشراء من أجله ومن ثم تعتبره بحكم الهلاك الكلي. فإذا لم يذكر في سند الشحن حالة البضاعة افترض أنها سلمت له في حالة جيدة ويكون ملزماً بتسليمها في الحالة نفسها. فإذا عجز عن ذلك كان مسؤولاً لأنه قام بالإخلال عن التزامه العقدي، ولا يبرأ من المسؤولية إلا إذا قام بإثبات وجود سبب أجنبي لا يد له فيه. أو أن البضاعة كانت معيبة عند شحنها خلافاً لما هو مثبت في سند الشحن، إلا أنه إذا كان حامل سند الشحن شخص غير المرسل إليه فلا يجوز للناقل أن يثبت في مواجهته عكس ما هو وارد في سند الشحن. ويأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف⁽²⁾ وضرورة الهلاك الجزئي أن يصل جانب من البضاعة فقط، أي أن يلحق البضاعة نقصان في الوزن أو الحجم أو المقياس أو العدد و مثال ذلك أن تكون البضاعة المشحونة عشرة (10) طرود ولا يسلم منها عند الوصول إلا سبعة (7) طرود.

وقد تكون ثمة صعوبات في التفرقة في بعض الحالات بين الهلاك الجزئي و التلف، إلا أن هذه التفرقة لا تثير أية صعوبة قانونية في نطاق المسؤولية ومن ثم فلا جدوى من التصدي بالدراسة لمعايير تلك التفرقة.

3: التأخير

لم يرد هناك نص في القانون البحري الجزائري يعالج حالة تأخير الناقل البحري في تسليم البضاعة للمرسل إليه، كما لم يرد مثل هذا النص في اتفاقية بروكسل 1924.

(1)-لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص.123.

(2)-كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 2003 ص.46.

فهي لم تتناول إلا المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي قد يلحق الضرر بالبضاعة المنقولة إلا أن الناقل البحري يلتزم بتوصيل البضاعة للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو خلال الوقت المعقول الذي اعتادت السفينة الوصول فيه في مثل هذه الرحلات⁽¹⁾، فإذا حدث تأخير في تسليم البضاعة نجم عنه ضرر للبضاعة التزم الناقل البحري بتعويض هذه الأضرار الناجمة عن التأخير.

ويرجع سبب عدم معالجة اتفاقية بروكسل لعام 1924 لحالة التلف أو الهلاك الناجم عن التأخير أن السفن في ذلك الوقت كانت شرعية لذا تكون بطيئة وتتعرض لمخاطر البحر والتي كانت تجبرها على الانحراف والتأخير، ومن ثم كان يصعب على الناقل البحري التقيد بوقت محدد لأعمال الرحلة البحرية.

لهذا يكون الناقل البحري مسؤولاً أخيراً عن التأخير في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة⁽²⁾.

الفرع الثاني

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري

من خلال الموضوع سنتحدد لنا معالم الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، والمتمثلة بالأحكام الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية من جهة وفي الأحكام الخاصة بالتعويض من جهة أخرى.

أولاً: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

يقع على عاتق المرسل إليه أو الشاحن بصدده مطالبته للناقل بالتعويض لإخلاله في تنفيذ التزاماته عبئ إثبات عقد النقل البحري للبضائع، وأن الناقل لم يحم بتتفيذ التزاماته أو قام بها على نحو تسبب في إلحاق أضراراً به، فإن تمكن الشاحن من إثبات ذلك يعد إثباتاً للخطأ العقدي وفي المقابل يجب على الناقل أن ينفي ذلك، بأن يثبت عدم ارتكابه للخطأ وذلك بأنه بذل العناية اللازمة لتفادي إلحاق الأضرار الحاصلة بالبضاعة بالإضافة إلى تمسكه بأي

(1)-J.B. RACINE. Le retard dans le transport maritime de marchandises. Revue trimestrielle de droit commerciale. 2003. P.229

(2)-مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص.237.

سبب من أسباب الإعفاءات القانونية والاتفاقية حتى يقطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل وعليه سنتعرض إلى هذه الإعفاءات فيما يلي:

1: الإعفاءات القانونية

يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية وذلك حين تكون الخسائر ناشئة عن الأسباب التالية: عدم صلاحية السفينة للسفر ويقترن هذا الإعفاء بشرط بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للسفر لأن الأصل في القواعد العامة أن يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وهي سالمة، فإن لم يحقق الناقل هذه النتيجة يكون مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت البضاعة إن لم يتمكن الناقل من رد هذا الضرر إلى سبب أجنبي⁽¹⁾.

وللكلام عن السبب الأجنبي وجب أن يكون العيب خفياً، لأن الناقل ملزم ببذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة، ولحق ضرر بالبضاعة أو تأخير في وصولها بسبب عدم الصلاحية للملاحة فلا مسؤولية عليه. ولكن إذا لم يوف كآن لم يبذل العناية الكافية أو أن العيب ظاهر، فيعد مسؤولاً وكل شرط في عقد النقل يعفي الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعتبر بطلاناً مطلقاً. وتقدير ما إذا بذل الناقل هذه العناية الكافية مسألة موضوعية يقدرها قاضي الحكم، كما يمكن للناقل دفع المسؤولية عن عدم صلاحية للملاحة أن أثبت توفيره للوسيلة الكافية عند بداية الرحلة ولا يجوز أن يتضمن العقد شرطاً ينقل عبئ الإثبات.

كما يتجسد أيضاً هناك الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، ويتمثل الأول في الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة وسيرها كما لو خالف الربان قواعد السير في البحر وترتب عن ذلك اصطدام السفينة وتلف البضاعة. وتخضع فكرة الخطأ الملاحي لتقدير القاضي وهذا من خلال الوقائع المعروضة عليه، أما الثاني فينحصر في الخطأ في العمل الذي يترتب عليه عدم المحافظة على سلامة السفينة

(1)-لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص.125.

وصيانتها أو تعريضها للخطر دون أن يكون لذلك علاقة لقيادة السفينة من الناحية الفنية أو تسييرها، كما يجب أن يكون هذا الضرر مستقلاً عن الضرر الذي أصاب السفينة. ولهذا فإن إعفاء الناقل البحري عن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة لا يشمل الأخطاء العمدية، ويقع على الناقل البحري الذي يتمسك بالإعفاء من هذه المسؤولية عبئ إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة أو في الإدارة⁽¹⁾.

يلاحظ أن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عدم التوقع، وكذلك الإضراب عن العمل إلا إذا كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا وكان فجائياً غير متوقع ولا دخل لإرادة الناقل فيه وكذلك الحريق والسرقات إلا إذا وقع في ظروف جعلت وقوعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن⁽²⁾.

بالإضافة إلى القوة القاهرة والتي تتمثل في كل حادث لا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلًا، كوقوع كارثة بحرية تؤدي إلى غرق البضائع والسفينة. وكذلك الحروب⁽³⁾ والحصار البحري أو استلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة والفتن والثورات وقيود الحجز الصحي الاستثنائية.

أما خطأ الشاحن فيتمثل في عدم إفصاح الشاحن عن الطبيعة الخاصة للبضاعة⁽⁴⁾، يتخذ الناقل ما يلزم من احتياطات أو خطأ الشاحن في عدم إحكام ربط البضاعة وسوء التعبئة.

