

جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة
كلية الحقوق والعلوم السياسية



قسم الحقوق

عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر في الحقوق

تخصص: إدارة أعمال

تحت إشراف الأستاذ :

* سواعدي الجيلالي

إعداد الطلبة:

* عزوز رزيقة

* أحمد مسعود زهرة

لجنة المناقشة:

(1) د..... رئيسا

(2) د..... مشرفا و مقرا

(3) د..... عضوا

جوان: 2015



شكر وتقدير

نشكر الله و نحمده حمده كثيرا طيبا مباركا فيه
الذي هدانا لهذا و ما كنا لنهتدي لو لا هدانا الله
و الحمد لله الذي لم يجعل العلم حكرا على الرجال فحسب
و إنما كان فريضة على كل مسلم و مسلمة
و الصلاة و السلام على رسول الله الذي قال
"اطلبوا العلم من المهد إلى اللحد" و كما قال "
من لا يشكر الناس فلم يشكر الله " لذا اشكر كل من ساهم من قريب
و من بعيد و من سهر و قام و من قعد و قام لأجل تقدمنا للإمام شكرا
للأهل و إلى الأستاذ سواعدي
وشكرا للأساتذة
و شكرا لكل العمال الإداريون في كل أطوار الدراسة .
وإلى الطالبة موساوي حليلة



إهداء

دخلت المدرسة وها أنا ذا سأخرج منها و ماخلفت فيها إلا هذه المذكرة التي ستخلد مشواري الدراسي و تكون كدليل لوصولي إلى النهاية رغم العناء و الصعوبات التي تلقيتها حاملة معها إهدائي: . إلى من تحفوا الروح إليها و يحن الفؤاد والجوارح لمناداتها إلى من وسع الله جناحها لعطائها ,إلى من أتمنى لها من الجنة مياه الكوثر ومن الدنيا مياه زمزم إلى التي أعطها الإسلام ثلث البر و الإحسان "أمي الغالية" . إلى من فارق دربي و كان أمله أن يراني أبلغ هذا المستوى " أبي رحمه الله " و إلى عمي "يجي" و عمي "علي" "اللدان واصلا بي الطريق الذي تركني فيه أبي. .

إلى من تقاسمت معهم حلوة العيش و مره إخوتي و أخواتي : فوزية، عائشة، فتيحة ، حياة عبد القادر ،أبوبكر ،علي و أزواجهن : محمد ،جلول ،عمر وخطيبة أخي فوزية .

إلى أبناء أخواتي .:

شهناز ، وفاء، بدر الدين، إيمان ،سلسبيل ،دعاء ،محمد عبد الغفار. .

إلى من شاركتم فرحتي وشكوت إليهم همي و كشفت لهم عن أسراري صديقاتي : أمال فطيمة الزهراء ، نعيمة واللواتي لا يمكنني أن أمر على أسمائهن دون ذكرها :خديجة ، سارة ، أمينة ، حنان، فاطمة، فطيمة ، فايزة ،حنان ،سميرة ، سهيلة ، هدى .وإلى صديقاتي اللواتي جمعني بهم سقف واحد

وإلى من تكبدت معي مشاق إنجاز هذا البحث وإلى عائلتيها الكريمتين الزميلة رزيقة

زهرة



اهداء



خطة الدراسة

مقدمة

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

المبحث الأول : ماهية عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الثالث: تمييزه عن غيره من العقود

المطلب الثاني: عناصر عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الأول: أطراف العقد

الفرع الثاني: الرضي

الفرع الثالث: المحل

الفرع الرابع: أجرة النقل

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: إثبات العقد بسند الشحن

الفرع الأول: تعريف بسند الشحن

الفرع الثاني: حجية الشحن في الإثبات

الفرع الثالث: حجية سند الشحن

الفرع الرابع: وظيفة سند الشحن

المطلب الثاني: إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى

الفرع الأول: الإيصال المؤقت

الفرع الثاني: سند من أجل الشحن (وثيقة الناقل متعدد الوسائط)

الفرع الثالث: أوامر التسليم

الفرع الرابع: وثيقة الشحن الإلكترونية

المبحث الثالث: آثار عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول:التزامات الناقل البحري

الفرع الأول: التزاماته قبل الرحلة

الفرع الثاني: التزاماته أثناء الرحلة

الفرع الثالث: التزاماته بعد تمام الرحلة البحرية

المطلب الثاني: التزامات الشاحن و المرسل إليه

الفرع الأول:التزامات الشاحن

الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفرع الأول:أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفرع الثاني:حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

المطلب الثاني:الإعفاء من المسؤولية

الفرع الأول:الإعفاءات القانونية

الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية

الفرع الثالث: الأشخاص المستفيدين من الإعفاء

المبحث الثاني: التعويض عن المسؤولية

المطلب الأول: التعويض في حالة المسؤولية المحدودة

الفرع الأول: التحديد القانوني

الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي

المطلب الثاني: التعويض في حالة المسؤولية غير المحدودة

الفرع الأول: حالات المسؤولية الغير محدودة

الفرع الثاني: تقدير التعويض

المبحث الثالث: دعوى المسؤولية

المطلب الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة

الفرع الأول: أطراف الدعوى

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة

الفرع الثالث: الإخطار

المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية

الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم

الفرع الثاني: بدأ سريان مدة التقادم

الفرع الثالث: نطاق التقادم وقف و انقطاع التقادم

المطلب الثالث: التحكيم

الفرع الأول: اتفاق التحكيم

الفرع الثاني: القانون المطبق على اتفاقية التحكيم

الفرع الثالث: مكان التحكيم

الخاتمة

مقدمة

مقدمة:

يأتي في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان إلى آخر

و تأتي أهمية السفن في نقل البضائع و استئثارها كوسيلة نقل بقدرة فائقة على نقل الحملات الضخمة التي يستعصى نقلها بالطائرات، كما أن السفن تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضفي عليها ميزة لا تتوفر في وسائل النقل البري ومن هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات التجارية الدولية مما يسفر اهتمام تشريعي البالغ بها لتنظيم أحكامها، سواء على الصعيد الدولي بتنازع في الوقت الراهن معاهدتان تنظيم عقود النقل البحري الدولي:

الأولى معاهدة سندات الشحن المبرمة في بروكسل سنة 1924، والثانية في اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في هامبورغ عام 1978 والمعروفة باسم قواعد هامبورغ

وتظهر عملية النقل البحري للبضائع في شكل تصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، والذي قد يتم في عدة صور مثل إيجار سفينة لمدة معينة (الإيجار بمدة) أو لعدة رحلات معينة (الإيجار بالرحلة أو السفرة) وإما أن يتم في صورة عقد نقل يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر

فعقد إيجار السفينة بمجهزة لمدة معينة: هو عقد يضع بمقتضاه المالك سفينة مجهزة بطاقمها تحت تصرف الشاحن لمدة معينة

وإيجار السفينة لسفرة أو بالرحلة: هو عقد بمقتضاه ستؤجر كامل السفينة أو بعضها و توضع تحت تصرف المستأجر لسفرة أو لعدة سفرات معينة وقد ينصب العقد على كامل السفينة أو على جزء منها

كما أنه قد لا يكون موضوع تعاقد الطرفان هو السفينة و إنما البضائع و ذلك من أجل نقلها لمكان لآخر ولا يتدخل المستأجر في إدارة السفينة و إنما يرتبط كل من الطرفان بواسطة سند شحن البضاعة الذي هو موضوع التعاقد بينهما. وقد أصبحت هذه الصورة أكثر شيوعا بسبب كثرة السلع و المنتوجات محل التسويق فالشاحن عادة هو التاجر والمجهز هو الذي يتولى وحدة إدارة السفينة سواء من الناحية الملاحية أو التجارية ولم يعد شريكا في العمليات التجارية كما لم يعد للمؤجرين مكانا لهم أو لبضائعهم على السفينة بل أصبح مقاولا للنقل يتعهد بتنفيذ عما يستهدفه التاجر الشاحن وهو نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه وتسليما إلى المرسل إليه (المشترى) وهذه هي الصورة المتعارف عليها حاليا، والتي تستعمل سند الشحن والتي تحرر عند التحميل الفعلي للبضاعة على السفينة، غير أننا نجد الناقلين لهذا العقد هم الطرف الاقتصادي الأقوى، ويصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها الناقل في وثيقة الشحن لا سيما فيما يتعلق بالأجرة و كذا الإعفاء من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة، هذه الشروط ألحقت ضررا بليغا للشاحنين أدت بهم للمطالبة بالحد منها هذا الأمر أدى إلى نشوء نزاع كبير اشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين والبنوك ذلك أن المؤمن حينما يحل محل مسؤوليته وكذلك الأمر بالنسبة للبنوك التي تقدم الإعتماد المستندي للشاحن مصدر الائتمان

المستندات الممثلة للبضاعة و أهمها وثيقة هي سند الشحن فإذا ما تضمنت هذه الأخيرة شروط الإعفاء من المسؤولية للبضاعة و أصبح الائتمان ضعيفا وغير مجدي وقد تضخم النزاع إلى أن أصبحت دولا أطرافا فيه وانقسمت الدول إلى دول ذات أساطيل تدافع عن الناقلين ودولا مصدرة أو مستوردة للبضائع تدافع عن الشاحنين وصدرت مجموعة من القوانين والمعاهدات ومن بينها مؤتمر دبلوماسي في لاهاي الذي تم توقيعه في 25 أغسطس 1924 ببروكسل ويضمن بروتوكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطى قوة القانون الداخلي أو يتضمن أحكامها قانون داخليا و تطبق في نطاق ضيق لأنها تطبق على العلاقات الدولية فقط ولقد انضمت إليها الجزائر منذ 13-04-1964

ولقد استقر العرف البحري على استعمال سند الشحن البحري كأداة إثبات عقد نقل البضائع بطريقة البحر فهو الوسيلة القانونية لتنفيذ عملية النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة والتي يقوم بموجبها نقل الجزء الأكبر من البضاعة من جهة ومن جهة أخرى فإن بضاعة كل شاحن لا تكفي عادة سفينة بأكملها أو جزء هام منها، كما أن المرسل ل يختار السفينة ول يهتم بها بل يهتم بالشركة التي تتولى النقل، لذلك ستعرض لدراسة عقد النقل البحري للبضائع الذي يتم تنفيذه بموجب سند الشحن، وقد وقع اختيارنا على هذا الموضوع بسبب ارتباطه بكثير من المنازعات القضائية ذات الصلة بعملية النقل والشحن ولم يمحص فيها كثيرا من الدارسين والباحثين، كما أن القاضي معرض للفصل فيها خاصة في ظل انفتاح السوق الوطنية على المنتجات الأجنبية والزيادة الهائلة لعمليات المبادلات التجارية خاصة عبر الموانئ البحرية وضمن دراستنا لهذا الموضوع الذي اتبعنا فيه المنهج التحليلي الوصفي سنحاول الإجابة على عدة إشكاليات الخاصة بعمليات النقل بواسطة سند الشحن ومثله:

ما هو النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري؟ ومتى تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وما هو نطاق هذه المسؤولية وكيف يتم التعويض عنها؟
ما مفهوم عقد النقل البحري للبضائع؟ وفيما تكمن التزامات ومسؤولية كل من الناقلين والشاحنين؟
وما هي الدعاوى الناشئة عن هذه المسؤولية؟

الفصل الأول:

الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري لا يختلف في جوهره عن عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ هذا العقد¹ فالسفينة هي التي تستخدم لتنفيذ عقد النقل الحرين حيث تتعرض للمخاطر البحرية ذات طبيعة خاصة، الأمر الذي جعل المشرع يحاول التوظيف بين اعتباريين هامين.

ضرورة حماية شاحن البضائع أي متلقي الخدمة، والاعتبار الثاني حماسة وتشجيع الاستثمارات في مجال التجارة البحرية من خلال حماية مشروعات النقل².

ومن خلال هذا الفصل سنتعرض لمفهوم عقد النقل البحري للبضائع مع بيان خصائصه الجوهرية وأطرافه والعناصر التي تحدده بالإضافة إلى القواعد القانونية الواجبة التطبيق على هذا العقد، ومن ثم فإن من الضروري التعرض للقواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الواردة في القانون البحري وهي: اتفاقية بروكسل للنقل بسندات الشحن 1924 والبروتوكولات المعدلة لها، ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978 مع التطرق للمولود الجديد قواعد روتردام 2009 وتوضيح الجديد الذي جاءت به هذه الاتفاقية وتحديد مضمون عقد النقل البحري.

¹ - غير أنه لا يوجد لعقد النقل تنظيم قانوني موحد، بل عدة أنظمة مختلفة باختلاف نوع النقل فبحسب وسيلة النقل يوجد نظام خاص لكل من النقل البري والبحري والجوي، وبحسب محل النقل يخضع نقل البضائع أو الأشياء لنظام يختلف كما يخضع له الأشخاص والركاب.

² - يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسطاء النقل الأخرى " البري والجوي والنهري" في نقل التجارة العالمية، حيث أنه يمثل 85% من حجمها الإجمالي نظراً لقدرة السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة وكذلك سعة اتساعها لمختلف الأنواع والأحجام ونقلها إلى موانئ العالم، وزيادة على أن تكاليفه أرخص.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وتكوينه

سنتطرق في هذا المبحث لماهية عقد النقل البحري للبضائع وتكوينه من خلال تعريفه، تبيان خصائصه وتميزه عن غيره من العقود، وهذا في المطلب الأول، أما في المطلب الثاني سنتطرق فيه لتكوين عقد النقل البحري للبضائع وبيان عناصره

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري لبضائع

يعد عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة للملاحة البحرية، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل للسلع وتبادلها بين مختلف الجهات¹، ذلك أن ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية جعل انعدام أحدهما، يعدم الآخر²، فلا يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية، ولا مجال للتجارة الدولية بدون النقل البحري³.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

إن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، وذلك إما بقيام مالكيها بنقل البضائع عليها، وبالتالي تتحدد صفة الناقل والشاحن وفي نفس الوقت المرسل إليه، ومن ثم لا تثار أي مشكلة بخصوص عقد النقل⁴، وهو ما يقتضي استبعاد هذه الصورة من صور الاستغلال من الدراسة، وقد يكون استغلال المالك لسفينته بتأجيرها للغير وصور تأجير السفينة ثلاث، وهذه مستبعدة كون أن عقد تأجير السفينة يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام القانوني لعقد النقل البحري

¹ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة 2009، ص 222.

² - فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، 1996، ص 09.

³ - دملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحددة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007، ص 02.

⁴ - كمال حمدي، القانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 435.

لقد اختلف الفقهاء في توحيد تعريف النقل البحري للبضائع بالرغم من أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه ومميزاته، فقد يرى بعض الفقهاء على أنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن"¹

وعرفه البعض الآخر على أنه: "التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة ويبدأ سريان هذا العقد من تكليف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"

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

كما أن القانون البحري الجزائري قد عرف النقل البحري وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه "يتعهد الناقل بموجب عقد النقل للبضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة"³.