أما العيب الذاتي في البضاعة فهو أن تكون البضاعة مما تلف بالبرودة أو الحرارة أو الرطوبة.

أما فعل الغير والغير هنا هو شخص أجنبي لا يسأل عنه الناقل كما إذ كان الضرر ناتجاً عن بضاعة أخرى خطيرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها ولم يكن في وسع الناقل أن

(1)-أنظر المادة 770 من القانون البحري.

(2)-عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد واحكام)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص.76.

(3)-مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.266.

(4)-علي البارودي ومحمد فريد العريني و محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص. 388.

يعلم بخطرهما أو إذا كان الضرر ناجماً عن تصادم وقع بخطأ ربان سفينة أخرى وأدى ذلك إلى غرق البضاعة أو تلفها.

هذا وقد نص القانون البحري على حالات أعفى فيها الناقل البحري مراعيًا فيها الظروف الخاصة بالنقل البحري وذلك بالإضافة إلى ما سبق تبيانه. وهذه الحالات ذكرها القانون البحري على سبيل الحصر والمتمثلة في: حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن، حالة النقل على سطح السفينة، حالة نقل الحيوانات الحية وحالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

2: الإعفاءات الاتفاقية

قد يحدث عملاً أن يتفق أطراف عقد النقل البحري بإعفاء الناقل الذي يمثل عادة شركات ملاحية كبرى من المسؤولية. لذلك قد يلجأ الناقل إلى مجموعة من الشروط في وثيقة الشحن. وهذه الأخيرة قد تكون باطلة بطلان مطلق كما قد تكون صحيحة.

أ: الشروط الباطلة بطلان مطلق

وفقاً للقانون البحري الجزائري يقع باطلاً أي شرط في عقد النقل البحري مفاده إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها. و تنص المادة 811 قانون بحري على أنه يعد باطلاً وعديم المفعول أي شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

- ابعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773، 780، 802، 803 و 804 من القانون البحري.

- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدّته المادة 805 من القانون البحري.

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

تطبيقاً لهذا النص تبطل الشروط الآتية بطلان مطلق.

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من وضع السفينة صالحة للملاحة مع تزويدها بالتسليح والتموين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب جميع أقسامها التي توضع فيها البضائع وجعلها بصفة جيدة لاستقبال البضائع المادة 770 من القانون البحري.

(1)- نصت المادة 8/2 من معاهدة بروكسل على أن " كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو

السفينة من المسؤولية أو يتضمن تخفيف المسؤولية يعتبر باطلاً بطلان مطلق ولا يترتب عليه أثر ما".

- الشرط الخاص بإعفاء الناقل من العناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها.
 - الشرط الخاص بإعفاء الناقل من عمليات انزال البضاعة عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ وبالعناية التي تم تحميلها المادة 780 من القانون البحري.
 - الشرط الخاص بإعفاء الناقل من المسؤولية خلال الرحلة البحرية أي منذ تكفله بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه المادة 802 القانون البحري.
 - الشرط الخاص بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطائه الشخصية أو عن الأخطاء التجارية للريان ولتابعي ومستخدمي الناقل.
 - شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في المادة 805 قانون بحري باستثناء الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة قد وضعت حدود لمسؤوليته بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري
 - شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضائع الذي عقده الشحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.
 - الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤوليته والتزاماته، كما لو اشترط أنه يضمن الأخطاء في الملاحة فهو شرط باطل (المادة 803 من القانون البحري).
- فكل هذه الشروط الباطلة تستفاد من المادة 811 من القانون البحري كما يمكن ملاحظة شروط أخرى في مواد متفرقة، مثلما نصت عليه المادة 742 من القانون البحري على أنه تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية التي تنص على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضاعة عن الشروط المبينة في المادة 790 وهي قيام المرسل إليه بتبليغ الناقل في ميناء التحميل بحصول لأضرار قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم تكن الخسائر ظاهرة فتبليغ عنها خلال ثلاث (03) أيام من استلام البضائع.

ب: الشروط الصحيحة

يمكن للناقل البحري أن يشترط شروط تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون. وذلك ما نص المادة 812 من القانون البحري وذلك في الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال المدة الممتدة بين استلام الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية البدء

في تحميلها على ظهر السفينة. كما يمكن اشتراط الإعفاء خلال الفترة الممتدة بين التفريغ ووضع البضاعة على الرصيف أو إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها. كما يمكن للناقل اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته في حالة نقل الحيوانات أو نقل البضائع على سطح السفينة، وهذا ما استقرت عليه المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية⁽¹⁾ إذ أنه يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية خلال المدة الممتدة من اسلامه البضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تعريفها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، كما يجوز للناقل اشتراط اعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

بالإضافة إلى الشروط الصحيحة التي يمكن للناقل إدراجها تطبيقاً للمادة 812 من القانون البحري، توجد شروط أخرى منها:

أن يشير الناقل على أنه على غير علم بمحتوى البضاعة إذا سلمت له وهي محزومة. وهذا لأن وثيقة الشحن تشكل الإثبات على استلام الناقل للبضاعة التي ذكرت فيها قصد نقلها لذا لا يجوز له أن يدرج شرط عدم علمه بالبضاعة⁽²⁾.

كل هذه الشروط تعتبر صحيحة إذا أدرجها الناقل في وثيقة الشحن وهي في الحقيقة تحقيقاً للتوازن في المصالح بين الناقلين والشاحنين.

ثانياً: التعويض عن مسؤولية الناقل البحري

لقد حدد المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري تحديداً قانونياً، ويقصد منه تحديد حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة. وذلك لتحقيق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

1: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف.

يكون التعويض عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة في حالة الهلاك أو التلف بتحديد مسؤولية الناقل بالنظر إلى إما إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن أو بالنظر إلى وزن البضاعة⁽²⁾.

(1)-قرار مؤرخ في 1979/04/08 ملف رقم 149627 عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا.

(2)-أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.202.

بالنظر إلى وزن البضاعة تحدد المسؤولية بثلاثون (30) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة ومسؤول في حدود لا تتجاوز عشرة آلاف (10000) وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية حسب المادة 805 من القانون البحري التي حدّتها ب65.5 ميلليغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضغوطة. و الملاحظ أن المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية اعتمد على الذهب فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض و الارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له التأثير الكبير على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية لتقلبات اقتصادية عديدة، خاصة وأنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم.

وفي ظل معاهدة بروكسل 1924 كان التعويض ب100 جنيه إسترليني ذهب عن كل طرد أو وحدة، وهذا ما نصت عليه المادة الرابعة/5 من المعاهدة غير أن هذه المادة ألغيت بموجب بروتوكول 1968 وأصبح لا يلزم الناقل في حالة الهلاك أو التلف بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة.

كما يقصد أيضاً بالوحدة الحسابية حق السحب الخاص التي حددها صندوق النقد الدولي بالنظام المالي الذي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملية معينة طبقاً لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية⁽¹⁾، وبمعنى أوسع حقوق السحب الخاصة وحدة ابتداعها صندوق النقد الدولي⁽²⁾ كانت مقومة في البداية على أساس وزن محدد من الذهب الخالص بما يعادل 0.888671 غرام. وفي أول جوبيلية 1974 احتسبت قيمة الوحدة على أساس سلة مجموعة مكونة من ستة عشرة عملة رئيسية، ثم

(1)- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص.180.