كما أوضحت المادة 739 على أنه بيد "عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"⁴.

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

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

¹ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، الصفحة 95.

² - أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندية، الطبعة 7، سنة 2000، ص 02.

³ - مشيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مقال منشور بالعدد الخاص للغرفة البحرية والتجارية للمحكمة العليا، سنة 2001، ص 53 و54.

⁴ - أما المشرع الفرنسي فعرّفه في المادة 15 من قانون المؤرخ 1966/06/18 بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجره.

للإلمام بمهامية عقد النقل البحري يجب استعراض مجموع العناصر المكونة له والتي أشارت إليها كل من معاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة "ب" والمادة 738 من القانون البحري الجزائري وتتمثل في التالي:

أولاً: عملية النقل البحري تتم بعقد بحيث يعرف العقد وفقا لنص المادة 54 من القانون المدني الجزائري أنه "اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"، وفي عقد النقل البحري للبضائع يكون الالتزام بفعل النقل الذي يعتبر تغيير لمكان الشيء، أي نقله من مكان لآخر.

ثانياً: موضوع النقل هي البضائع فحددها المادة الأولى من الفقرة "ج" من معاهدة بروكسل والمتمثلة في الأموال والأشياء والبضائع، من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية.

ثالثاً: يعتبر النقل بحريا إذ تم بواسطة سفينة نقل البضائع بحرا من نقل البسيط، أو قد يكون مختلطا كما لو تم جزء منه بحرا، أما الجزء الآخر قيم برا وجوا، في هذه الحالة القانون البحري في المرحلة البحرية، أما الأجزاء الأخرى يطبق عليها قانونها طبقا لنص المادة 769 من القانون البحري الجزائري.

رابعاً: إيصال البضاعة من مكان لآخر، وتتم عن طريق البحر مقابل أجرة النقل حسب الاتفاق الوارد في العقد بين طرفيه.

ولقد عرفته المادة الأولى في الفقرة "ب" من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المتوقعة في 25 أغسطس 1924 والتي انضمت إليها الجزائر في 13-04-1964 على أنه (ينطبق على عقود النقل المثبتة في سند الشحن أو بأي وثيقة ماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن)¹.

إن أحكام المعاهدة لا تنطبق إلى على النقل البحري بوثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة ومن ثم يكون للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشاؤون من شروط واتفاقات في سندات الإيجار².

¹ - في ضوء اتفاقية بروكسل فإن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأي وثيقة أخرى سندا لنقل البضائع بحرا، وكذلك تنطبق على سند سحن أو أي وثيقة ماثلة.

² - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الجيلي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006، الصفحة 248.

الملاحظ أنه لم تكن معاهدة سندات الشحن تقنيا شاملا للنقل البحري يظم كل أنواعه وصوره، وإنما هي كما يبنى على ذلك اسمها تتعلق بسندات الشحن فقط¹، وتستهدف معاهدة بروكسل لسنة 1924 أساسا مسؤولية الناقل البحري بقواعد آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها²، ولهذا الغرض أرسى القواعد الأساسية لمسؤولية الناقل من ناحية ومن ناحية أخرى قضت بإعفاء الناقل من المسؤولية في بعض الحالات وحددت مسؤوليته بمبلغ معين المادة الثانية من المعاهدة³.

اتفاقية هامبورغ 1978 في المادة 01 الفقرة 07 عرفته بأنه: " وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن لحاملها"، إن هذا التعريف جاء واسع وشامل عن التعريف الذي أتت به معاهدة بروكسل ذلك أن هذه الأخيرة تقتصر عبارة عقد النقل في العقد المثبت بوثيقة شحن، أو بأي وثيقة أخرى مماثلة بينما جاءت قواعد هامبورغ منجذبة حتى مجرد الإشارة إلى عبارة وثيقة الشحن⁴.

حيث عينت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بوضع تعارف لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص بشكل أوسع مدى وأكثر وضوحا مما قدمته سابقتها⁵ (معاهدة بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ 1978).

تناولت الفقرة الأولى من المادة الأولى من قواعد روتردام 2008 تعريف عقد النقل على انه يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان لآخر مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى و يمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل المختلط.

كما أن قواعد روتردام 2008 استعملت مصطلح مستند النقل عوضا عن التسمية المتعارف عليها منذ القرن

¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 133.

² - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1975، ص 305.

³ - جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 587.

⁴ - نفس المرجع السابق، ص 622.

⁵ - PH. DELEBECQUE L'EVALUATION DU TRANSPORT MARITIME. DANAF ; SAVIER 2009.

18 وهي وثيقة الشحن البحري¹ le connaissance.

وبالرجوع إلى معاهدة بروكسل المادة 01 من الفقرة "ب" والقانون البحري في المادة 738 نجد أن عقد النقل البحري للبضائع يتكون من عدة عناصر هي:

1- التعاقد على نقل البضائع: فالعقد هو اتفاق بين إرادتين أو أكثر يلتزم بموجبه شخصان أو عدة

أشخاص آخرين بالقيام بفعل، أو الامتناع عن فعل شيء ما وعقد النقل البحري للبضائع هو إتفاق بين الشاحن أو من يمثله و الناقل على فعل النقل الذي هو التغيير المكاني للأشياء بمعنى نقلها من مكان لآخر حسب الإتفاق.

2- البضائع: حددتها المادة 01 من الفقرة "ج" من معاهدة بروكسل بأنها الأموال أو الأشياء

والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أو نقلها يكون على ظهر السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

وقد حاول واضعوا المعاهدة توسيع المفهوم ليشمل كل ما يمكن نقله باستثناء الحيوانات الحية والبضائع التي تنقل على السطح، غير أن المشرع الجزائري لم يستثنها كما أن معاهدة هامبورغ أضافت الحيوانات الحية إلى التعريف².

3- عن طريق البحر: يعتبر النقل بحريا إذا توافر عنصران، الأول بواسطة سفينة وان يتم النقل بحرا أما

إذا كان النقل مختلطا كما لو تم جزء منه بحرا والجزء الآخر برا أو جوا فقد ذكرت المادة 769 من القانون البحري بأن القانون البحري يطبق في المرحلة البحرية، أما الباقي فيطبق عليه القانون المتعلق به.

كما أنه قد تتم عملية النقل بشكل متتابع مما يتعين معه إبرام عقدي نقل متتابعين إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة لنفس الناقل فيكون الشاحن مضطرا للتعاقد مع ناقل كانبعد جديد³

¹ - PH. DELEBECQUE LA CONVENTION DES NATION UNEES SUR LE CONTRET DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES OU PARTIELLEMENT PAR MOR ET LA LIBERTE ANMAIRE DE DIOT MARITIME ET OCEANIQUE (ADMO) 2008.

² - المادة 01 الفقرة "ج" من معاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 25 اغسطس سنة 1924.

³ - المادة 769 من القانون رقم 10-04 مؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق ل15 اوت سنة 2010 يعدل و يتم الامر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل23 اكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 46.

4- أجرة النقل: وهي المقابل الذي يمنحه الشاحن للناقل كمكافأة نظير نقل البضاعة.

5- طرفا العقد: هما الشاحن والناقل.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

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

أولاً: عقد رضائي:

يستفاد من تعريف عقد النقل البحري أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين (الشاحن والناقل) فلا يشترط لانعقاده أي شرط آخر، فهو ليس عقد شكلي ولا تلزمه الرسمية¹، ولا يمنع العقد من أن يكون رضائياً اشتراط إثباته بالكتابة، فهذه الأخيرة مشترطة فقط للإثبات وليس لانعقاد².

ومن جهة أخرى عقد النقل البحري هو عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادة الأطراف دون حاجة لأي إجراء لاحق، ولا ينتقص من رضائه العقد أن يكون مكتوباً لأن الكتابة شرط لإثبات فحسب، وليس لانعقاد، والرضا ضروري لقيام العقد فإن شحنت البضائع في السفينة بغير علم الربان فيمكن له أن يخرجها من السفينة³.

ثانياً: عقد ملزم للجانبين:

بحيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة فالناقل يلتزم بنقل البضاعة وذلك بأن يتسلمها على سفينة صالحة للملاحة البحرية ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل، وتسليم البضاعة للمرسل إليه أما الشاحن فعليه الالتزام بشحن البضاعة ودفع أجرة النقل⁴.

¹ - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 217.

² - محمد حسين منصور، العقود الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2006، ص 125.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 182.

⁴ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، ج 1، بيروت، دار إحياء التراث العربي، ص 166.

إن هذا العقد يلزم الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلى الناقل وأخذ تابعيه فهو ليس من العقود العينية، إذا تسليم البضاعة ليس شرطاً لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ إحدى الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله وهو التزام ينقل البضاعة من ميناء لآخر.

وبالتالي فهو يخضع للأحكام الخاصة بهذا النوع من العقود الخاصة فيما يتعلق منها بالفسخ وعدم التنفيذ¹.

ثالثاً: عقد فوري:

فالعقد الضروري هو الذي لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، فيكون تنفيذه فورياً ولو تراخى التنفيذ إلى أجل أو أجال متتابعة فعقد النقل فوري وليس زمني ولو استمر تنفيذه وقتاً طويلاً.

رابعاً: عقد إذعان:

الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقياً لإيجاب والقبول بحيث يفترض أنها محل للمناقشة بين أطرافها، وهذا من المفروض أن يحدث عندما يتساوى الطرفان في القوة الاقتصادية إلا أن الواقع العملي يفرز عقوداً تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر².

فالشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل وهذا ما يفسر فكرة عدم التوازن بين طرفي العقد (الشاحن والناقل)³.

وثيقة نقل البضائع هي في الأغلب نماذج مطبوعة يوجد عليها بيانات وتحدد عناصر العقد، ليس لشاحن أي سلطة من أجل التفاوض وتفادي مثل هذه الشروط التي أصبحت شروط عامة أو على الأقل مناقشة الشروط الرئيسية بحيث لا يكون له إلا أن يقبل هذه الشروط كلها أو يرفضها كلها وهو بذلك يدعن أي يرضخ لمشيئة الطرف القوي باعتبار أن المسألة تتعلق بخدمة أساسية لا غنى عنها⁴.

¹ - صفوان ناجي بمسناوي، العقود التجارية، دار النهضة العربية، ص 07.

² - عبد القادر العطير، المرجع السابق، 227.

³ - محمد بمحبت عبد الله أمين فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزآن الثاني والثالث دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2004-2005، ص 64.

⁴ - عبد المنعم فرج الصدة، عقود الإذعان، رسالة دكتوراه، القاهرة 1946، فقرة 45 و46، السنهوري، الوسيط ج 1، الفقرة 1160.

يكون الإيجاب في عقود الإذعان عن طريق عرض الخدمة على الجمهور، وهو عرض بان ودائم يعلم به الكافة وبشروطه الموضوعية مسبقاً¹.

ورغم مخاطر مثل هذه العقود لكونها انتفاضا واضحا من حرية التعاقد، فقد اعتبرها المشرع الجزائري عقودا حقيقية².

و إن التفاوت في مركز الطرفين هو تفاوت اقتصادي لا قانوني، لا أثر له في قيام التراضي ووجود العقد الذي يخضع للقواعد العامة التي تنظم بقية العقود³.

وبالتالي عمالا للقواعد العامة، يجوز للقاضي في المادة 110 من القانون المدني التدخل قصد توفيق بين مصالح الأطراف المعنية ورفع الشدة عن الطرف الضعيف أو المدعن، وذلك بتعديل أو إلغاء بعض هذه الشروط بما يتفق مع العدالة والقانون

وعليه يعتبر عقد النقل البحري رغم وضوح الإذعان، فيه كغيره من العقود التي يتم إبرامها بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما وعدم المساواة هذه ليست هي التي تجعل العقد مشكوكا فيه ولكنه الإجحاف المحتمل الذي قد ينشأ عنها، ذلك الإجحاف الذي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تنفيذ الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الأقوياء للضعفاء.

لقد قيد المشرع الجزائري بالفعل هذه الحرية عندما نص في المادة 811 من القانون البحري على انه " يعد باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدية يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تخفيف المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها".

¹ - بوادلي محمد، الشروط التعسفية في العقود في القانون الجزائري، دراسة مقارنة مع قوانين فرنسا وألمانيا، ومصر، درا هومة للطبع والنشر، الجزائر 2007، ص 58.

² - لعشب محفوظ، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري والمقارن، م.و.ن 1990، ص 153.

³ - وهو ما عبرت عنه المادة 70 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل و المتمم للأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26-09-1975، الجريدة الرسمية رقم 44 والمتضمن القانون المدني انه "انه يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها".

خامسا: عقد معاوضة:

كما أنه يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعاوضة إذا يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري مبلغ من النقود هو أجرة النقل التي تعتبر من عناصر تعريف عقد النقل البحري للبضائع¹، وعلى هذا فهو عقد نقل له ذاتيته وطبيعته الخاصة وعلى هذا فالانتفاع بالسفينة ليس محل العقد إذن إن السفينة ما هي إلا أداة تنفيذ لهذا العقد وتعيينها في العقد لا يخرج عن كونه مجرد شرط في عقد النقل لإمكان معرفة التاريخ الذي تصل فيه البضاعة.

سابعا: عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري:

يعد من العقود التجارية لأن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة يعتبر عملا تجاريا كما الصفة التجارية على استتجار أو تأخير للسفن، وعلى هذا فيعد عقد النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة لطرفيه وإن كان البعض لا يعتبره تجارا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو تاجرا أيضا².

تقضي المادة 812 من القانون التجاري على انه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه: " كل مقاوله للاستغلال النقل أو الانتقال"، وكذلك الفقرة 18 من نفس المادة اعتبرت أن كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية هي تعد عملا تجاريا بحسب موضوعه.

وبمعنى أوسع يلزم الإعطاء الوصف التجاري أن يقع النقل على وجه المقاوله أي أن يقوم به ناقل محترف وبصرف النظر عن الشخص القائم به، فردا كان أم شركا، أيا كانت صفة الناقل أما بالنسبة للشاحن فإنه يعتبر تاجرا إذا قام به في مشروع تجاري وكان النقل مرتبطا بنشاط هذا المشروع ويترب على اعتبار النقل تجاريا ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجاري من حيث ضمانات تنفيذ الالتزام والإثبات³.

الفرع الثالث: تميزه عن غيره من العقود

أولا: تميزه عن عقد الخدمات: فعقد العمل أو عقد الخدمات هو اتفاق بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر (صاحب العمل)، وتحت إشرافه وتوجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل أجر معين

¹ - د محمد عبد الفتاح نرك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط 1، سنة 2007، ص 205.

² - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعرفة بالإسكندرية، جلال حزي وشركاه، سنة 2000، ص 49.