(2)- إنضمت الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي بمقتضى القانون رقم 320/63 المؤرخ في 1963/08/31، يتضمن الموافقة على انضمام الجزائر إليها، ج ر عدد 1963/63.

أصبحت هذه المجموعة مكونة من خمسة عملات للدول التي تمثل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية وهي الدولار الأمريكي والجنيه الإسترليني والمارك الألماني والفرك الفرنسي والين الياباني وبتوحيد العملة في دول المجموعة الأوروبية أصبحت المجموعة تشتمل على أربع عملات فقط وهي الأورو، الدولار، الجنيه والين.

إلا أن المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 805 من القانون البحري⁽¹⁾، حدد مبلغ التعويض ب 30 فرنك وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد أو عشرة آلاف وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة. وهي نفسها المبالغ المحددة في بروتوكول 1968.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد أشار إلى إمكانية تحويل مبالغ التعويض المنصوص عليها في قانوناً إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية وذلك بعد استبعاد السعر الرسمي للذهب لأنه لم يعد له وجود في الوقت الراهن إلا في المعاملات التي تربط البنوك المركزية ببعضها البعض، إلا أنه لم يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية لوحدات الشحن التي تحدث عنها.

2: تحديد التعويض في حالة التأخير

إن في حالة تأخر الناقل عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، فإن الناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري⁽²⁾، فالمشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض في تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى وإنما اعتمد على أجره النقل ووضع قيوداً على تعيين الحد الأقصى للتعويض يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري، فهو يفترض أن تثور مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم جزء من البضائع فحسب، ففي هذه الحالة لا يزيد مقدار التعويض على أجره النقل المستحقة عن جميع البضائع إذا تجاوز مرتين ونصف من الأجرة المقررة بموجب عقد النقل البحري هي 120000 دج وتأخر الناقل

(1)-الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

(2)-كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص.128.

في تسليم البضائع التي تقابل أجرة نقلها نصف الأجرة الإجمالية أي 60000 دج ففي هذه الحالة يكون مقدار مرتين ونصف الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة هو 150000 دج ما يجاوز إجمالي أجرة النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض 120000 دج. أما إذا افترضنا في المثال السابق أن الناقل تأخر في تسليم ربع البضاعة، فتكون الأجرة المقررة عنها 3000 دج ويكون مقدار مرتين ونصف أجرة النقل 75000 دج مما يقل عن إجمالي أجرة النقل فيكون الحد الأقصى للتعويض 75000 دج.

المبحث الثاني

تسوية منازعات عقد النقل البحري للبضائع

الحق فائدة يقرها القانون لصالح الأفراد ويشمل هذا إمكانية الالتجاء إلى السلطة القضائية للحصول منها على تقرير هذا الحق وإرجاعه إلى صاحبه إذا ما انتهكت حرمة، إذ طالما أن القانون حرم على الفرد اقتضاء حقه بنفسه وهياً له هذه الحماية بواسطة القضاء، وهذا الحق هو الذي يسمى بدعوى المضرور للحصول على التعويض. فالدعوى هي وسيلة تحريك القضاء لحماية الحق، و بدونها يقف القضاء ساكناً، واللجوء إلى القضاء هو من الحقوق الأساسية التي نص عليها الدستور⁽¹⁾، وبمقتضى الحديث عن الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري بيان دعوى المسؤولية (المطلب الأول)، تقادمها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقه من الناقل المسؤول من الخسارة والضرر الاحق بالبضاعة، ما عليه إلا أن يرفع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً للأحكام المقررة في القانون البحري فالناقل البحري مسؤول وفقاً لأحكام هذا القانون وعلى ما سلف

(1)- الدستور الجزائري لسنة 1996، الصادر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-438، مؤرخ في 07/12/1996، يتعلق بنشر تعديل الدستور الموافق عليه في استفتاء 08/12/1996، معدل ومتمم بقانون رقم 03.02 مؤرخ في 10/04/2002، ج ر عدد 25 الصادرة بتاريخ 14/04/2002، معدل ومتمم بقانون رقم 19.08، مؤرخ في 15/11/2008، ج ر عدد 63 الصادرة بتاريخ 16/11/2008.

ذكره عن هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة الممتدة بين استلامه لها في ميناء الشحن إلى حين تسليمها إلى أصحابها في ميناء التفريغ أو الوصول، وهو كذلك مسؤول عن تأخر وصول البضاعة في الوقت المحدد في العقد أو في مدة معقولة.

الفرع الأول

أطراف دعوى المسؤولية

لعقد النقل البحري حسب تعريفه طرفان هما الناقل والشاحن لكن في بعض الأحيان يشهد تدخل طرف ثالث وهو المرسل إليه كما يتدخل الشخص الأجنبي عن العقد ألا وهو الطرف المضرور.

أولاً: المدعي بمسؤولية الناقل البحري

هناك عدة أشخاص يمكن لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري ويتمثلون في

1: الشاحن

وهو صاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ويكون ذلك على أساس المسؤولية التعاقدية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزاماته الواردة في العقد.

2: المرسل إليه

هو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرف منشأ له ، ونتيجة التعاقد لمصلحة المرسل إليه ينشأ له حق شخصي ومباشر اتجاه الناقل البحري يمكنه الرجوع على الناقل بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم⁽¹⁾. وفي غالب الأحوال أن المرسل إليه هو من يدعي مطالباً بتعويضه عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة. ولإثبات حق المرسل إليه يتعين على هذا الأخير عملاً بأحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشحن التي تعتبر سند لحيازة البضائع و استلامها.

(1)- غير أن القضاء الفرنسي يعتبر عقد النقل البحري عقد ثلاثي الأطراف، فمنذ البداية يكون المرسل إليه منظمًا لعقد النقل. أنظر المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع.

فصدر في هذا الشأن قرار عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 17/12/1996 ملف رقم 145015 قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل و كذا شركة سوناطراك. والرامية إلى تعويض الخسائر لكونهما لم يبررا صفتها كمرسل إليهما بتقديم وثيقة الشحن⁽¹⁾. غير أنه ونظراً للقيمة التجارية و المالية للبضائع المنقولة بحراً فإن المرسل إليه غالباً ما يكتتب عقد تأمين بشأن الأضرار التي قد تصيب بضاعته، وذلك حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه، ولذلك فإن أغلبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين بجانب المرسل إليه، وهذا ما يسمى بدعوى الحلول.

3: الغير

يمكن لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو بسبب التأخير في تسليمها الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري، ولا شك في هذه الحالة أنها تأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، حيث لا يرتبط بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وذلك على خلاف الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل وكذلك المرسل إليه الذي يرتبط بالناقل بموجب فكرة المشاركة للغير. ويترتب على ذلك، أنه يقع على عاتق الغير المضرور إقامة الدليل على عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، كما لا يستفيد الغير في هذه الحالة من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية.