³ - القواعد العامة المنصوص عليها في القانون التجاري المؤرخ في 6 رجب عام 1422 الموافق ل24 سبتمبر سنة 2001، المادة 03 منه.

محدد سلفاً¹، واهم ما يميز هذا العقد هو علاقة التبعية فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله وهو خاضع لرب العمل، ويعمل تحت إشرافه وإرادته، بينما الناقل في عقد النقل مستقل تماماً عن الشاحن في تنفيذ التزامه فلكل منهما مركزه القانوني الخاص، وليس لأحدهما أن يواجه أو يراقب الآخر.

ثانياً: تمييزه عن عقد الوديعة: الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة، وعلى أن يردّه عيناً²، فيختلف عن عقد النقل في أن الأولى قد تكون مجانية في حين الثاني دائماً مقابل أجره وان الغاية من عقد الوديعة هو الحفاظ على الشيء المودع بينما الغاية من عقد النقل هي نقل البضائع من ميناء إلى آخر.

ثالثاً: تمييزه عن عقد الوكالة: الوكالة أو الإنابة هي عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب بالوكالة أو باسمه³، لذلك فهو يختلف عن عقد النقل في أن هذا الأخير ينشئ التزامات متبادلة في حين أن عقد الوكالة لا يترتب في ذمة الموكل له إبرام العقد أي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد بل إن آثاره تنصرف إلى الموكل، كما أن الوكالة قد تكون مجانية بينما عقد النقل يكون بمقابل وهو أجره النقل والوكالة هي عمل قانوني أما الناقل فيقوم بعمل مادي.

رابعاً: تمييزه عن عقد إيجار السفينة: إن عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري وسيلتان لتنفيذ عمليات النقل البحري إلا أن كلاهما يخضع لنظام قانوني مختلف تماماً عن النظام الذي يحكم الآخر، فمن الناحية الاقتصادية يعتمد إيجار السفن على مشروع كبير يرد على طاقة السفينة أو جزء محدد من طاقتها، أما عقد النقل البحري بموجب وثيقة الشحن، فإنه يعتمد على عملية قليلة الأهمية بأن يعهد أحد الشاحنين ببضاعته إلى إحدى سفن الخطوط المنتظمة من أجل نقلها مع غيرها من بضائع الشاحنين الآخرين إلى الموانئ المتفق عليها مسبقاً⁴.

كما أنه من الناحية التاريخية فيعتبر عقد إيجار السفينة أقدم في الظهور من عقد النقل البحري بسندات الشحن⁵، وذلك لأن التاجر كان يلجأ في بداية الأمر إلى مشارطاة لإيجار والاستئجار سفينة أو أكثر لنقل

¹ - أحميه سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، 1992، ص 77.

² - المادة 590 من القانون المدني الجزائري.

³ - المادة 571 من القانون المدني الجزائري.

⁴ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف الإسكندرية 1998، ص 11.

⁵ - عبد الفتاح نرك، المرجع السابق، ص 42، 43.

بضاعته التي كان لا يملك سفنا لنقلها، وكان آنذاك عقد إيجار السفينة يبرم لمدة معينة أو رحلات معينة وظل الأمر على ذلك حتى القرن 19¹.

خامسا: تميزه عن البيوع البحرية: البيوع البحرية هي التي تتم بين الشاحن (البائع) والمرسل إليه (المشتري) ويكون موضوعها بيع بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا²، والبيوع البحرية هي عقود في الأصل تجارية تتم بالصفة الدولية حيث يكون بها البيع دوليا³.

أما عقد النقل البحري للبضائع فقد يكون بين دولتين أو أكثر، وبالنظر لطرفي عقد النقل البحري حيث تكون أماكن إقامتهم في دول مختلفة⁴.

والجدير بالذكر أن القانون الجزائري خلافا للقانون الفرنسي⁵، لم ينظم البيوع البحرية تاركا تنظيم هذه البيوع لاتفاق الطرفين والعادات والأعراف الدولية خاصة أن الجمعيات الدولية والغرف التجارية اهتمت بتقنين العادات الدولية المنظمة لهذه البيوع⁶.

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

ينعقد عقد البيع البحري للبضائع بين طرفين هما الناقل والشاحن ويقوم على ثلاثة أركان هي، الرضا، المحل والأجرة، وهو ما سنعرضه بالتتابع:

الفرع الأول: أطراف العقد

الأصل أن يبرم عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين هما الشاحن (المرسل) والناقل، ولكن يمكن أن تمتد آثاره إلى شخص ثالث هو المرسل إليه.

¹ - محمد بمحت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 04.

² - أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية 1983، ص 130.

³ - محمد حسن منصور، المرجع السابق، ص 207.

⁴ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 1997، ص 1959.

⁵ - القانون الصادر في 1969/01/03 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية، والمكمل بالمرسوم الصادر 1969/06/09.

⁶ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 778-923.

أولاً: الشاحن: هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء لآخر، سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو مع وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد وهو ما يعرف بوكيل الشحنة.

ثانياً: الناقل: وهو الطرف الذي يصدر عقد النقل باسمه أو بواسطة وكيله ويتعهد بموجب هذا العقد بنقل البضاعة مقابل أجرة ينفق عليها وقد يكون مالكا للسفينة أو مستأجرا لها.

وحسب القانون البحري الجزائري في المادة 47 فكل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه أو مستغلة منه¹.

ثالثاً: المرسل إليه: وهو الطرف أو الجهة التي لها الحق في استلام البضائع مشمولة سند الشحن في ميناء الوصول.

ففي بعض الأحوال يكون الشاحن بائعا للبضاعة ويقوم بإرسالها إلى المشتري والذي يكون طرفا أساسيا عند إبرام العقد القائم بين الناقل والشاحن ويتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن².

الفرع الثاني: الرضا

تخضع صحة التراضي للشروط العامة في التعاقد وتشمل تطابق الإيجاب والقبول بصفة أساسية في نشر (شهر) الرسوم والنصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الأسعار والخدمات المقدمة من قبل الناقل ويصبح الرضا متطابقا في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله بهذه الشروط.

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

ولتحديد مكان ووقت إبرام العقد آثار هامة سواء بالنسبة لتحديد الاختصاص القضائي أو بالنسبة للقانون المطبق على العقد، كما أن الرضا يجب أن يصدر من أشخاص مؤهلين قانونيا (أهلية الوجوب)، غير أن الإرادة

¹ - المادة 47 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 784 من القانون البحري الجزائري.

المعينة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلى إبطال العقد كما هو الحال في القواعد العامة للعقود بل غالبا ما يعدل العقد بزيادة أو الإنقاص في الالتزامات والأجرة.

ويبقى العقد غير قابل للإبطال إلا لسبب التدليس وذلك عندما يقوم المرسل أو الشاحن بتصريحات كاذبة بحيث لو علم الناقل بطبيعة البضاعة الحقيقية ما أقدم على التعاقد¹

الفرع الثالث: المحل

إن موضوع عقد النقل البحري يتمثل في تغيير مكان البضاعة من ميناء إلى آخر المهم أن يكون المحل مشروعاً التعامل فيه تجارياً حتى يكون العقد صحيحاً فما هو معيار المشروعية؟، فهنا يختلف الموضوع بحسب ما إذا كنا في ظروف عادية أو استثنائية:

أ- في الأحوال العادية: نجد أنفسنا أمام حالات خاصة تختلف وضعية عدم الشرعية كالمنع القاطع لنقل بعض المواد كالأسلحة الحربية إذا كان النقل مرخصاً، وهذا العقد يقع باطلاً بطلاناً مطلقاً.

إن المنع في حالة نقل بعض البضائع بواسطة عارية غير مكيّفة بحسب طبيعة هذه السلع كنقل مواد خطيرة أو سريعة التلف، والتي يحتاج بطلانها إلى ظروف خاصة فهذا البطلان يكون نسبياً لأنه يجب في البداية أن يمد الشاحن أو المرسل الناقل بجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة المراد نقلها.

فمسؤولية الناقل في توفير السفينة مرتبط بالتصريحات التي يمدده الشاحن بها.

ب- في الأحوال الاستثنائية: إن عدم مشروعية المحل ناجمة عن التعامل ونقل المواد الغذائية في الأزمات

الاقتصادية والنزاعات المسجلة وفي هذه الحالة فإن بطلان عقد النقل البحري يكون بطلاناً مطلقاً.

¹ - المادة 86 من القانون المدني.

الفرع الرابع: أجرة النقل:

هي القيمة المالية المحددة وفقا لبنود عقد النقل البحري التي يجب على المرسل إليه دفعها للناقل مقابل نقل البضاعة وتسمى كذلك المصاريف.

كما أن المشرع البحري لم يضع أساسا لتحديد أجزائها ومنه نستنتج أن المشرع قد ترك المجال مفتوحا لحرية التفاوض في الأجرة، وغالبا ما تحدد رسوم النقل مسبقا من طرف المؤتمرات الدولية البحرية، ورغم ذلك فإنه توجد عناصر لا بد من الاعتماد عليها في تحديد الأجرة مثل المسافة ووزن الحمولة، وطبيعة البضاعة وحجمها¹.

¹ - المادة 797 من القانون البحري الجزائري.

المبحثالثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي والكتابة ليست شرطاً لصحته يترتب على إغفالها البطلان كما أنه عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق لكن تعود المتعاملون في هذا الميدان على التعامل بوثيقة سياسية في سند الشحن، كما اعتمدوا عليها إلى جانب وثائق أخرى لذلك سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول سند الشحن وفي الثاني بقية الوثائق الأخرى

المطلب الأول: إثبات العقد بسند الشحن

يعد سند الشحن أهم وثيقة لإثبات عقد النقل البحري باعتباره وثيقة تثبت العقد وعملية الشحن معاً لذلك سنتعرض له بالدراسة من خلال التعريف به وبياناته وحججه القانونية وشكله وطرق تداوله ووظيفته.

الفرع الأول: تعريف سند الشحن

تثبت عملية النقل البحري للبضائع طبقاً للمادة 748 من القانون البحري " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناءً على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بحوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها"

وكما جاء في الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ 1978 (وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن لحامله).

الفرع الثاني: شكل سند الشحن وطرق تداوله

سنتناول دراسة وثيقة النقل البحري من خلال دراسة البيانات الممكنة أن تحتوي عليها الوثيقة وطرق تداولها.

أولاً: بيانات سند الشحن :

بعد استلام الناقل للبضاعة على متن السفينة يحرر سند الشحن لإثبات الشحن والذي يجب أن يتضمن بيانا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها ومنه فإن بيانات سند الشحن كالآتي:¹

1- بيان هوية الأطراف:

كسائر العقود لا بد أن تتضمن وثيقة الشحن قيود بهوية الأطراف أي اسم وعنوان المتعاقدين بحيث يجب أن يذكر اسم الناقل بشكل واضح وإذا تعدد الناقلين أو إذا كان الناقل الظاهر أو الناقل المتعاقد يجب كتابة اسمهم على الوثيقة وغالبا ما تكون كتابة اسم الناقل في الأعلى على جهة اليمين من الوثيقة²

2- عناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها:

أ- **تحديد السفينة:** تعرف الرحلة بموجب تعيين السفينة التي سوف تقوم بعملية النقل، فمن البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن اسم السفينة، وجنسيته وتبدوا أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن والمرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة والاستلام عند ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها،³ أما إذا لم تعين السفينة في سند الشحن فنكون أمام السند لأجل الشحن الذي كثر استعماله لعدة أسباب منها:

- أنه بإمكان الشاحن إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة؛
- عدم قدرة شركات النقل على تعيين السفينة التي ستنقل البضاعة؛
- بإمكان الناقل المطالبة بأجرة النقل دون انتظار شحن البضاعة.

إلا أن سند الشحن يرسم الشحناً يظهر عيوباً كثيرة فمن بيده هذا السند لا يعرف أن توجد البضاعة وليست لديه أية وسيلة للتحقق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا ولا من تاريخ وصول البضاعة⁴.

ب- **تحديد ميناء الشحن والتفريغ:** من بين عناصر الرحلة الواجب إتمامها، تعيين الموانئ التي سوف تجري بينهما عملية النقل وهذا حسب المادة 748 من القانون البحري، فبموجب عقد النقل البحري يتعهد

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 205

² - أحمد غنيم، المرجع السابق، ص 28.

³ - المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - أحمد غنيم، المرجع السابق، ص 25.

الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ومسؤوليته محددة منذ تكليفه بالبضائع التي عين لتسليمها إلى المرسل إليه.

كما سبق قوله فإن وثيقة الشحن تتضمن ميناء الشحن كمكان لاستلام البضائع (LIEU DERECEPTION) وميناء الوصول كمكان للتسليم (DESTINATION PINALE).¹

ج- قيمة أجرة الحمولة: المشرع نص على أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها، مع الملاحظ أن هذا البيان نصت عليه فقط قواعد هامبورغ (المادة 1/15/ك)²، وفي حالة ما إذا كانت مستحقة عند الوصول أي تم دفعها من طرف المرسل إليه، فعمليا غالبا ما تتضمن الوثيقة الشحن بيانات تتعلق بالأجرة، ولكن دائما هناك الصعوبات والمشاكل التي تطرحها عملية تحديد هذه الأجرة هذا ما سنعالجه في إطار تنفيذ عقد النقل البحري.³

3- بيان البضائع الواجب نقلها:

أ- تعيين البضائع المشحونة: سند الشحن هو أساسا إيصال البضائع المشحونة، لذلك يجب أن تتضمن تعينا للبضائع المشحونة من حيث النوع والمقدار وقد حددها المشرع الجزائري ب:

- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء في تحميل هذه البضائع إذا كان طبع وتحميل هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان؛
- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها؛
- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

والسؤال المطروح هل يؤدي تخلف أحد البيانات إلى بطلان السند؟ فإنه يؤثر في خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند الشحن على أن تكون مع ذلك مستوفية للشروط المنصوص عليها في المادة (07) هذا ما أجابت به اتفاقية هامبورغ⁴.

¹ - سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأجلو المصرية، القاهرة، بدون سنة النشر، ص284.

² - قواعد هامبورغ (المادة 1/15/ك) " ما ستحق المرسل إليه من أجرة النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه".

³ - حيث نصت المادة 748 من القانون البحري الجزائري على انه يلتزم الناقل أو من يمثله بعد استلام البضائع، وبناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيود بموية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

⁴ - اتفاقية هامبورغ 1998 المادة 15 ف 03 والمادة 748 من القانون البحري الجزائري.