والجدير بالذكر أنه يمكن للغير الرجوع بالمسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حلولة محل المرسل إليه أو إلى جانبه، فالمسؤولية المشاركة هنا هي مسؤولية عقدية⁽²⁾ وهي تسمى

(1)-حسان بوعروج، "مسؤولية الناقل البحري"، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1999، ص.13.

(2)- هذا وقد أكدت المحكمة العليا في قرار مؤرخ في 13/06/2000 ملف رقم 226364 أن التزام الناقل البحري بأدائه تعويضا مدنياً لشركة التأمين زيادة على التعويض الأصلي المترتب عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة دون تبرير يعتبر إثراء بلا سبب.

بدعوى الرجوع، وبالتالي يحل المؤمن محل المرسل إليه بدعوى الحطول المنصوص عليها في المادة 118 من القانون البحري.

ثانياً: المدعى عليه بمسؤولية الناقل البحري

ترفع دعوى المسؤولية الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحراً على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية، كما يمكن للمضرور الرجوع على مجهزة السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

1: الناقل المتعاقد و تابعيه

لقد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في عقد النقل البحري بواسطة وثيقة الشحن مباشرة، فنصت المادة 764 من القانون البحري على أنه إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة الشحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين. فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم تنفيذ الالتزام المترتبة عليه في كل المسافات التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني⁽¹⁾.

يستخلص من هنا أن الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه، وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها، وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل آخر بإنجاز النقل أو جزء منه، ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية. ففي حالة تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلاً عن تنفيذ مرحلة النقل الأول ضمان استمرار تنفيذ

(1)-أنظر المادة 765 من القانون البحري، المرجع السابق.

مراحله بواسطة الناقلين اللاحقين، ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة الشحن مباشرة تغطي جميع مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار، وهذا ما يعرف بالنقل المتتابع.

2: الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو الشخص الذي يتعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها⁽¹⁾، والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس مشرعين آخرين الذين نصوا على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك، مع بقاء الناقل المتعاقد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل.

فالمشرع الجزائري نص على حالة واحدة وهي حالة توقف الرحلة البحرية لسبب ما، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر، وهذا ما نصته المادة 776 من القانون البحري. وهي حالة اضطرارية وليست اتفاقية بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.

3: مجهز السفينة

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

وبمعنى أوسع، فإن مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر. ففي حال نقل البضائع من طرف مالك السفينة لا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل

(1)- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص.78.

البحري للتعرف على مالكةها⁽¹⁾. أما في حالة استئجار السفينة فليس للمرسل إليه إلا الرجوع إلى بيانات وثيقة الشحن للتعرف على الناقل وهذا في حالات عدة. ففي حالة استئجار السفينة لمدة معينة يكون المستأجر حامل لصفة الناقل، وفي حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة مهما كانت المدة فالمؤجر يحتفظ هنا بتسيير السفينة تجارياً، وبالتالي تكون له صفة الناقل البحري وهذا حسب المادة 651 من القانون البحري، وأما في حالة استئجار السفينة بهيكلها فيتمتع المستأجر بالتسيير التجاري ويكون بذلك المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات بما في ذلك مسؤوليته عن تعويض المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

الفرع الثاني

الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري

إن التقاضي في مجال القانون البحري، يكون عن طريق الالتجاء إلى المحكمة المختصة بحيث يكرس للمدعي حق الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محمة ميناء التفريغ وهذا في حدود الاختصاص المحلي، كما يكون أيضاً عن طريق الالتجاء إلى التحكيم إذا تضمن سند الشحن البحري شرطاً لإحالة المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع إلى التحكيم⁽²⁾.

أولاً: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري

من أجل تحديد المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري، يتضمن القانون البحري أحكاماً تسمح في مجملها للمدعي برفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره تسييراً له في التقاضي⁽³⁾. بحيث ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني.

(1)-أنظر المادة 35 من القانون البحري، المرجع السابق.

(2)-حياة شتوان، المرجع السابق، ص.135.

(3)-كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص.179.

يفهم من هنا أن لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختياريين، فالأول يتمثل في أن الدعوى ترفع أمام الجهة القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام أي في مقر إقامة المدعى عليه، فإن لم يكن للمدعى موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي تقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل إقامة معروف فيؤول الاختصاص للجهة القضائية الواقعة بدائرة اختصاصها آخر موطن له.

أما الاختيار الثاني فيتمثل في أن الدعوى ترفع أمام الجهة القضائية الواقعة بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقعة بدائرة اختصاصها ميناء تفريغ الكائن بالتراب الوطني⁽¹⁾. وهذا يدل على أن محاكم كل من ميناء الشحن والتفريغ مختصين إذا كان في حدود التراب الوطني.

لهذا ولقد أصدرت المحكمة العليا عدة قرارات أين خولت وأعطت للمدعى حق اللجوء أو الامتثال أمام أي محكمة فاصلة في المواد البحرية وذلك بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ أنه لا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي من الاستفادة بهذا الحق.

ثانياً: التحكيم في دعوى مسؤولية الناقل البحري

يتميز التحكيم بكثير من المزايا مما يجعل المتخاصمين يفضلونه على المحاكم و الهيئات القضائية الرسمية، وهذا ما يصطلح تسميته بالطرق البديلة لحل النزاعات، فهو نظام يوفر مناخاً ملائماً وجيداً للمعاملات التجارية التي تتميز بالسرعة. وهو ما لا يتناسب مع القضاء العادي الذي مازالت تعتبر بطء إجراءات الدعوى وإطالة أمد التقاضي أحد عيوبه الرئيسية، عيوب لا تطرح بالحدة نفسها في التحكيم، أضف إلى ذلك شعور الأطراف بالرضا والاطمئنان إذ في التحكيم إرادة هؤلاء تلعب دورها كاملاً، فهم من يقومون باختيار المحكم مما يفرض معه ثقتهم في هذا الأخير من حيث كفاءته وحياده.

(1)- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 225.

للجوء إلى التحكيم مبررات اقتصادية أيضاً، إذ كثيراً ما يتخوف المستثمرون الأجانب من الهيئات القضائية الوطنية ويرفضون عرض نزاعاتهم أمامها لتولد الاقتناع لديهم بصعوبة حياد القاضي وصعوبة ضمان عدم انحيازه لمواطنيه.

ينقسم التحكيم من ناحية من يتولاه إلى نوعين، فالأول يتمثل في التحكيم الذي يتم من قبل مؤسسة تحكيمية دائمة ذات هيكل عضوي وإداري ويتدخل في العملية التحكيمية تنظيمياً وإدارة إشرافاً. وهو ما يسمى بالتحكيم المؤسساتي، ومن أمثلة ذلك غرفة التحكيم البحري بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري بباريس⁽¹⁾.

أما النوع الثاني فإنه يرجع للأطراف أنفسهم تنظيم إدارة التحكيم دون اللجوء إلى هيئة تحكيمية منظمة وقائمة وهذا هو التحكيم الحر، حيث يتفق الأطراف مثلاً على تعيين المحكمين ومقر التحكيم والقانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، ولتسهيل الأمور على المتخاصمين وضعت هناك لائحة تعرف بلائحة اليونسترال.

ينقسم أيضاً التحكيم بالنظر إلى طبيعته، إلى تحكيم داخلي وتحكيم دولي أو أجنبي. أما من حيث القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع في التحكيم، فإرادة الأطراف تلعب دوراً هاماً، إذ يتم تحديد القانون الواجب التطبيق وهو القانون الذي على محكمة التحكيم تطبيقه من أجل الفصل في النزاع، ومرة أخرى أيضاً يلجأ إلى محكمة التحكيم كحل احتياطي في حال عدم الأطراف.

هذا يعني أنه تكرر حرية واسعة لهذه المحكمة، إذ متى اتضح لها عدم وجود اتفاق بين الأطراف كان لها الحق في تطبيق ما تراه ملائماً من أعراف وقوانين. وهذا عن البادئ الأساسية للتحكيم بصفة عامة أما في الجزائر فكثيراً ما وصف الموقف المعتمد عندنا حول التحكيم بالموقف المتناقض، إذ في الوقت الذي كان الخطاب السياسي يظهر عداوة لهذا التحكيم لم تكن تخلو بالمقابل على المستوى العملي العقود المبرمة بين مؤسسات عمومية جزائرية وأخرى أجنبية من شروط التحكيم.

(1) -و كذلك حددت المنظمة الدولية لتحكيم البحري، في المادة الأولى من لائحتها، النزاعات المنظورة أمامها بأنها التحكيم المتعلق بالتجارة البحرية و منها التحكيم المتعلق بالفصل في المنازعات المتعلقة بمشارطات الايجار السفن و عقود النقل البحري.

المطلب الثاني

تقديم دعوى مسؤولية الناقل البحري

تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية، أحكاماً خاصة لتقديم دعوى المسؤولية في مادة النقل البحري. فاتفاقية بروكسل وبموجب بروتوكول 1968 المعدل للمعاهدة الذي نص على إلغاء البند الرابع من الفقرة 6 من المادة 3 المتعلق بتقديم أقر بأنه في جميع الأحوال يعفى الناقل من المسؤولية أياً كانت فيما يتعلق بالبضائع إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، ومع ذلك يجوز إطالة هذه المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى⁽¹⁾.

والقانون البحري الجزائري أرسى أحكاماً خاصة بتقديم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، فلم يقصر حكم التقديم على دعوى مسؤولية الناقل البحري فأورد حكماً خاصاً بتقديم دعوى الرجوع التي تخص المؤمن.

حيث نص المشرع الجزائري أن الدعوى المرفوعة على الناقل البحري للتعويض عن الخسارة التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن تتقدم بمرور سنة واحدة وهذا حسب نص المادة 743 من القانون البحري⁽²⁾، كما يجوز للأطراف أن يتفقوا على تأجيل أجل رفع الدعوى إلى عامين من تاريخ وقوع الضرر.

وهذا عكس اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي نصت بتقديم جميع الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحراً بمضي سنتين وبما فيها دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهذا حسب نص المادة 20 منها.

(1)-يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الثاني، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، العدد الثالث، سبتمبر 1984، ص.82.

(2)-تنص المادة 743 ق ب ج على أنه: "تتقدم كل دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الاضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد. بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق الاطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى".

الفرع الأول

أجل بداية التقادم

إن المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على حساب مواعيد التقادم هاته، مما استوجب الرجوع إلى أحكام القانون المدني، فتحسب مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري وفي جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عموماً بالأيام، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيها.

ففي هذه الحدود قررت الغرفة البحرية و التجارية أن تاريخ سريان مهلة التقادم هو تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وهذا يعني أن مدة التقادم تبدأ من يوم تسليم البضاعة (حالة تسليم البضاعة) أو اليوم الذي يجب أن تسلم فيه (حالة عدم تسليم البضاعة).

فإذا كان ثمة تسليم للبضاعة فإن المدة تحسب من تاريخ ذلك التسليم⁽¹⁾، إذا استغرق التسليم عدة أيام فإنها تحسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه. كما لا يعتبر تسليمًا فعلياً إلى المرسل إليه أو ممثله، تسليم البضاعة إلى الجمارك إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة.

أما في حالة عدم تسليم البضاعة فإن المدة تحسب من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ففي حالة هلاك البضاعة كلياً فإنه يرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة، ومن ثم فإن الناقل يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبداية لسريان التقادم.

الفرع الثاني

وقف و انقطاع التقادم

إن وقف التقادم يقصد به تعطل و امتناع سريان التقادم حيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفاً فيها، فإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفاً فيها⁽²⁾.

(1)-أنظر المادة 742 ق ب ج، المرجع السابق.

(2)-فؤاد ضاهر، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري، الجزء الثالث، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001،

وهذا أن المشرع الجزائري لم ينص على أسباب وقف وانقطاع التقادم في القانون البحري مما استوجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني.

بينما الانقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه الدّة كأنها لم تكن ويبدأ حساب سريان مدّة التقادم من جديد. هذا وأن التقادم ينقطع بالمطالبة القضائية أمام محكمة غير مختصة سواء محلياً أو نوعياً، كما ينقطع أيضاً الحجز بنوعيه سواء تحفظي أو تنفيذي.

أو ينقطع التقادم بإقرار الناقل بحق المرسل إليه سواء كان اقرار صريح أو ضمنى، إذ يعتبر هذا الأخير كذلك أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهوناً رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين، والإقرار الذي يؤدي إلى قطع التقادم هو الإقرار الذي يتضمن الاعتراف بحق صاحب الحق في البضاعة والتعويض عن المسؤولية عند فقدانها⁽¹⁾، أي يلتزم أن يكون الاعتراف قاطعاً في معناه.

ولا ينقطع التقادم بمجرد إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إلا إذا أمكن أن يستخلص منها إقراراً بالمسؤولية ينشأ التزامات جديدة على عاتق الناقل البحري، وفي حالة ما إذا لجأ الخصوم أو الأطراف في عقد النقل البحري للبضائع إلى التحكيم، من المقرر أن مشاركة التحكيم والتوقيع عليها لا يقطع مدة التقادم وإنما تقطعه الطلبات التي يقدمها المضرور للمحكّمين أثناء السير في التحكيم إذا كانت تتضمن تمسكه بحقه.

(1)-EL KHALIFA MED El Kamel, le connaissance, les transports maritimes, fascicule n°1, Dar Houma, Algérie, 1998.

المبحث الثالث

انقضاء عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري للبضائع كسائر العقود المشابهة له، له بداية كما له أيضاً نهاية بحيث أن هذا الأخير ينقضي بطرق كثيرة وتؤدي إلى توقف إجراءاته عن السير، فعقد النقل البحري للبضائع ينقضي بتنفيذه أي تنفيذ الأطراف كافة الالتزامات الملقاة على عاتقهم (المطلب الأول). وكما ينقضي أيضاً هذا العقد قبل تنفيذه وذلك بسبب القوة القاهرة أو بسبب عدم قيام أحد المتعاقدين بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الطرق العادية لانقضاء عقد النقل البحري للبضائع

كما قلنا آنفاً فإن عقد النقل البحري للبضائع ينقضي بتنفيذ كل من الشاحن والناقل الالتزامات الملقاة على عاتق كليهما، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وبالمقابل يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرة المتفق عليها⁽¹⁾.