ب- التحفظات الخاصة بالبضاعة: لقد أوجب المشرع الجزائري على الشاحن تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة ليتمكن قيدها في سند الشحن، وهذه البيانات يجب أن تكون صادقة ومطابقة لحالة البضاعة وطبيعتها، وللناقل مصلحة واضحة في التأكد من صحتها لأنه سيكون مسؤولاً على نقلها وتسليمها بالحالة المذكورة في سند الشحن ولما كان الناقل لا يجد الوقت الكافي لفحص البضاعة أجاز له القانون إجراء تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن¹، والتحفظات التي تدرج في سند الشحن و إن كانت صحيحة فلا يجب الإفراط فيها حيث وضعت اتفاقية بروكسل 1924 قيدين على الناقل عند وضع تحفظاته وهما:

1- توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في البيانات؛

2- عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.²

غير أن التحفظات التي يدرجها الناقل لا يمكن أن تعفيه من المسؤولية في حالة اكتشاف عجز أو تلف في البضاعة عند التسليم، فإنها تتضمن على الأقل لمسؤوليته حيث أن هذه التحفظات تؤدي إلى نقل عبء الإثبات وجعله على عاتق الشاحن والمرسل إليه، ويكون ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن³.

وهذه التحفظات إذا ما أدرجت في وثيقة الشحن تؤدي إلى عرقلة تداولها إذا كانت إذنيه أو لحاملها وإضعاف ائتمائها وذلك أن القواعد البنكية لا تسمح للبنوك إلا باعتماد وثائق الشحن النظيفة عند صرف الإعتمادات المستندية، وعلى هذا فإن قام البائع بتقديم وثيقة الشحن غير نظيفة فلن يستطيع الحصول على ثمن البضائع من البنك المفتوح لديه الاعتماد المستندي وتسهيلا لانتقال سند الشحن فلقد جرى العمل على أن يقوم الناقل بإصدار سند الشحن نظيف إلى الشاحن، ويتفق فيه الطرفان على إصداره خاليا من التحفظات وهذا بذكر البيانات المتعلقة بالبضاعة، وبذلك يمكن تداوله دون عراقيل ويحصل الناقل في المقابل على خط ضمان *leher of intemnity* وهو عبارة عن تعهد يصدره الشاحن يذكر فيه التحفظات التي كان الناقل يحرص على ذكرها في سند الشحن، ويتعهد فيه بتعويضه عما يصيبه من أضرار بسبب إصدار سند الشحن

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 250.

² - نفس الحكم جاء في المادة 755 و756 من القانون البحري الجزائري.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 208.

وظهور عجز أو تلف في البضاعة على خلاف ما ذكر فيه إلا أنها تعتبر باطلة وعديمة الأثر في مواجهة الغير، وتقتصر حجيتها فيما بين الشاحن والناقل كما يجوز للغير التمسك بها اتجاه الشاحن¹.

ج- الإخطار عن نوعية البضاعة الخطيرة: على الشاحن إحاطة الناقل علما بالبضائع الخطيرة ليكون له الخيار بنقلها أو رفض ذلك، كما أن الشاحن ملزم بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع وبيان كيفية الوقاية منها ذلك أن الشاحن يعد مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي يدلي بها².

4- تاريخ إصدار وثيقة الشحن وتوقيعها:

أ- تاريخ إصدار السند: توجب المادة 760 من القانون البحري أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها، لما له من أهمية لأنه يحدد وقت انتقال البضاعة إلى يد الناقل ويحمله من ذلك الحين المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير حيث يتم ذكر تاريخ شحنها فعلاً وتاريخ الإيجار³.

ب- عدد النسخ: يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ ماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورة وقد جرى العمل على تحرير سند الشحن من نسختين نسخة للناقل وأخرى للشاحن يبعث بها للمرسل إليه لتسليم البضاعة بمقتضاها.

وقد تعطى للشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه، وإذا حرر سند الشحن من عدة نسخ وكان السند لأمر أو لحامله وجب أن يذكر في كل نسخة منها أنها قابلة أو غير قابلة للتداول مع بيان عدد النسخ وبشرط إلغاء كامل النسخ في حالة استعمال إحداها، فالتسليم بإحداها يبطل ما عداها من نسخ⁴.

¹ - المادة 757 من القانون البحري الجزائري.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 252

³ - المادة 760- ف1 القانون البحري الجزائري.

⁴ - يجب على الناقل أو نائبه التوقيع على كافة النسخ الخاصة بالشاحن وهي النسخ التي قابلة للتداول والتي تعطي لحاملها الشرعي الحق في استلام البضاعة والتصرف فيها

ج- توقيع الناقل والشاحن: كما رأينا سابقا عقد النقل البحري هو عقد رضائي غير شكلي يمكن عقده وإثباته بأي شكل، بل حتى بدون كتابة، غير أنه إذا صدرت وثيقة الشحن وهو الغالب عموما فان إمضاء هذه الوثيقة يخضع لقواعد خاصة وهي ليست نفسها عندما تطبق على الشاحن أو الناقل.

فالتوقيع يعد تعبيراً عن إرادة الناقل واعترافه بمضمون الوثيقة وبأن البضاعة المذكورة في السند قد أصبحت في حيازته وتحت مسؤوليته ويلتزم بتسليمها كاملة وبنفس النوعية التي كانت عليها عند تسليمها من الشاحن كما أنه يبين هويته بالتوقيع.

هذا ما حدده المادة 3/760 من القانون البحري وكذلك المادة 15/15 من قواعد هامبورغ.¹

أما إمضاء وثيقة الشحن من قبل الشاحن فلم تفرضه لا اتفاقية بروكسل ولا قواعد هامبورغ أما القانون البحري الجزائري في المادة 2/760 نص على إلزامية توقيع كل نسخة من وثيقة الشحن من طرف الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه موعد مغادرة السفينة.

المشرع الفرنسي أيضا في المادة 37 من الأمر 1966/12/31 نص على أن وثيقة الشحن لا بد أن تلمس من طرف الشاحن على الأكثر 14 ساعة بعد الشحن ولكن الأمر 1987/11/18 قد ألغى صراحة وجوب إمضاء وثيقة الشحن من طرف الشاحن.²

ثانيا: طرق تداول سند الشحن: يجوز أن يكون سند الشحن باسم شخص معين أو لأمر أو للحامل:

1- سند الشحن الاسمي: قد يكون سند الشحن باسم شخص معين، وسند الشحن الاسمي غير قابل للتداول بالطرق التجارية، ويلزم لانتقاله إتباع إجراءات الحوالة الحق المدنية، أي قبول الناقل للحوالة وإبلاغه بها، وليس للناقل تسليم البضاعة إلا للشخص المذكور في السند أو الشخص الذي انتقل إليه السند بطريقة الحوالة.

ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في السند لا بوصفه شاحنا ولا بوصفه شاحنا أو مرسلا إليه أو محالا له ما لم يخلص من محتويات الوثيقة ذاتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

¹ - المادة 327 من القانون المدني الجزائري.

² - المادة 760 والمادة 543 مكرر 8 من القانون البحري الجزائري.

2- سند الشحن لأمر: هي الأكثر استعمالاً، فيكفي إضافة لأمر أمام اسم المرسل إليه لكي يتم تداول وثيقة الشحن مثل السفحة بالتظهير¹، والعميد روديار قال بإمكانية اتخاذ وثيقة الشحن التي لا تحمل عبارة لأمر شكل وثيقة الشحن لأمر طالما لا تحمل هذه العبارة (non à ordre)²، في الواقع العملي يوجد هذا النوع من الوثائق ولكن القضاء لم يتطرق لمثل هذه الحالات حتى وإن كان الحل الذي قال به العميد روديار مقبول قانونياً.

وثيقة الشحن لأمر هي مهمة في عدد من العمليات التجارية الدولية، وذلك أن بعض البضائع تباع عادة بسهولة وبشكل متعاقببتظهيرات متتابعة (مثل النفط والمحروقات).

فوئيقة الشحن أداة ضرورية لا غنى عنها في التجارة، لأنها تحمل سلسلة من التظهيرات، والمرسل إليه صاحب الحقوق التي تمنحها إياها الوثيقة (ملكية البضائع) هو من المفروض الذي له الحق في التسليم، ويكون آخر مظهر له (المادة 784 ق البحري) كما أن آخر مظهر له هو من له صفة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ولكن ممكن له أن يقتسم هذه الصفة مع الشاحن عندما يصيب هذا الأخير ضرر بسبب التنفيذ الخاطيء للنقل³.

3- سند الشحن لحامله: في الأصل هي الوثيقة التي تحمل عبارة لحاملها، وهذا ليس الواقع العملي دائماً فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة شحن لأمر ولكن لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه وهي في هذه الحالة وثيقة شحن لأمر ولكن على بياض.

فوئيقة الشحن لأمر الحقيقة، تعين المستفيد ومن الممكن أن تتحول إلى وثيقة شحن لحاملها فيكفي تظهيرها دون تحديد أي اسم للمظهر له

¹ - يتداول سند النقل بالتظهير إذا كان اسماً أو لأمر وبالتسليم إذا كان سند النقل للحامل ومن ثمة يمكن تداول البضاعة من المظهر إلى المظهر إليه حتى تصل البضاعة، فيسلمها الحائز الأخير أو الحامل الأخير لسند ويلتزم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة لمن يتقد إليه سند النقل.

² - R. Rodiere , Traité général de droit maritime, affrètement et trans port, t2, n : 482, p 9 et 111.

³ - pierre bonassies, christainscapel, droit maritime, lg dj 2006, page 629 , n'981.

وثيقة الشحن لحاملها يتم تداولها بالمناولة العادية (من اليد إلى اليد) وحامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي تمنحها السند¹.

هذا وقد نصت المادة 543 مكر 13 من القانون التجاري على تطبيق الأحكام المتعلقة بسند الأمر على سند النقل، ما لم تتعارض هذه الأحكام مع طبيعة سند النقل، وبما أن سند الأمر هو الآخر يخضع لأحكام التي تخضع لها السفتحة ما لم تتعارض هذه الأحكام مع طبيعة السند لأمر، إذن يتضح لنا أن سند النقل الذي يشتمل على عبارة ليس لأمر أو أي عبارة تفيد هذا المعنى، فلا يمكن تداوله عن طريق التظهير بل يخضع في هذه الحالة للحوالة المدنية، ومن ثم لا يجوز للمرسل إليه أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه ويتسلمها من الناقل فعلا².

الفرع الثالث: حجية سند الشحن

1- حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن:

تعتبر وثيقة الشحن بما تتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة 748 من القانون البحري وبالشكل المنصوص عليه في المادة 761 من القانون البحري حجية بين الطرفين (الناقل والشاحن) سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن وفي التاريخ المبين فيها³.

غير أن هذه الحجية بين الطرفين ليست مطلقة بل يجوز إثبات عكس بيانات الوثيقة فالناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضائع الواردة فيها، وإذا كانت القواعد العامة تقضي بأنه لا يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة فإن هذه القواعد لا تطبق في المواد التجارية ومن ثمة يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن بكافة طرق الإثبات.

¹ - محمد بهجة عبد الله، المرجع السابق، ص 90.

² - نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومة، الطبعة الحادية عشر 2006، ص 141.

³ - المادة 5/03 من معاهدة بروكسل 1924 نصت على " يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الملاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات، وحق الناقل في هذه الضمانات لا يؤثر بحال مسؤولياته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن.

2- حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير:

المقصود بالغير في هذا الخصوص كل شخص يكون طرفا في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها¹، فوفقا لتقرير نص المادة 2/761 نرى أن حجية سند الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين:

الأول: يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصلحته 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.

الثاني: يجوز للغير إذا كانت مصلحة تتفق وإثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات أن تقييم الدليل على ذلك فوثيقة الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق، وتطبيقا لذلك فإن قام نزاع بين الشاحن (البائع) والمرسل إليه (المشتري) بسبب عدم تسليم هذا الأخير البضاعة أمكن للأول أن يستند إلى سند الشحن في إثبات قيامه بتنفيذ التزامه بالتسليم وإن كانت البضاعة مؤمن عليها من مخاطر البحر والهلاك أو تلف فيكون إثبات تعرض البضاعة للخطر بتقديم سند الشحن وللغير أن يقيم الدليل على عكس ما جاء في سند الشحن بكافة طرق الإثبات و أخيرا سند الشحن حجة في الإثبات بما ورد فيه²، لا بين أطرافه فحسب بل في مواجهة الغير كذلك يجوز إثبات عكس ما جاء فيه بكافة الطرق³.

الفرع الرابع: وظيفة سند الشحن

في حقيقة الأمر فإن دور وثيقة الشحن الممثلة للبضائع في مجال النقل البحري يختلف عنه في أي مجال آخر نظرا لاختلاف الظروف المادية التي توجد فيها البضائع أثناء الرحلات البحرية وللطبيعة الخاصة للوظائف التي تقوم بها هذه الوثيقة ومن بين هذه الوظائف على سبيل المثال نذكر:

1- سند الشحن إيصال استلام الناقل للبضائع، لإثبات عملية الشحن ويتضمن بيانا لمقدرة البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة طبقا للمادة 747 من القانون البحري.

¹ - مصطفى كما طه، المرجع السابق ص 301.

² - المرجع نفسه، ص 194.

³ - المادة 761 من القانون البحري الجزائري.

- 2- عقد النقل البحري عقد لنقل البضائع من مكان الشحن إلى مكان الوصول ويعد العقد حجة بما تتضمنه من شروط وأحكام في مواجهة الأطراف التي أبرمته.
- 3- مثبت للملكية، فهو يمثل حيازة البضاعة المشحونة، إذ يترتب عليه نقل حيازة البضاعة دون حاجة إلى تسليمها ماديا، شرط أن يكون السند لحامله أو لأمر وفقا للمادة 02/759 من القانون البحري.
- 4- سند الشحن له وظيفة ائتمانية إذ يمكن لحائزه التعامل على البضائع مشمول السند وهي الطريق أو بعد الوصول إلى ميناء التوزيع وذلك بالبيع أو الرهن وغير ذلك من أوجه التصرف القانونية¹.

المطلب الثاني: إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى

إن الصدارة في وسائل إثبات عقد النقل البحري تعطى للكتابة ثم تأتي بقية الطرق الأخرى حيث عقد النقل البحري كما سبق القول عقد تجاري يجوز إثباته ببقية طرق الإثبات حيث تصدر خلال تنفيذ عقد النقل البحري عدة وثائق أخرى يمكن أن تستعمل في إثبات عقد النقل البحري.

الفرع الأول: وثيقة نقل متعددة الوسائط (إيصال استلام البضائع)

هي وسيلة لإثبات عقد النقل وهي الحرر الذي يوقعه متعهد النقل بما يفيد تلقيه البضائع وأخذها في حراسته لنقلها من محل القيام إلى محل الوصول وهذه الوثيقة تحمل تعهدا من متعهد النقل بتسليم البضاعة وفقا لشروط العقد²

ودورها في الإثبات هو أمر بديهي لأنها تحتوي على البيانات الخاصة بطبيعة البضاعة وعلامتها الرسمية وعدد الطرود ووزنها وكميتها³، وتتمثل أهمية هذا الإيصال في:

- يعتبر دليلا علاناً للبضاعة شحنت فعلا على السفينة.
- إقرار من السفينة باستلام البضاعة.
- إقرار بحالة البضاعة التي تم استلامها.