الفرع الأول

تنفيذ الشاحن لالتزاماته

يلتزم الشاحن على الأساس بدفع أجرة النقل المتفق عليها إلى الناقل مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه، وهذا يعني أن الشاحن يلتزم بدفع أجرة النقل، إلا أنه قد يكون هناك اتفاق على أن يقوم المرسل إليه بدفعها عند الوصول. بذلك تكون ذمة الشاحن قد أبرئت فيما يخص المسؤولية عند عدم القيام بالالتزام.

الفرع الثاني

تنفيذ الناقل لالتزاماته

بالمقابل يلتزم الناقل البحري بتنفيذ التزاماته هو أيضاً، المتمثلة في نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول مراعيًا بذلك سلامة البضاعة في كل مراحل البحرية بدءاً من الشحن وصولاً إلى التفريغ وتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني⁽²⁾. ولهذا يكون هذا

(1)-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.295.

(2)-أنظر المادة 739 ق ب ج، المرجع السابق.

الأخير قد قام بكل الالتزامات الملقاة عليه وسبب إلى انتهاء العلاقة التعاقدية بينه وبين الطرف الآخر بتحقيق نتيجة المرجوة من العقد.

المطلب الثاني

الطرق الغير عادية لإنقضاء عقد النقل البحري للبضائع

ينقضي عقد النقل البحري للبضائع قبل أن يتم تنفيذه بسبب القوة القاهرة أو عدم قيام أحد الأطراف بتنفيذ التزاماتهم.

الفرع الأول

انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة

يترتب على القوة القاهرة إما تأخير تنفيذ العقد أو استحالة تنفيذه، فإذا نشأ عن القوة القاهرة تأخير تنفيذ العقد كما لو هبت عواصف وأنواء عاقت سفر السفينة مؤقتاً، ظل العقد نافذاً دون زيادة في الأجرة أو تعويض عن تأخير، على أن العقد يفسخ بقوة القانون إذا كان التأخير يؤدي إلى فسخ الصفقة التجارية التي أبرم العقد من أجلها⁽¹⁾.
أما إذا ترتب على القوة القاهرة استحالة تنفيذ العقد، كحظر تصدير البضاعة أو فرض حصار بحري على ميناء الوصول، فإن العقد يفسخ بقوة القانون بلا تعويض لأحد الطرفين على الآخر وهذا حسب المادة 740 ق ب ج⁽²⁾.
وإذا طرأت القوة القاهرة قبل سفر السفينة وبعد البدء في تنفيذ العقد، فيتقرر الفسخ لقاء تعويض عند الاقتضاء والأحكام المقدمة محض تطبيق للقواعد العامة.

(1)- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.295.

(2)- تنص المادة 740 ق ب ج على أنه: " يفسخ عقد النقل البحري إذا وقع بناء على حالة القوة القاهرة ما يمنع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل أو يؤخر قيامها به، بحيث يستحيل القيام بالنقل في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن ودون خطر بالنسبة للناقل في الالتزام بمسئوليته. وفي هذه الحالة يفسخ العقد دون ضرر بالنسبة لطرفي العقد".

الفرع الثاني

انقضاء العقد بسبب عدم قيام الأطراف بتنفيذ الالتزامات

ينقضي عقد النقل البحري للبضائع لعدم قيام الشاحن و الناقل البحري بتنفيذ الالتزامات الملقاة عليهم.

أولاً: عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزاماته

إذا لم يتم الشاحن بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد، جاز للناقل طلب فسخ العقد والتعويض وفقاً للقواعد العامة. و تطبيقاً لذلك إذا لم يأت الشاحن بالبضاعة المتفق عليها جاز للناقل أن يطلب فسخ العقد مع التزام الشاحن بدفع الأجرة كاملة. بيد أنه إذا شحن الناقل بضاعة أخرى بدلاً من بضاعة الشاحن، كان للشاحن ثلاثة أرباع أجرة البضاعة المشحونة. وإذا أخرج الشاحن بضاعته من السفينة أثناء السفر، وجب عليه دفع الأجرة كاملة⁽¹⁾.

ثانياً: عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته

إذا لم يتم الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد، بأن لم يضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما، جاز للشاحن أن يطلب فسخ العقد⁽²⁾، وله أيضاً أن يطلب تعويضاً عما لحقه من ضرر بسبب عدم التنفيذ تطبيقاً للقواعد العامة. وقد ينص في العقد على اعتباره مفسوخاً من تلقاء نفسه إذا لم تبحر السفينة في تاريخ معين أو إذا أعلنت الحرب من دولة معينة، وقد يحتفظ الناقل البحري أحياناً لنفسه بالحق في فسخ العقد دون تعويض إذا لم تستوف السفينة حمولتها من البضائع في زمن معين. فهو يقبل البضاعة من الشاحن و يشترط عليه أنه لم يجد بضاعة تكمل حمولة السفينة، فإن له الحق في فسخ العقد.

(1) - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.296.

(2) - أنظر المادة 741 من القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

خاتمة

بعد دراستنا لموضوع عقد النقل البحري للبضائع نستنتج أن النقل البحري يعتبر من أهم عقود النقل التي يعقدها الأشخاص من أجل نقل البضائع من مكان إلى آخر نظرا للحمولة التي يمكن للسفن شحنها، هذا ما أوجب وضع قواعد تحكم عملية النقل البحري للبضائع خاصة بعد ظهور مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري بين الناقلين وأصحاب البضاعة وظهر مشكل اختلال التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع ، ذلك بمحاولة الناقلين وضع في عقود النقل تنفق مع مصالحهم واعفاء أنفسهم من المسؤولية، هذا ما أدى بأصحاب البضاعة بالتدخل والمطالبة بحماية مصالحهم، كل هذا دفع إلى ظهور معاهدات دولية تعمل على إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، من بين هذه المعاهدات نجد معاهدة بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد مجموعة من القواعد المتعلقة بسندات الشحن حيث حرصت هذه المعاهدة على جعل التزامات الناقل من النظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها، كما كرّست حماية للشاحنين بتقديرها العديد من أسباب الإغفاء من المسؤولية. لكن رغم ما حققته هذه الاتفاقية في تقريب مطالب أطراف عقد النقل البحري للبضائع إلا وأنها لم تخلوا من النقائص، هذا ما أدى إلى انعقاد اتفاقية هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة والتي تتعلق بنقل البضائع عن طريق البحر وذلك سنة 1978 .

أدى اهتزاز الثقة بين الناقلين والشاحنين وعدم استقرار المعاملات التجارية البحرية وفقدان صفة التوحيد لأحكام النقل البحري وانقسام اتجاه الدول بين أن تكون عضو في معاهدة بروكسل أو أن تكون عضو في اتفاقية هامبورغ. لذلك استحدثت اتفاقية للنقل البحري للبضائع تعرف باتفاقية روتردام في سنة 2008، ويرجع ذلك أن الظروف التجارية والاقتصادية والتكنولوجية التي ابرمت خلالها الاتفاقيات السابقة قد تغيرت خاصة بعد ظهور الحاويات، وهذا بمبادرة اللجنة البحرية الدولية. ازداد الوضع تأزما حيث تتردد الدول حول المصادقة على هذه الاتفاقية خوفا من الانقسام الى ثلاث اتفاقيات.