¹ - أحمد غنيم، المرجع السابق، ص 20.

² - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 213.

³ - سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، سنة 2004، ص 53.

الفرع الثاني: تذكرة النقل البحري (سند من أجل الشحن)

إن مستند تذكرة النقل البحري LTM هو إيصال البضائع يتضمن شروط العقد بين الناقل والمتعاقد معه وهو مستعمل بصفة عامة بين البائع والمشتري وهي تحمل عبارة إيصال من أجل الشحن RECUE POUR EMBARQUEMENT وليس عبارة مشحونة¹EMBARQUE.

كما تحتوي على اسم الناقل وإمضائه وميناءي الشحن والتفريغ وبعض بيانات وصف البضاعة كما تحتوي اسم المرسل اليه واسم الشاحن فتعتبر تذكرة النقل البحري إيصالا لاستلام البضائع ودليل على إثبات العقد إلا أنها لا تتمتع بصفة كونها ممثلة للبضائع المنقولة لعدم قابليتها للتبادل بل ومن الضروري أن يكتب في وجه التذكرة عبارة " غير قابلة للتداول "

والمشرع الجزائري في المادة 782 نص على أن التسليم للمرسل اليه يكون في المكان المتفق عليه بموجب نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة مما يعني أن المشرع اعترف بهذه الوثيقة على شرط أن تكون صحيحة أي متى انصرفت إرادة طرفي عقد النقل إلى ذلك².

الفرع الثالث: أوامر التسليم

هو مستند بحري شأنه شأن وثيقة الشحن فقد يشحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة وبموجب سند واحد وأثناء الرحلة يبيع لعدة أشخاص وعلى اعتبار أنه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ فإن العمل البحري جرى على أن يصدر الشحن لمصلحتهم صكوكا خاصة تسمى أوامر التسليم وهي ثلاثة أنواع: أوامر التسليم يوقعها البائع وحده، أوامر التسليم يوقعها الناقل وأوامر التسليم يوقعها وكيل الشحنة³.

أولاً: أوامر التسليم الممضية من طرف الناقل

يأخذ شكلين إما أن يصدر من طرف الناقل أو ممن يمثله بطلب من البائع وإما يصدره البائع ثم يقدمه للناقل من أجل إمضائه وهو يصدر في حالة تجزئة البضائع وتكون موجهة لعدة أشخاص لاستقبالها (في حالة تعدد

¹- AMAIN TI NAYRE LA LETTRE DE TRANSPORT MARITIME OU LE COMPLEXE DOCUMENTAIRE. DMF 1988. P344

²- المادة 782 من القانون البحري الجزائري.

³- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 34.

المرسل إليهم) وبياناته هي نفس بيانات وثيقة الشحن وهو يمثل البضائع وتأشيرة الناقل عليه تمثل التزام لهذا الأخير يحفظ البضائع وتسليمها عند الوصول¹.

ثانيا: أمر التسليم الممضي من طرف البائع (أو من طرف وكيل الشحنة)

هذا المستند لا يمثل وثيقة الشحن البحري لأنه لا يمثل البضاعة كما أنه لا يعطي أي حق لصاحب البضاعة بتسليمها أثناء النقل بمعنى أنه لا يمكن مواجهة الناقل بهذا المسند لأنه لم يمضيه.

ويكون هذا المستند كدليل للبائع أو بحسن تنفيذ التزاماته التعاقدية لأنه هو وحده الممضي عليه².

ثالثا: أمر التسليم الممضي من طرف وكيل الحمولة

وكيل الحمولة هو شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع لحساب موكله فمهمته هي استلام البضائع حين وصولها وتوزيعها بين حاملي أوامر التسليم كل حسب حقه في البضاعة فهو لا يمضي أوامر التسليم وإلا أثرت مسؤوليته اتجاه حاملي أوامر التسليم وعلاوة على ذلك حيازة وثيقة الشحن من طرف وكيل الحمولة أمر ضروري لتسلمه البضاعة.

وكيل الحمولة يلتزم بتسليم البضائع لحساب موكله إلى حاملي أوامر التسليم³

الفرع الرابع: وثيقة الشحن الالكترونية وبعض الوثائق الأخرى

أولا: وثيقة الشحن الالكترونية:

تطور التكنولوجيا الرقمية والالكترونية والإعلام الآلي بصفة عامة غير طريقة العمل التقليدية منها التجارة التي أصبحت اليوم تجارة الكترونية والمستندات التجارية أصبحت بيانات إلكترونية بما فيها وثيقة الشحن البحري والمقصود بهذا النظام هو إرسال البيانات إلكترونيا من جهاز إلى جهاز آخر وبالعكس يتم تبادل هذه البيانات بموجب نماذج نمطية مخصصة لهذا النوع من البيانات.

¹- G. ROD RIPERT DROIT MARITIME TLL. 4 ED. 1952. N°1932.

²- G. SMEESTERS ET G. WINKELMOLEN. DROIT MARITIME ET DROIT PLUVIAL. 2 ED. BRYLANT. 1929. N°469-470.

³- المادة 621 من القانون البحري الجزائري " يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق في البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".

لقد اتسع في وقتنا تطبيق نظام التبادل الإلكتروني في جميع المجالات وخاصة في ميدان التجارة والنقل بمختلف وسائله فتم ابتكار العديد من الأنظمة الإلكترونية للجمع بين البنوك والمتعاملين وكذا شركات النقل البحري والجوي ومقدموا البضائع إضافة إلى الجمارك وإمكانية التصريح إلكترونيا بالبضائع¹.

ثانيا: وثائق أخرى

1- سند صادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة الإيجار

لا تسري أحكام اتفاقية هامبورغ 1978 و لا بروكسل لسنة 1924 على مشتراطات الإيجار على انه في حالة صدور سند شحن استنادا إلى مشارطة الإيجار تسري هنا أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور، إذا كان ينضم العلاقة بين الناقل وحامل البضاعة إن لم يكن هو المستأجر.

وتقرر هذا الحكم لحامل سند الشحن الذي لم يكن طرفا في مشارطة الإيجار ولا يعلم بما قد يكون مدرجا فيها من أحكام طبقا لأحكام المادة 746 من القانون البحري، وما يجب ملاحظته هو انه لم يحدد بالضبط الوقت الذي يحكم فيه العلاقة بين أطرافه².

2- سندات خاصة بالطرفين

هناك وثائق أخرى قد تصدر عن الأطراف لكنها غير معدة لإثبات عقد النقل البحري لكن يمكن استعمالها كذلك حسب المادة 30 من القانون التجاري وهي: الفواتير، الرسائل، ودفاتر بين الطرفين.

¹ - شافع بلعيد عاشور، العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية، دار هومة، الجزائر 2006، ص 70 وما بعدها.

² - اتفاقية هامبورغ 1978، المادة 01 الفقرة 03.

المبحث الثالث: آثار عقد النقل البحري للبضائع

يرتب عقد النقل البحري باعتباره من العقود الملزمة للجانبين التزامات متقابلة في ذمة أطرافه، الناقل البحري من جهة ومن جهة أخرى التزامات على أصحاب الحق في البضاعة، الشاحن والمرسل إليه وستتناول في المطلب الأول التزامات الناقل التزامات الشاحن والمرسل إليه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: أثره بالنسبة للناقل

إن جوهر النقل البحري هو تغيير مكان البضاعة بحرا بواسطة السفينة من ميناء إلى آخر وخلال هذه العملية تنشأ عدة التزامات يمكن تقسيمها إلى التزامات قبل الرحلة والتزامات أثناء الرحلة وأخرى بعد إتمام الرحلة.

الفرع الأول: التزامات للناقل قبل الرحلة البحرية

من أهم هذه الالتزامات نجد التزام إعداد سفينة صالحة للنقل البحري وغيرها من الالتزامات

أولا: إعداد سفينة صالحة للنقل البحري:

إذا كان الناقل البحري يتعهد بنقل البضاعة عن طريق السفينة فيجب أن تكون صالحة لإنجاز عملية النقل وهناك شروط وأوصاف فنية يجب أن تتوفر في السفينة لأمنها وسلامتها حفاظا على الأرواح والأموال الموجودة عليها.

فالناقل ملزم بتجهيز السفينة وإعدادها لتكون صالحة للملاحة¹، وفكرة الصلاحية تفهم من مختلف التعريفات الفقهية والتشريعية لأنها تحتوي على جانبين، الجانب الملاحي، والجانب التجاري.

فصلاحية السفينة من الوجهة التجارية فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع وحفظها، ويعني ذلك نظافة العنابر وسلامة معدات التبريد والتهوية²، وسلامة التستيف³، فالمادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1924 تفرض على مجهز السفينة بذل المهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للعمل.

¹ - المادة 770 من القانون البحري الجزائري

² - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 115.

³ - مصطفى كمال طه. المرجع السابق، ص 224.

أما صلاحية السفينة للملاحة فالاجتهاد القضائي وضع عدة معايير هي¹:

- يكون جسم السفينة قويا يتحمل الملاحة البحرية.
- أن تكون مزودة بوسائل الدفع والمحركات اللازمة والكافية بالنظر لحجمها وحمولتها.
- أن تكون مجهزة بالمعدات والأجهزة اللازمة للملاحة في مثل حالتها.
- أن يكون بها الوقود الكافي في بداية الرحلة على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء يسمح لها بالرسو عنده وإلا كانت مهددة في الطريق.
- وهنا يكون التزام الناقل مطلقا ولا عذر له بالجهل، فإن وجد في السفينة عطب هنا ننظر إلى ما كان الناقل على علم بالعطب قبل الرحلة وحريصا على صلاحه.
- وقيم الناقل الدليل على أنه وفي التزاماته هذه بإثبات بذله للعناية الكافية التي تفرضها القوانين وكذا طبيعة النقل فإن عجز فعليه أن يثبت المحمودات التي بذلها لتحقيق النتيجة المطلوبة، وإثبات توافر الصلاحية للملاحة البحرية والتجارية وذلك من خلال تقديم شهادة تثبت الصلاحية سارية المفعول إلى غاية وقوع حادث من شأنه تغيير حالة السفينة، تظل الشهادة بمثابة قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها، كما أن صلاحية تنفيذ ذلك تشمل الصلاحية القانونية المتمثلة في شهادة الملاحة التي تسلم من قبل سلطات الإدارة البحرية.

كما أن الناقل عند تعين السفينة فهو غير ملزم بإتمام الرحلة بها لأنه يجوز مسافنة من أجل إتمام الرحلة دون تأخير إحلال سفينة أخرى مكانها.

ثانيا: الالتزام بشحن البضائع

الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة ويتم الشحن عادة من ميناء التحميل²، أو هو ذلك التصرف القانوني الذي بموجبه يقبل الناقل البضائع من أجل نقلها ويقوم بتحميلها (البضاعة) بالعناية التامة.

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، صص 253-254.

² - المادة 773-774 من القانون البحري الجزائري.

حيث تتم عملية الشحن بالطريقة المتفق عليها في العقد حيث يجب أن تتواجد السفينة في الميعاد المتفق عليه، وينصب الشحن على البضاعة المتفق على شحنها كما يجوز للناقل رفض شحن غيرها، كما له أن يمتنع عن شحن البضائع ذات الخطورة.

وقد تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو رافعات الرصيف كما هو الغالب¹.

كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة كاستعمال الأنايب في شحن البترول وغيره من السوائل التي تشحن صبا أو عن طريق الحاويات.

وتتم عملية الشحن في الموانئ الجزائرية عن طريق مقاولين سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري حيث يسمى الشحن بعقد المناولة².

ويجب عند عملية الشحن احترام الوقت حتى لا يتسبب ذلك في تأخير السفينة حيث يتم الاتفاق على ذلك الميعاد في العقد وإذا لم يتم الاتفاق عليه يتم الاحتكام إلى العرف المتبع في الميناء، الذي يختلف من ميناء لآخر بحسب نوعية البضاعة والسفينة³.

ثالثا: شحن البضاعة على سطح السفينة

الأصل أن شحن البضائع يجب أن يتم في العنابر المعدة لها في السفينة والتي تتفق مع طبيعة كل نوع منها تجنباً لهلاكها أو تلفها أثناء النقل⁴، ولا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة ذلك لكثرة احتمال المخاطر التي تكون البضائع عرضة لها بسبب العواصف والأمطار والبلل بمياه البحر، هذا فضلا عن احتمال سقوطها أو انزلاقها في البحر.

ويكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع عند شحنها على سطح السفينة، إلا إذا تم الاتفاق على ذلك بين الناقل والشاحن أو إذا كانت القوانين المعمول بها في ميناء الشحن أو كانت طبيعة البضاعة أو جرى العرف على شحن البضاعة على السطح مثل شحن الأخشاب ذات الحجم الكبير على سطح السفينة

¹ - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 118.

² - المواد 792-119 من القانون البحري الجزائري.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 220.

⁴ - سميحة القيلوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، 1969، ص 365.

وتجدر الإشارة إلى أن الناقل يكون ملزماً بمراعاة ما يقضيه القانون أو ما جرى عليه العرف من اتخاذ التدابير اللازمة لمحافظة على البضائع المشحونة على السطح¹.

إذا قام الناقل بشحن البضائع على السطح في الأحوال التي يقرها القانون أو الاتفاق فإن ذلك لا يقوم بذاته سبباً لإعفائه من المسؤولية عن تلف أو هلاك البضائع وإنما تظل مسؤوليته قائمة لأنه ضامن لوصول البضائع في ظروف جيدة إلى مكان الوصول كما تعتبر موافقة الشاحن في هذه الحالة بمثابة رخصة سلوك الناقل سلوكاً شائناً يؤدي إلى الإضرار بالبضائع².

رابعاً: رص البضاعة وثبيتها

الرص أو تستيف البضاعة هي عملية وضع البضائع في الأماكن المعدة لها في السفينة أو بطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الإبحار³.

وعملية الرص هي التزام قانوني على عاتق الناقل حسب اتفاقية هامبورغ وبروكسل ولا يجوز له التملص منه أو الاتفاق على إعفائه من القيام به، وتتم عملية الرص بصورة فنية وعلمية تحت إشراف الناقل وقد يتولاها تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضاعة⁴.

فيصل الناقل مسؤولاً عن عيب الرص والسؤال الذي يثار حول الطبيعة القانونية للرص هل هو خطأ ملاحى أو تجاري؟، فالرجوع إلى معاهدة بروكسل لسنة 1924 فإن الاتفاقية تعفي الناقل من المسؤولية في حالة الخطأ الملاحى وبالتالي فالتمييز هنا مهم لتحديد مسؤوليته.

فقد اختلف الفقه حسب ما إذا كان الخطأ في عملية الرص يؤثر على سلامة السفينة وعلى سلامة البضائع فإن كان يؤثر على سلامة السفينة فهو خطأ ملاحى أما إذا كان يؤثر على سلامة البضائع فهو خطأ تجاري⁵.

والخطأ في عملية الرص هو خطأ تعاقدى لأنه يمثل إخلال الناقل بأحد التزاماته التعاقدية فيعد خطأ الناقل مفترضاً طالما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة ولدفع المسؤولية عنه عليه إثبات السبب الأجنبي.

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 257.

² - المادة 812/ب من القانون البحري الجزائري.

³ - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 304.

⁴ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 257.

⁵ - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 68.

خامسا: تكفل الناقل بالبضاعة

حسب المادة 739 من القانون البحري فإنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو إلى ممثله القانوني حيث تبدأ مسؤولية الناقل وقت تكفله بالبضاعة حسب نص المادة أعلاه، وهذا ما يثير إشكالات قانونية في تحديد تاريخ بداية التكفل بالبضاعة هل هو تاريخ استلامه للبضاعة أو منذ تاريخ الشحن إلى غاية التفريغ كما هو مبين في اتفاقي الشحن لسنة 1924 (بروكسل) وكذلك اتفاقية هامبورغ.

غير أن غالب الفقه يميل إلى توسعة مسؤولية الناقل لتبدأ منذ لحظة قبوله نقل البضاعة وتأمين ذلك¹.

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد، مما يترتب عليه مسؤوليته في حالة هلاكها أو تلفها كما يلتزم الناقل بإتباع خط سير مستقيم دون أن ينحرف عنه مع المحافظة على البضاعة طوال الرحلة وهذه المسائل سوف نتطرق إليها في الآتي:

أولا: الطريق المتبع:

يجب على الناقل نقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه وإن لم يتم الاتفاق عليه فالطريق العادي لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق عند إنقاذ الأشخاص والأموال أو يحاول ذلك ولا يعد مسؤولا إذا نجم عن ذلك خسارة²، فعميلة الإنقاذ في البحر هي التزام قانوني³.

فالانحراف أو تغيير الطريق الذي لا يسبب تأخير أو سبب تأخير خفيف فإنه لا يؤثر ولكن إذا سبب ضرر للبضائع، فمسؤولية الناقل تقوم هنا وما على الناقل سوى إثبات أن الضرر هو نتيجة حالة من حالات الإعفاء القانونية (إضراب، غلق الموانئ بالجليد، و أي فعل لا يرجع سببه إلى الناقل)⁴.

¹ - المادة 739 من القانون البحري الجزائري التي تنص على انه " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني....."

² - المادة 775 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 08 والمادة 11 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة وإنقاذ لعام 1910.

⁴ - أسباب الإعفاء القانوني من المسؤولية وفقا للمادة 803 من القانون البحري الجزائري وهي 12 حالة.

ولكن الجانب العملي فإن كل انحراف عن الطريق أو تغير للطريق يعالج ضمن شروط وثيقة الشحن، فمثلا يوضع شرط بأن السفينة لها الاختيار بالرسو في أي ميناء يقع طريقها أو خارج عنه من أجل شحن أو تفريغ بضائع أخرى أو يدرج الناقل شرط بأن له الحرية في تفريغ البضاعة في أي ميناء ملائم، إذا كان ميناء الوصول مغلقا أو كان في سوء الأحوال الجوية، أو أي حالة متشابهة وهنا طبعا لا نقصد إبعاد المسؤولية عن الناقل ولكن فقط ترتيب الالتزامات الناقل والقاضي عليه النظر بتمعن هل الناقل يتعسف أو لا، وهل هذه الشروط استعملت حسب مقدار التزام الناقل.

ثانيا: مدة النقل:

يجب أن تتم نقل البضاعة في المدة المعقولة¹، وإذا لم يتم الاتفاق على مدة معينة في العقد فيفترض أن تتم النقل في مدة مناسبة حسب نوع السفينة وطبيعة البضاعة وإذا لم يتم نقل البضاعة في الوقت المحدد أو المعقول فإن ذلك يوجب مسؤولية الناقل عن التأخير ويلزمه بالتعويض اتجاه الشاحن بسبب التأخير².

ثالثا: المسافنة (تغيير السفينة):

المسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى وعلى اعتبار أن الناقل ملزم بتنفيذ عملية النقل على السفينة التي شحنت عليها البضائع منذ البداية فليس له الحق بتغيير السفينة في الطريق وتفريغ البضائع منها لشحنها في سفينة أخرى إلا إن ذلك لا يمنع الناقل من احتفاظه في العقد بتغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية واستخدام سفينة بديلة إذا تعطلت السفينة الأصلية وعجزت عن مواصلة الرحلة³.

حيث نصت المادة 676 من القانون البحري في حالة توقف الرحلة لسبب ما يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول.

رابعا: العناية بالبضائع:

يلتزم الناقل بالعناية التامة بالبضائع وصيانتها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع فيجب تبليغ الشاحن بذلك وأن

¹ - المادة 775 من القانون البحري الجزائري.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 239.

³ - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 72.

يسن ذلك كتابيا على البضائع إن أمكنه ذلك¹، حيث يبدأ هذا الالتزام على عاتق الناقل ليس من لحظة تحريك وسيلة النقل ولكن من لحظة استلام الناقل للبضائع على الذي سبق ذكره ويستمر حتى لحظة تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

ويفرض هذا الالتزام على الناقل أعباء عديدة إذ يجب عليه إعادة رص البضائع إذا تحركت من مكانها أثناء النقل بسبب اهتزاز السفينة مثلا، كما يجب عليه التأكد من وجود التهوية اللازمة للبضائع وكذا الحفاظ على درجة حرارتها أو برودتها إذا كانت مشحونة في مبردات.

ويجب عليه أيضا التأكيد من حالة التغليف الخاصة بالبضائع كأن يعيد حزمها أو يعيد إصلاحها أو زيادتها أو تخفيفها وإتباع تعليمات الشاحن إذا كان النقل يتعلق بنقل الحيوانات والالتزام الناقل بالمحافظة على البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة فالناقل مسؤول عن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وحتى تسليمه إياها لصاحب الحق في ميناء التسليم فلا يعفيه من المسؤولية إلى إثباته أن الضرر وقع لسبب أجنبي².

خامسا: الوصول إلى الميناء المحدد:

يلتزم الناقل بقيادة السفينة إلى الميناء المتفق عليه فإذا كان قد اتفق مع الشاحن على ميناءين للوصول فله في هذه الحالة الوصول بالبضائع إلى الميناء الأول على أن ينتظر تعليمات الشاحن بتفريغ البضائع فيه أو الميناء الثاني، أما إذا كان العقد يميز اقتياد السفينة إلى ميناء آخر غير الميناء المتفق عليه كأن يحتوي العقد مثلا على عبارة (أو أي ميناء آخر قريب على أن تصل السفينة بأمان) فإنه يجوز في هذه الحالة للناقل إذا تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة اقتياد السفينة إلى ميناء آخر قريب على أن يعلم الشاحن بذلك³.

¹ - المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

² - سوزان علي، المرجع السابق، ص 74.

³ - المرجع نفسه، ص 72.

الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد تمام الرحلة البحرية

بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية مع مراعاة أعراف الميناء¹.

وعليه فإن الناقل ملزم عند نهاية الرحلة بتفريغ البضائع في ميناء التفريغ تم تسليمها لمستحقيها وهذا ما ستعرض إليه فيما يلي:

أولاً: تفريغ البضائع وإنزالها:

طبقاً للمادة 780 من القانون البحري الجزائري، بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع وبالعناية التامة مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ فعملية الفك هي عملية مادية يقوم بها الناقل، ذلك أنه لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها وإخراجها من العنابر وأقسام السفينة وهي عملية تقابل عملية الرص والتستيف في ميناء الشحن وتندرج مسؤولية الناقل البحري في هذه العملية وتحدد مسؤوليته عن ضمان هلاك أو تلف البضائع بوصفه ناقلاً بحرياً²، لكون عملية التفريغ تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل البحري سواء قام هو بنفسه أو طرف آخر بموجب عقد الشحن أو التفريغ.

ثانياً: الالتزام بتسليم البضاعة:

آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه الحامل الشرعي لسند الشحن في ميناء الوصول والتسليم واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري ومؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع تظل قائمة إلى أن يتم تسليمها إلى المرسل إليه كما يمكن إثارة مسؤوليته عن التأخير في تسليم البضائع³.

وللتسليم فوائد قانونية كبيرة هي كالتالي:

1- ينتهي عقد النقل البحري للبضائع بالتسليم (المادة 739 من القانون البحري)

¹ - المادة 260 من القانون البحري الجزائري.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 260.

³ - المرجع نفسه، ص 261.

- 2- أن الناقل قد نفذ التزاماته و تنقل مسؤولية المحافظة على البضائع من الناقل إلى المرسل إليه.
- 3- التسليم يسمح بمعرفة سوء نية المرسل إليه في رفع البضائع واستلامها وإمكانية تعويض الناقل عن التأخير في استلام البضائع من قبل المرسل إليه (المادة 794 من القانون البحري).
- 4- يبدأ حساب مدة التقادم في عقد النقل والدعاوى الأخرى ضد الناقل من وقت التسليم (742- 743 من القانون البحري).
- 5- التسليم يسمح بمعرفة وحساب مدة التأخير (المادة 805 من القانون البحري).
- 6- بالتسليم يمكن المرسل إليه إبداء التحفظات عن الهلاك أو التلف (790 من القانون البحري).
- 7- استلام البضائع من المرسل إليه وقبوله لها يترتب عليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجب عند الوصول (المادة 791 من القانون البحري).

والعبارة في التسليم هي بالتسليم الفعلي الذي يتم بعد فحص البضاعة ومعيبتها للتحقق من عددها ووزنها وحالتها، وهذا يتم لصاحب الحق في المطالبة بالبضاعة مما يفرض على الناقل تحري شخصية المتقدم للاستلام والتأكد من أنه الشخص المقصود في سند الشحن مع مراعاة شكله ما إذا كان إسمياً أو لأمر أو لحامله¹.

1- سند الشحن باسم شخص معين: فعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى الشخص المعني في الوثيقة أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق وهنا يجب على الريان التأكد من شخصية المطالب بالبضاعة.

2- سند الشحن لأمر: فلا يجوز تسليم البضاعة إلا للحامل الشرعي لوثيقة الشحن وفقاً للتظهير الثابت عليه.

3- سند الشحن للحامل: يجب على الريان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن عند الوصول.

ومهما يكن فإنه لا يمكن للناقل إذا تقدم لاستلام البضاعة عدة أشخاص يحملون نسخاً من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم بل عليه أن يودعها في مكان آمن على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني وأن يخبر جميع المطالبين بما في ذلك الشاحن فوراً.

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 505.

وإذا ما سلم الناقل البضاعة لمن له الحق فيها مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن فإن باقي النسخ الأخرى تفقد أي قيمة لها¹.

وفي حالة عدم تقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف فعلى الناقل إيداع البضائع في المستودع أو مكان آمن على نفقة المرسل إليه وعلى الناقل إعلام كل من الشاحن والمرسل إليه بذلك إذا كان هذا الأخير معلوما².

وعند فوات مدة شهرين من تاريخ وصول السفينة ولم تسحب البضاعة من المستودعات ولم تدفع المبالغ المستحقة للناقل جاز له بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، لكن قد يتفادى صاحب البضاعة كل ذلك ويقوم بدفع كفالة كافية، كما يمكن بيع البضائع الغير المطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء مهلة الشهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها وفي كل الأحوال فإن لم يفي البائع بديون الناقل فإن الشاحن يبقى مسؤولا عن الفارق³.

المطلب الثاني: أثاره بالنسبة للشاحن والمرسل إليه

يرتب عقد النقل البحري من جهة ثانية التزامات تقع على عاتق طرفي العقد، فالشاحن كذلك تقع عليه التزامات كما هي على الناقل فقد يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه كما قد يكون المرسل إليه طرفا ثالثا لم يكن طرفا عند إبرامه هو أيضا يتحمل التزامات بموجب عقد النقل البحري للبضائع وعليه سنعرض التزامات الشاحن ثم التزامات المرسل إليه.

الفرع الأول: التزامات الشاحن

تتمثل أهم التزامات الشاحن في تسليم البضاعة للناقل ودفع أجرة النقل.

أولا: الالتزام بتسليم البضاعة في ميناء الشحن:

يتم تسليم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليه وكثيرا ما يتوقف الاتفاق على حدود الالتزامات التي يقبل

¹ - المواد 784-785-786 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 793 من القانون البحري الجزائري.

³ - المواد 795 - 796 من القانون البحري الجزائري.

الناقل البحري تحملها في سبيل انجاز النقل البحري

كما أن الشاحن هو الذي يدلي للناقل البحري بالبيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة وعلى ضوء ذلك يتم تدوين هذه البيانات في سند الشحن البحري¹

وتتطلب عملية التسليم القيام بالعديد من الأعمال حفاظا على البضاعة من التلف ورعاية لحقوق الأطراف نذكر منها:

1- التغليف: بالرجوع إلى المادة التي تنص على أنه: "إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون كافيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر الأشخاص والمعدات وغيرها من الأشياء المنقولة²، ورغم أن هذا النص خاص بالنقل البري إلا أنه ينطبق على مفهوم التغليف في القانون البحري حيث يجب أن يكون التغليف وفق الشروط والأعراف المعمول بها والتي تضمن النقل بشكل آمن.

فقد يكون التغليف سببا للعديد من التحفظات من قبل الناقل ومصدرا للكثير من النزاعات فهو من شروط العقد.

2- وضع البطاقات على البضائع: ويقصد بوضع البطاقات على البضائع وضع مختلف الرموز والعلامات والبطاقات تحمل جميع البيانات والتي توضع بطريقة لا تسمح بزوالها أثناء عملية النقل ويجب أن تتضمن في بعض الأحوال بيانات خاصة.

هذه البطاقات ليست إلزامية لكنها موجهة للتذكير الناقل بإتباع معاملة خاصة لهذه البضاعة.

3- الوزن: والمقصود منه التأكد من الوزن المصرح به لمقارنته فيما بعد عند التسليم وقد يقوم به الناقل من تلقاء نفسه أو بطلب من الشاحن.

4- العدد: حيث يقوم الناقل بتعداد الرزم المصرح بها من قبل الشاحن أو المرسل إليه للتأكد بكل سهولة من كمية البضاعة المسلمة إليه دون حاجة إلى استنتاجها من فارق الوزن.

5- تقديم البيانات الصحيحة عن البضائع المحتواة: يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتفيد هذه البيانات في سند الشحن، ويجب أن تكون هذه البيانات

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 262.

² - المادة 43 من القانون التجاري.

صحيحة وإلا وجب على الشاحن تعويض الناقل من الضرر الذي ينشأ من عدم صحة هذه البيانات حتى لو كان قد تنازل عن سند الشحن للغير.

كما يلزم الشاحن بتهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق البضاعة والتي توجه لمختلف الإدارات¹.