أما في ما يخص الجزائر فقد صادقت على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتضمن تشريعها البحري الصادر سنة 1976 ذات الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة وهذا منعاً لازدواجية التشريع في مادة النقل البحري للبضائع. فأبقى المشرع الجزائري بعض أحكام اتفاقية بروكسل، كما استمد بعضها من البروتوكول المعدل لها سنة 1968.

وبعد أن رفع الاحتكار عن استغلال خدمات النقل البحري للبضائع، وفتح مجاله أمام الأشخاص الطبيعيين الخاضعين للقانون الجزائري، وأضاف في مجال أحكام عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن عبارات مختلفة والواردة 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 ولأجل تجنب المنازعات وتشجيع إنشاء الممثلات التجارية في الداخل والخارج. كما أخضع نقل المواد الخطرة والمواد الغذائية الموجهة إلى الاستهلاك البشري والحيواني، للقواعد والمقاييس والاستعمالات والممارسات البحرية الدولية المطبقة في هذا الشأن.

وفي الأخير يمكن القول أن المشرع الجزائري يجب أن يكون نوعاً ما قاطعاً، لأنه كان يأخذ عن كل من البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل وكذا اتفاقية هامبورغ. وذلك لما ينجم عنه من تنازع في القوانين في مختلف العلاقات التي تربطه بمختلف الدول. حيث يجب عليه وضع حد لمختلف الممارسات غير الشرعية التي تمس بالنشاط سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وسد الثغرات والنقائص التي تشوبه، وهذا دون الأخذ بعين الاعتبار موقف أو رأي الدول الأخرى عن هذا الأمر وذلك عن طريق الأخذ بإيجابيات هذه الاتفاقيات لوضع قواعد قانونية في المجال البحري تخدم بصفة متوازنة وموازية أطراف العقد. وأيضاً إدخال نظام سجلات النقل الإلكترونية إلى جوار مستندات النقل الورقية لتفادي كل التعقيدات التي كانت تترتب على استخدام هذه الأخيرة، مع طرق لضمان أمن وسلامة الإرسال الإلكتروني.

ويتوجب على المشرع الجزائري التدخل بصفة استعجالية لتعديل نصوص القانون البحري المنضمة لعقد النقل البحري بما يتفق والأحكام الدولية التي أعادت التوازن العقدي إلى الحد المعقول وخففت من آثار المسؤولية المحدودة للناقل البحري. خاصة وأن التطور المذهل في ميدان نقل التجارة الدولية بحراً يحتاج إلى أن يواكبه تطور مماثل في التشريع البحري لتنظيم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع، وهم الشاحنون والناقلون بشكل عادل ومتوازن دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين، أو تفريط في حماية الشاحنين، بسن تشريع بحري عصري للنقل البحري يواكب الثورة المتجددة للحاويات و نهضة تكنولوجيا المعلومات، وظهور التجارة الإلكترونية، ناهيك عن ازدهار فنون بناء السفن. و تشريع يرسى

دعائم الاستقرار في المعاملات التجارية، ويعمل على إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية ويساهم في قيام التعاون الاقتصادي بين الجميع على أساس المساواة. كما يتوجب إنشاء لجنة وطنية لتطوير التجارة و النقل، ويشترك في عضويتها أساتذة باحثين و أخصائيين في هذا المجال، من أجل العمل على تحديث ممارسات و قوانين النقل البحري والتجارة، وذلك بتقديم كل ما هو مستحدث وتبسيط الاجراءات والمستندات المستخدمة في النقل البحري.

قائمة المراجع

أولاً: اللغة العربية

1: الكتب

- * أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- * حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- * رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية، دون دار النشر، دون بلد النشر، 2002.
- * طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية والثالثة، عمان، 2008/2007.
- * عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- * عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية للنشر والتوزيع الإسكندرية، 2002.
- * علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2001.
- * عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
- * عبد الرزاق أحمد السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت/ لبنان، 1998.
- * عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1987.
- * علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، 1975.
- * فؤاد ضاهر، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري، الجزء الثالث، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2007.
- * فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، 1996.

- *كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- *كمال حمدي، اتفاقيات الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- *كمال حمدي، النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة النشر.
- *لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
- *مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي، دون بلد النشر، 2006.
- *مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية للنشر، الإسكندرية، 2005.
- *محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- * محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي للاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- *محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- * مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الإسكندرية، البنود من 29 إلى 40.
- *مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهيم، أساسيات القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة النشر.
- *هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، 2008.
- *هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999.
- *هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.

2: المذكرات

* أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2009.

* حياة شتوان، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006/2005.

* سليم بودليو، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة باجي مختار، 2000/1999.

3: المقالات والمجلات

* حسان بوعروج، "مسؤولية الناقل البحري"، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1999.

* يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الثاني، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، العدد الثالث، سبتمبر 1984.

4: النصوص القانونية

أ: الاتفاقيات الدولية

* معاهدة بروكسل خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، وعدلت بموجب بروتوكول فسبي 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979. ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها في الوقت الحالي 48 دولة.

* اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، و المسماة بقواعد هامبورغ، المنشورة في الجريدة الرسمية رقم 3953، الصادرة في 03 أوت 1988، الرباط، 1986.

ب: النصوص التشريعية

* الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 13/10/1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، مؤرخة في 10/04/1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47 مؤرخة في 27/06/1998.
* الأمر رقم 75-59، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

ج: النصوص التنظيمية

* مرسوم رقم 252/86 المؤرخ في 07/10/1986 المتضمن المصادقات على الاتفاقيات المتعلقة بمدونة قواعد سلوك لاتحادات الخطوط البحرية الموقعة بجنيف في 04/04/1974، ص 1681.

* مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02/03/1964، المتضمن انضمام الجزائر إلى معاهدة بروكسل 1964، ج ر رقم 28/1964.

* قانون رقم 320/63 المؤرخ في 31/08/1963، يتضمن الموافقة على انضمام الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي، ج ر عدد 63/1963.

* قانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم للأمر 80/76، الجريدة الرسمية رقم 47، لسنة 1998.

د: القرارات القضائية

* قرار مؤرخ في 08/04/1979 ملف رقم 149627، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا.

* قرار المحكمة العليا المؤرخ في 13/06/2000 ملف رقم 226364.

5: المراجع الإلكترونية

* اتفاقية بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، www.admiraltylawguide.com

* اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، www.adla. Justice. Gov.ma

ثانياً: اللغة الفرنسية

1 : OUVRAGES

*EL KHALIFA Med el Kamel, le connaissance, les transports maritimes, fascicule n°1, dar Houma, 1998.

*Ph. DELEBECQUE, la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, et la liberté contractuelle, annuaire de droit maritime et océanique, 2008.

2 : MEMOIRE

*Abdelouahab MAOUCHI, le contrat de la conteneurisation de transport maritime de marchandises, mémoire d'obtention du diplôme de licence en sciences économique, université de Bejaia, 2009/2010.

3 : ARTICLES DE REVUES

*Fatima BOUKHATMI, un symposium sur les transports maritimes à l'aube de III^{ème} millénaire, le phare n°18 octobre 2000.

*JB. RACINE, le retard dans le transport maritime de marchandise, revue trimestrielle de droit commerciale, 2003.

الفهرس

1.....	مقدمة.....
6.....	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع.....
7.....	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع.....
7.....	الفرع الأول: التعريف الفقهي.....
8.....	الفرع الثاني: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية.....
8.....	أولا: وفقا لاتفاقية بروكسل 1924.....
9.....	ثانيا: وفقا لمعاهدة هامبورغ 1978.....
10.....	ثالثا: وفقا لقواعد روتردام 2008.....
10.....	الفرع الثالث: تعريف المشرع الجزائري.....
11.....	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع.....
11.....	الفرع الأول: عقد رضائي.....
12.....	الفرع الثاني: عقد ملزم للجانبين.....
12.....	الفرع الثالث: عقد من عقود الإذعان.....
13.....	الفرع الرابع: عقد من العقود التجارية.....
14.....	المبحث الثاني: أطراف وعناصر عقد النقل البحري للبضائع.....
14.....	المطلب الأول: أطراف عقد النقل البحري للبضائع.....
14.....	الفرع الأول: الشاحن (shipper).....
15.....	الفرع الثاني: الناقل (carrier).....
15.....	الفرع الثالث: المرسل إليه (consignée).....
16.....	المطلب الثاني: عناصر عقد النقل البحري للبضائع.....
16.....	الفرع الأول: عملية النقل.....
17.....	الفرع الثاني: البضاعة.....
18.....	الفرع الثالث: أجره النقل.....
18.....	المطلب الثالث: تنظيم عقد النقل البحري للبضائع.....
18.....	الفرع الأول: التنظيم الدولي لعقد النقل البحري للبضائع.....
18.....	أولا: التنظيم القانوني لعقد النقل البحري للبضائع.....

19.....	1: الاتفاقيات الدولية.
20.....	أ: اتفاقية بروكسل
20.....	ب: اتفاقية هامبورغ.
21.....	2: مصادر أخرى.
22.....	ثانيا: التنظيم المؤسسي لعقد النقل البحري للبضائع.
22.....	1: المنظمة البحرية الدولية.
22.....	2: اللجنة البحرية الدولية.
22.....	3: المؤتمرات البحرية.
23.....	الفرع الثاني: التنظيم الوطني لعقد النقل البحري للبضائع.
23.....	أولاً: القانون البحري.
24.....	ثانياً: القوانين الأخرى.
24.....	1: القانون المدني.
24.....	2: القانون التجاري.
24.....	المبحث الثالث: إثبات عقد النقل البحري للبضائع.
25.....	المطلب الأول: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثيقة الشحن.
25.....	الفرع الأول: تعريف وثيقة الشحن.
25.....	الفرع الثاني: تمييز سند الشحن عن بعض الوثائق المشابهة له.
26.....	أولاً: تمييز سند الشحن وأوامر التسليم.
26.....	ثانيا: سند الشحن ووثيقة النقل البحري.
26.....	ثالثاً: تمييز سند الشحن ومشاركة الإيجار.
26.....	رابعاً: سند الشحن ووثيقة حجز النقل.
26.....	الفرع الثالث: وظائف و بيانات وثيقة الشحن.
27.....	أولاً: وظائف وثيقة الشحن.
27.....	ثانيا: بيانات وثيقة الشحن.
29.....	الفرع الرابع: طرق تداول وثيقة الشحن.
30.....	الفرع الخامس: حجية وثيقة الشحن في الإثبات.

30.....	أولاً: العلاقة بين الشاحن والناقل
31.....	ثانياً: العلاقة بين الناقل والغير
33.....	المطلب الثاني : اثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثائق و وسائل أخرى
33.....	الفرع الأول: اثبات العقد بوثائق أخرى
33.....	أولاً: وثائق النقل الأخرى
34.....	ثانياً: وثائق أخرى
35.....	الفرع الثاني: إثبات العقد بمختلف وسائل الإثبات
37.....	الفصل الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع
39.....	المبحث الأول: الالتزامات والمسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع
39.....	المطلب الأول: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع
39.....	الفرع الاول: التزامات الشاحن
39.....	أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة
40.....	ثانياً: الالتزام بدفع الأجرة
41.....	الفرع الثاني: التزامات الناقل
41.....	اولاً: قبل بدء الرحلة البحرية
41.....	1: جعل السفينة صالحة للسفر
42.....	2: تسلّم البضاعة من الشاحن
43.....	3: الالتزام بشحن البضاعة
43.....	4: الالتزام برص البضاعة
44.....	ثانياً: أثناء الرحلة البحرية
44.....	1: نقل البضاعة
45.....	2: المحافظة على البضاعة
45.....	3: تحديد ميناء الوصول
46.....	ثالثاً: عند انتهاء الرحلة البحرية
46.....	1: الإخطار بالوصول
46.....	2: تفريغ البضاعة

47.....	3: تسليم البضاعة.....
47.....	الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه.....
47.....	أولاً: تسلّم البضاعة.....
48.....	ثانياً: دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول.....
48.....	المطلب الثاني: المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع.....
48.....	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري.....
48.....	أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
49.....	ثانياً: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
50.....	ثالثاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
50.....	1: الهلاك.....
51.....	2: التلف.....
53.....	3: التأخير.....
53.....	الفرع الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري.....
53.....	أولاً: اعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....
54.....	1: الإعفاءات القانونية.....
56.....	2: الاعفاءات الاتفاقية.....
56.....	أ: الشروط الباطلة بطلان مطلق.....
57.....	ب: الشروط الصحيحة.....
58.....	ثانياً: التعويض عن مسؤولية الناقل البحري.....
58.....	1: تحديد التعويض في حالة الهلاك أو التلف.....
60.....	2: تحديد التعويض في حالة التأخير.....
61.....	المبحث الثاني: تسوية منازعات عقد النقل البحري للبضائع.....
62.....	المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
62.....	الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية.....
62.....	أولاً: المدعي بمسؤولية الناقل البحري.....
62.....	1: الشاحن.....

62.....	2: المرسل إليه
63.....	3: الغير
64.....	ثانيا: المدعى عليه بمسؤولية الناقل البحري
64.....	1: الناقل المتعاقد وتابعيه
65.....	2: الناقل الفعلي
65.....	3: مجهز السفينة
66.....	الفرع الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري
66.....	اولا: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري
67.....	ثانيا: التحكيم في دعوى مسؤولية الناقل البحري
69.....	المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري
70.....	الفرع الأول: أجل بداية التقادم
71.....	الفرع الثاني: وقف وانقطاع التقادم
72.....	المبحث الثالث: انقضاء عقد النقل البحري للبضائع
72.....	المطلب الأول: الطرق العادية لانقضاء عقد النقل البحري للبضائع
72.....	الفرع الأول: تنفيذ الشاحن لالتزاماته
73.....	الفرع الثاني: تنفيذ الناقل لالتزاماته
73.....	المطلب الثاني: الطرق الغير عادية لانقضاء عقد النقل البحري للبضائع
73.....	الفرع الأول: انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة
74.....	الفرع الثاني: انقضاء العقد بسبب عدم قيام الأطراف بتنفيذ الالتزامات
74.....	أولا: عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزاماته
74.....	ثانيا: عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته
75.....	خاتمة
79.....	قائمة المراجع
86.....	الفهرس