ثانيا: الالتزام بدفع الأجرة:

الوفاء بالأجرة هو الالتزام الأساسي للشاحن أو المرسل تجاه الناقل، إذا بدونه لن يقدم الناقل على تنفيذ النقل وقد يحدث أحيانا أن يتفق الطرفان على أداء الأجرة قبل البدء في النقل وهنا لا يبدأ النقل إلا بتسليم الناقل لأجرته ولكن قد يحدث أحيانا أخرى أن يتفق الطرفان على أداء الأجرة بعد وصول البضائع لمكان الوصول.

وفي حالة إغفال المتعاقدان تحديد الأجرة فإن ذلك لا يبطل عقد النقل وإنما تعتبر أجرة المثل متى تعينت وإلا كان للمحكمة تقديرها معتمدة على الخبرة ويحصل كثيرا الاتفاق على دفع الأجرة بحسب عد البضاعة أو كليهما أو وزنها فيكون للربان الحق في طلب عدد البضائع أو كيلها أو قياسها أو وزنها².

وعادة ما يتولى الناقل البحري تحديد تعريفه نقل مختلف البضائع ولا يكون أمام الشاحن إلا قبولها بل إن إبرام العقد لا يتم إلا على أساس هذه التعريفه ويمكن الاتفاق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند القيام بالشحن أي أن الشاحن هو من يدفعها للناقل وغالبا ما يتفق على استحقاق الأجرة عند القيام إذا كان الشاحن ملتزما تجاه المرسل إليه بأداء أجرة النقل .

وقد تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند الوصول وفي هذه الحالة يقع الالتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه الذي له الحق في تسليم البضائع إذا قبل استلامها³، والأجرة المتفق عليها قد تزيد أو تنقص بسبب وقوع حوادث كالقوة القاهرة، أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة⁴.

¹ - مليزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 80.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 127.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 263.

⁴ - المادة 797 من القانون البحري الجزائري.

1- القوة القاهرة: لا تستحق أية أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية وهذا ما يتطابق مع القواعد العامة والتي تقضي أنه إذا استحال تنفيذ أحد الطرفين للالتزامات التعاقدية ينقضي التزامه والتزام الطرف الآخر لكن هناك استثناءات:

أ- إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد الذي يقوم به الشاحن.

ب- إذا فقدت من جراء عيب ينسب للشاحن¹.

2- إهمال الناقل: وذلك في حالة عدم قيام الناقل بالالتزام الملقى على عاتقه من بداية استلام البضائع إلى غاية تسليمها حسب المواد: 770، 775، 772، فإن حقه في الأجرة يسقط.

3- تلف البضاعة: إذا وصلت البضاعة تالفة بسبب القوة القاهرة أو لسبب فيها التزام الشاحن بدفع الأجرة كاملة، لأنه لا يجوز له في هذه الحالة أن يتخلى عن البضاعة مقابل عدم دفع الأجرة.

غير أن السؤال المطروح: ماهي الضمانات التي تكون لصالح الناقل في حال عدم تلقيه للأجرة؟

لقد أقر المشرع الجزائري بهذا الصدد نوعين من الضمانات، حق حبس البضاعة وحق الامتياز.

أ- حق حبس البضاعة: يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها إلى غاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن النقل وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف فيحق للناقل الحق في حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي ما هو مطلوب بعيدا عن أصحابها كما يجوز له نظير ذلك أن يطلب من المحكمة إيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته، وعلى نفقة صاحب الحق، وذلك لمدة شهرين إذا كانت البضاعة قابلة للإيداع منذ الوصول إلى ميناء التسليم، وإلا فإنه يجوز بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية المختصة.

وإذا كان ثمن المبيع لا يكفي لتغطية ديون الناقل ومصاريف الإيداع والبيع، يعد الشاحن مسؤولا عن الباقي².

ب- حق الامتياز: تقدم الامتيازات على البضائع المذكورة في هذا الباب على كل امتياز آخر عام أو خاص فالناقل يتمتع بامتياز على البضائع المنقولة من أجل الحصول على أجرة النقل وملحقاتها وتشمل الأجرة مصاريف السفر، المبلغ المستحق نظير التأخير في الشحن والتفريغ لأنه يعتبر أجرة

¹ - المادة 798 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 818 من القانون البحري الجزائري.

إضافية والمصاريف التي أنفقها الناقل على البضائع المشحونة ثم تأتي بعض الديون مثل المصاريف القضائية مصاريف حفظ البضاعة، وبيعها وتوزيع ثمنها، مصاريف إنقاذ البضائع ومكافأة الإسعاف ومبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة والتعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.

وتبطل الامتيازات على البضائع إذا لم يتقدم الدائن باعتراف لدى الريان قبل البدء في التفريغ.

أو إذا لم يرفع دعوى خلال 15 يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا¹.

الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه

إن المرسل إليه خروجاً من قاعدة الأثر النسبي للعقد يعد مسؤولاً رغم أنه لم يشارك في إبرام العقد ومع ذلك يتحمل التزامات مقابل تمتعه ببعض الحقوق كما هو المركز القانوني الذي تتبوؤه، وما هي الالتزامات الملقاة على عاتقه؟.

أولاً: المركز القانوني للمرسل إليه:

وجدت العديد من النظريات تفسر المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن ونذكر منها نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، والنيابة الناقصة، والتعاقد لمصلحة الغير، وغيرها.

أ- نظرية الاشتراط لمصلحة الغير: حيث يرى هذا اتجاه أن الشاحن يشترط لمصلحة المرسل إليه مما يخوله الحق في استلام البضاعة غير أن ذلك لا يخوله باقي الالتزامات فالاشتراط لمصلحة الغير يترتب حقوقاً وليست التزامات.

ب- نظرية الخلف الخاص: يرى هذا الاتجاه أن المرسل إليه خلف خاص للشاحن، على أنه مشتري البضاعة، وقد عقد المستخلف (الشاحن) عقد نقل يتعلق بهذه البضاعة فإن الخلف الخاص (المرسل إليه) ينتقل إليه ما يترتب من التزامات وحقوق عن العقد.

وهذا الرأي لا يصلح لتفسير التزامات المرسل إليه في سند الشحن فلا ينتقل الالتزام مع الشيء إلى الخلف الخاص وإن كان التزام شخصي لا ينتقل إلى الخلف الخاص.

¹ - المواد 817 - 820 من القانون البحري الجزائري.

ت- نظرية النيابة الناقصة: يرى البعض أن الشاحن عند التعاقد مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه نيابة ناقصة فتصرف إليه آثار العقد.

وعيب هذا الرأي أنه يحاول جعل المرسل إليه طرفا في العقد رغم أنه قد يكون مجهولا وقت إبرام العقد وإصدار سند الشحن.

ث- نظرية التعاقد لمصلحة الغير: يرى جانب من الفقه الفرنسي إلى أن العمل الواقعي أدى إلى خلق تطبيق جديد في العلاقة القانونية ثلاثية الأطراف وهي التعاقد لمصلحة الغير، وهو عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصي ويرتب للغير حقا بالمطالبة المباشرة والشخصية، بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالتزامه بأداء لأي من طرفي العقد، أو يكون التعاقد لمصلحة الغير ضروريا، إذا ما كان وجود الغير هو الذي يبرر إبرام العقد الأصلي بين الطرفين وهذا ما يتفق وتدخل المرسل إليه في تنفيذ العقد¹.

ثانيا: التزامه بسحب البضائع وتسليمها:

من المفروض أن هذا الالتزام يقع على عاتق المرسل إليه، والسؤال يطرح حول إعلام المرسل إليه بوصول البضائع، فالأمر مستحيل إذا كانت البضائع محل وثيقة شحن لأمر، أو وثيقة شحن لحاملها، لأن الناقل لا يعلم اسم المرسل إليه، وبالتالي على هذا الأخير تفقد إعلانات وصول السفن المنشورة في الصحف المهنية والاتصال بالناقل وإذا كانت وثيقة الشحن اسمية، فالناقل بالعكس هنا يعلم هوية المرسل إليه، وبالتالي من الطبيعي يتم إعلام المرسل إليه بوصول البضائع وأنه تم تفريغها حتى يتسنى له تسليمها.²

¹ - سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص 284.

² - المادة 782 من القانون البحري الجزائري

الفصل الثاني:

مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين، يترتب على الناقل التزاما محددًا، هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه، وتسليمها في الوقت المتفق عليه، أو كما يحدده العرف فإذا لم يحقق الناقل هذه النتيجة أعتبر مسؤولًا وتوجب عليه التعويض غير انه قد يستفيد من إعفاء القانون له من تحمل أية مسؤولية وبما أن التزام الناقل بتحقيق النتيجة فإنه يكون مسؤولًا عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة والنقصان أو التأخير في تسليمها، وهذا الالتزام نتناوله في المادة 802 من القانون البحري حيث نصت المادة على انه " يعد الناقل مسؤولًا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه"، هذا كله سنتعرض له من خلال ثلاثة مباحث سنتناول في الأول: نطاق مسؤولية الناقل،؟ وحالات قيامها والإعفاء منها، وفي المبحث الثاني سنتناول التعويض عن المسؤولية وحالاتها، وفي المبحث الثالث سنتطرق إلى دعوى المسؤولية أمام القضاء والتحكيم¹.

¹ - المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن التزام الناقل بإيصال البضائع سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري وعليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل التي تنشأ عن إخلال بهذا الالتزام تعتبر مسؤولية عقدية أيضاً¹،

غير أن لأحكام مسؤولية الناقل البحري التي نضمها القانون البحري واتفاقية بروكسل نطاق محدد، نطاق زمني هو بين تسليم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها (المرسل إليه أو ممثله القانوني).

كما لهذه المسؤولية نطاق مادي، ونعني به الأضرار التي تشمل هلاك البضاعة، أو تلفها أو التأخير في تسليمها، ولهذا المسؤولية نطاق بالنسبة للأشخاص ويعني ذلك الأشخاص الذين تسري عليهم أحكامها.

لقد حدد المشرع حالات كثيرة يعفى فيها الناقل من المسؤولية وكذلك حالة تحديد التعويض الذي يدفعه الشاحن بموجب شروط الاتفاقية، لقد أورد المشرع في القانون البحري أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقل البحري بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع أجرة الحمولة (المادة 738 من القانون البحري)²

سنحاول عرض حالات قيام المسؤولية وأسبابها ثم الإعفاء من هذه المسؤولية.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تختلف التشريعات فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل البحري بوجه عام، فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على خطأ حقيقي يتمثل في الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة³.

بينما تفرق الأنظمة الإنجلو سكسونية بين مسؤولية الناقل العام والناقل الخاص⁴، إن تحديد أساس مسؤولية الناقل هو بالغ الأهمية وذلك لاختلاف النظم القانونية للمسؤولية من العقدية عن التقصيرية، وانعكاسها على الإثبات، وعلى تحديد التعويض وعلى الأطراف دعوى المسؤولية، ولما كان الأمر كذلك فهذا يقتضي منا بيان أن مسؤولية الناقل البحري التي سنعالجها تقتصر على المسؤولية العقدية، إذ أنها هي التي تشكل جزء إخلاله بالتزامه التعاقدية ألا وهو إيصال البضاعة سالمة منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله

¹ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، سنة 1999، ص 127.

² - فحسب المادة 738 من القانون البحري " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن مكافأة والمسماة أجرة الحمولة".

³ - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، سنة 2005، ص 122.

⁴ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 250.

القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 من القانون البحري ولإعمال قواعد المسؤولية العقدية لا بد من شرطين:

1 أن تكون بصدد عقد صحيح

2: أن يترتب عن الإخلال بالالتزامات التي يولدها العقد ضرر يصيب المرسل إليه¹.

ولكن مسؤولية الناقل لا تبرز في الواقع العملي بهذا الوضوح، وقد تلتبس ببعض المسؤوليات العقدية منها أو التصيرية على حد سواء والمنطق القانوني يقتضي منا تخلص مسؤوليات الناقل عما قد يقترب بها من نظم.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أولاً: مسؤولية الناقل الفعلي:

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن ويتعهد بإتمام النقل بجميع مراحل له وله أن يعهد بجزء من الرحلة إلى ناقل بحري آخر وتنفيذ عملية النقل كلها إلى ناقل آخر وهو الناقل الفعلي أو البديل² كما يمكن القول أن الناقل الفعلي هو من يقوم بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل المتفق عليها سواء أكان هذا التنفيذ كلياً أو جزئياً.

ويتدخل الناقل الفعلي في عملية النقل باتفاق يتم بينه وبين الناقل المتعاقد الذي له إمكانية التعاقد مع ناقل آخر لتنفيذ النقل إلا إذا كان قد تم الاتفاق بينه وبين الشاحن على عكس ذلك على تنفيذ الناقل المتعاقد بنفسه للنقل.

وقد عرضت قواعد هامبورغ لحالة تنفيذ عقد النقل بواسطة ناقل آخر غير الناقل المتعاقد وهو الناقل الفعلي وذلك بدون أن يكون هناك سند شحن مباشر أي بعقد نقل منفصل، وإجازات للناقل المتعاقد إمكانية الاستعانة بناقلين آخرين دون الرجوع للشاحن للحصول على موافقته^{3 4}.

لكن الإشكال أنه يصبح أمامنا ناقلين فمن يكون مسؤولاً أمام الشاحن والمرسل إليه في حالة الهلاك والتلف والتأخير؟

¹ - مصطفى كمال طه المرجع السابق، سنة 1993، ص 228.

² - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1945، ص 78.

³ - مع ذلك لا يجوز للناقل المتعاقد اللجوء إلى ناقل آخر، إذا كان الشاحن قد اشترط عدم اللجوء إلى ناقل آخر.

⁴ - لم ينظم المشرع الجزائري موضوع الناقل الفعلي، إلا في حالة توقف الرحلة لسبب ما.

هنا يمكن مساءلة الناقل المتعاقد عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل وعلى عدم مساءلة الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء جزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل وعلى كون الناقل الفعلي مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد¹، ورغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن والناقل الفعلي إلا أن الأساس في مطالبة التعويض لن يكون للمسؤولية التقصيرية إنما على ذات الأسس التي يتم بها بالرجوع على الناقل المتعاقد، فإذا أقيمت دعوى على الناقل المتعاقد وحده وثبت أن الأضرار التي حصلت أثناء مباشرة الناقل الفعلي تنفيذ العقد فيجوز للأول إلى إحالة هذه الأخيرة كضامن كما يمكنه الرجوع عليه بقيمة التعويض المحكوم به عليه إذا ما وفاه².

وفي كل الأحوال التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد أو الفعلي فهو لا تزيد عن الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري المقرر في القانون كسبب من أسباب التحايل بالجمع بين الرجوع على الناقلين معاً³.

والعلاقة التي تربط الناقل الفعلي والناقل المتعاقد بحكمها الاتفاق المبرم بينهما ولا تحتاج إلى سند شحن ومنه لا يمكن الاحتجاج به عليه وإلا بالاتفاق المبرم بينهما⁴.

ثانياً: مسؤولية في حالة النقل بسند الشحن المباشرة

إذا تم الاتفاق بين الناقل المتعاقد والشاحن على تنفيذ النقل بموجب عقد نقل مباشر فإن الأمر يختلف عما عرضناه فعلى عكس عقد النقل العادي، يتضمن عقد النقل المباشر صراحة قيام شخص آخر غير الناقل بتنفيذ النقل كله أو جزء منه، ويطلق على هذا العقد سند الشحن المباشر، ومفاده أن أحكام المسؤولية الخاصة بالناقل المتعاقد والناقل الفعلي تسري على الناقلين المتتابعين بحيث يكون الناقل الأول مسؤولاً عن النقل برمته بما فيه المراحل التي لم يتم بتنفيذها بنفسه، أما الناقلين المتتابعين بما فيهم الناقل الأخير فيكونون غير مسؤولين إلا عن المرحلة التي قاموا بتنفيذها، ويكونون مسؤولين بالتضامن مع الناقل الأول كما يكون للناقل الأول والناقلين المتتابعين الاستفادة من أوجه الإعفاء من المسؤولية.

ومن تحديد المسؤولية التي قررها القانون ولا يجوز لهم الحصول على تعويض يفوق الحد الأقصى الذي حدده القانون⁵، إلا أنه وعلى خلاف مسؤولية الناقل الفعلي والمتعاقد وعلى اعتبار أن الشاحن على علم يلجأ الناقل

¹ - سوزان علي حسن، المرجع السابق، 129.

² - المرجع السابق، ص 80.

³ - المادة 815 من القانون البحري.

⁴ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 80.

⁵ - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 132.

المتعاقد إلى ناقلين آخرين وقد أجاز القانون للناقل الأول نفي مسؤوليته اتجاه الشاحن إذا أثبت أن الضرر الحاصل قد وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق¹.

وقد فصل المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتتابعين في النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة، فقضت المادة 764 من القانون البحري على أنه " إذا وضعت وثيقة مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يجتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين، كما نصت المادة 765 من القانون البحري على أن " الناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسير عليها وثيقة الشحن حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة"، ومفادها أن للناقل الذي دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته المتضامنة الناتجة عن وثيقة الشحن الرجوع عن الناقلين الآخرين غير أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع إلى ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته وهذا تطبيقا، للمادة 766 من القانون البحري.

الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعترض البضائع مخاطر عديدة سواء أثناء تداولها قبل أو بعد الشحن وعلى وسيلة النقل أثناء الرحلة نفسها، والأمر الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع بعد تسلمها قبل تسليمها حيث تشمل الصور التالية:

أولا: هلاك البضائع

تعتبر البضائع هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها فالترام الناقل البحري هو تسليم المرسل إليه البضاعة بحالتها وكميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها²، فإذا حصل نقص في العدد أو الوزن كان الناقل مسؤولا عن هذا ولا بد أن نشير أن العرف البحري قد جرى على التساهل في الهلاك اليسير الذي يصيب البضاعة أثناء النقل³.

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 279.

² - سميحة القيلوبي، المرجع السابق ص 278.

³ - هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 217.

أما بمعنى آخر المقصود بهلاك البضائع هو إما اختفاؤها كلياً أو وجود عجز بها سواء في وزنها أو عددها المذكور في سند الشحن، ويعرف الهلاك في الحالة الأولى بالهلاك الكلي وفي الحالة الثانية بالهلاك الجزئي.

1- الهلاك الكلي: البضائع تدخل ضمن حكم الهلاك الكلي عدم حصول التسليم ولا تعتبر في حكم الهالكة قبل قضاء مدة التسليم بل تعتبر متأخرة في وصولها لصاحب الحق فيها، وإثبات الهلاك الكلي يسير إذ يكفي المدعي إثباته أن الناقل قد تسلم البضائع وبمكته الاستعانة في ذلك بكافة الطرق للإثبات وفي المقابل وحتى يستطيع الناقل دفع المسؤولية عن نفسه يكفيه إثبات قيامه بتسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو لوثيقة النقل، أما إذا عجز الناقل عن إثباته تسليم البضائع لصاحب الحق فيها واثبت أن التسليم قد تم لشخص آخر تعد هالكة كلياً بالنسبة لصاحب الحق فالعبرة بالتسليم الفعلي¹.

2- الهلاك الجزئي للبضائع: فهو يتمثل في عجز فيها سواء في وزنها أو عددها الموضح بسند الشحن، وفي هذا الشأن تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل تتمتع ببعض التخفيف خاصة في حالة نقل البضائع الصلبة كالحبوب والسوائل مثلاً، إذ أنه من المتعارف عليه أن هذه النوعية من البضائع عرضة للعجز أثناء النقل سواء بسبب تعرضها للرطوبة أو الضغط أو التبخر أو حتى للنقص أثناء عمليتي الشحن والتفريغ وهو ما يطلق عليه بعجز الطريق، أما إذا كانت البضائع معبأة في صور طرود فإن الناقل لا يتمتع بهذا التحقيق لأنه من المفترض أن الطرود تقي البضائع من المؤثرات المذكورة أعلاه.

ثانياً: تلف البضائع:

يختلف تلف البضائع عن هلاكها، ففي حالة الهلاك إما أن تكون البضائع لم تصل أصلاً أي لم يتم تسليمها وهذا يكون الهلاك كلياً أو أنها وصلت و بها عجز في مقدارها أما في حالة التلف فإن البضائع تصل كاملة ولكن بها تلفات أو ضرر كعطب الفاكهة أو ذبول الزهور.....إلخ.

وهنا يثار التساؤل حول تلف البضائع الجزئي الذي يؤثر على باقي البضائع فيجعلها غير صالحة للاستخدام فهل يتساوى التلف في هذه الحالة مع الهلاك الكلي.

يرى جانب من الفقه أن الفرق بين التلف والهلاك الكلي هو حدوث التسليم من عدمه ففي حين يتم تسليم البضائع في حالة التلف الكلي فإن التسليم لا يتم في حالة الهلاك وتظهر أهمية التفرقة بين الهلاك الكلي

¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 103.

والتلف الكلي في الالتزام بإخطار الناقل بالتلف وهو التزام يقع على عاتق المرسل إليه ويبدأ من تاريخ حصوله على سريان مدة تقادم دعوى المسؤولية الناقل البحري¹.

ثالثاً: التأخير في التسليم:

إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة في المكان المتفق عليه وإنما عليه أيضاً أن يسلمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه، فيمكن مساءلة الناقل عن حالة التأخير الغير العادي وفق لما جرى عليه العرف بخصوص نوع هذه البضائع وطريقة نقلها².

وقد نصت المادة 775 من القانون البحري على انه يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المتفق عليه غير أنه يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

غير أن التأخير بذاته يعتبر ضرراً بالنسبة للشاحن حتى وإن وصلت البضاعة سالمة لأنه قد تعرض للكساد مما يؤدي إلى الهبوط في أسعارها³، بعكس إذا ما وصلت في ميعادها المقرر⁴.

والتأخير من جانب آخر يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليم البضاعة في ميعادها المقرر الأمر الذي يلحق ضرراً بالنسبة للشاحن (البائع)، نتيجة مطالبة المرسل إليه (المشتري)، بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع⁵.

فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن التأخير فإنه لما كان التزام الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد التزاماً بنتيجة، فإن إثبات التأخير لا يثير صعوبة إذا كان ميعاد التسليم متفق عليه في وثيقة الشحن ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد دون حصول التسليم يكون بذاته خطأً عقدياً ومن ثم لا يحتاج المرسل إليه بعد ذلك إلى إثبات الضرر باعتبار أن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة⁶.

¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 105.

² - أمال حمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة 2001، ص 332.

³ - حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراية مقارنة، مجلة المنار المجلد 13، العدد 8، سنة 2008، ص 107.

⁴ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 75.

⁵ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 131.

⁶ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 76.

المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية

مثلما يحدد القانون أسبابا لانعقاد المسؤولية وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، يحدد أيضا أسبابا للإعفاء منها وهي ما نطلق عليها أسباب الإعفاء القانونية وكما هو الحال في جميع العقود يجوز للأطراف العقد الاتفاق على إدراج شروط إعفاء المدين من المسؤولية في حالة وهي ما تعرف بأسباب الإعفاء الاتفاقية.

كما يضمن القانون البحري في المادة 802 صور مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلا أن هذا ليس إلا تطبيقا للقواعد العامة القديمة التي تجعل الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد.

ولكن نظرا للأخطار الملاحة البحرية وعلى غرار التشريعات الدولية واقتداء بمعاهدة بروكسل لسنة 1924 جاء المشرع بعدة حالات للإعفاء من المسؤولية، وقد عدت المادة 803 من القانون البحري الجزائري هذه الحالات.

كذلك نص في المادة 804 من نفس القانون على بطلان أي شرط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية التي يتحملها بمقتضى أحكام القواعد العامة والقانون البحري، ولهذا الأحكام منظور خاص لكيفية تحقيق التوازن بين المصالح ففضت بإعفاء الناقل قانونا من المسؤولية في بعض الحالات من جهة ثم حددت مسؤوليته عند قيامها بمبلغ معين من جهة أخرى¹.

الفرع الأول: الإعفاءات القانونية

قد يحدث أن يتفق أطراف عقد النقل البحري على خلاف القواعد والأحكام الخاصة، بمسؤولية الناقل بل أن الغالب أن يشترط الناقل الذي يمثل عادة شركات ملاحية كبرى إعفائه من المسؤولية كلية أو التخفيف منها أو تحديدها بمبلغ معين ويلجأ الناقل إلى ذلك بالنص مقدما على هذه الشروط في وثيقة الشحن بحيث يجد المتعاقد نفسه مضطرا إلى قبولها².

والنظام القانوني للناقل البحري للبضائع يبطل كأصل عام الشروط الاتفاقية التي تستهدف إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التحقيق منها مقابل تقدير حدا أقصى لمسؤولية الناقل³.

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 246.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 264.

³ - احمد غنيم، المرجع السابق، ص 27.

كما أنه يلاحظ إذا كان الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن إيصالها سالمة إلى المرسل إليه وهو التزام خطير نظراً لمخاطر الرحلة البحرية إلا أن المشرع الجزائري حدد حالات كثيرة يعفى فيها الناقل من المسؤولية¹، وهذه الحالات هي الأسباب القانونية وهي السبب الأجنبي باعتباره السبب العام للإعفاء من المسؤولية هناك أيضاً الأسباب الخاصة لإعفاء.

أولاً: السبب الأجنبي (المادة 803 من القانون البحري)

يتمثل السبب الأجنبي في القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ الغير أو عجز الطريق في حالة النقل البحري.

1: القوة القاهرة

تتنفي مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو نقص إذا كان هذا التلف راجعاً إلى قوة القاهرة أو حادث مفاجئ لا يدل له فيه ولا فرق من الناحية القانونية بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ الذي يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية²، ويعتبر إعفاء الناقل من التزامه بسبب القوة تطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 176 من القانون المدني³.

وإن كانت القوة القاهرة وردت في الفقرة "هـ" في نص المادة 803 كحالة من حالات الإعفاء إلا أنه يمكن أن يدرج تحتها حالات أخرى وردت كأسباب إعفاء مستقلة، لكنها لا تعد وأن تكون مجرد تطبيقاً لها وهذا ما ورد في المادة 803 الفقرات "ج"، "د"، "و".

تعرف القوة القاهرة عموماً بكونها الحدث الذي ليس بالإمكان توقعه ولا بالمستطاع دفعه أو تلفه⁴، والقوة القاهرة، كالحادث المفاجئ يتميز بأنه حادثة لم يكن في وسع الناقل توقعها أو مقاومتها وعليه فشروط القوة القاهرة تظهر في كونها أمراً خارجياً.

ومعاد ذلك أنه لا ينسب شيء في حدوثها للناقل كما يجب أن تكون غريباً غير متوقعا، ليس بإمكان الناقل العادي توقعه ويشترط كذلك أن يكون الحادث غير ممكن الدفع، أن يستحيل تجنب أثارها والاستحالة هنا

¹ - دكتور بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع سنة 2002، ص 123.

² - سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص 385،

³ - تنص المادة 176 من القانون المدني على ما يلي: "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عيناً حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ لالتزامه، ما لم يثبت استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يدل فيه ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه.

⁴ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 876.

تقدر بمعيار موضوعي¹، وعلى قاضي الموضوع أن يتحقق من توافر شروط القوة القاهرة المذكورة أعلاه وهي الشروط التي تخضع لرقابة المحكمة العليا، وذلك مؤدى اجتهاد المحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية عندما قررت في 1991/06/02 القرار رقم 735657 أن يشترط لوجود القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية أن يثبت عدم القدرة على التوقع وعدم القدرة على المقاومة ومن ثم فإن القضاء بخلاف هذا يعد مخالفا للقانون.

وواقع الأمر أنه لا سبيل لحصر الحوادث التي يمكن أن تعد قوة القاهرة منها الفتن والحروب والحصار البحري على ميناء الشحن والتفريغ بل ذهب بعض من الفقه إلى اعتبار السرقة من قبيل القوة القاهرة إذا حصلت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض وتجنبها غير ممكن وانتفى كل خطأ من الناقل أو تابعيه².

أ- الحوادث الطبيعية: الوسط البحري له مخاطر، ولا يجب تحميل الناقل فوق طاقته، وعليه فالعواصف القوية المفاجئة والأعاصير تعد حوادث بحرية تعفي الناقل من المسؤولية (المادة 803 الفقرة "د") ولكن يجب أن تتوافر فيها شروط القوة القاهرة السابق ذكرها ولا يكون الناقل ولا تابعيه قد تقاعسوا في أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية أو اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ وسلامة البضاعة، غير أن اعتبار العواصف والأعاصير قوة القاهرة يختلف باختلاف الفصل السنوي الذي تبحر فيه السفينة، وقد ذهب قرار المحكمة العليا أن العاصفة في فصل الشتاء لا تعد قوة القاهرة ومن ثم لا مجال لإعفاء الناقل من مسؤوليته³، وقد أكدت المحكمة العليا هذه الحالة بقرار آخر على أن العاصفة تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء والملاحظ أن المحكمة أخذت القوة كمعيار لقبول مفهوم مخاطر الاستغلال واعتبار العاصفة كقوة القاهرة، حيث أنها اعتبرت في القرار المذكور أن بلوغ العاصفة 6 و 7 من سلم بوفور تعادل تساقط أوراق الأشجار ويعتمد في هذه الحالة على رياح قوتها 10 أي ما يعادل 100 كلم في الساعة⁴.

ب- الحروب: تكون قوة القاهرة بما ينجم عنها من أحداث ومن أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع وغير متوقعة والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه ليست الحرب ذاتها بل ما تخلفه من أحداث واضطرابات فهي لا تعد بذاتها قوة القاهرة وعلى الناقل إثبات أن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن التوقع أو الدفع⁵.

¹ - محمود الشراوي، العقود البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، [د.ب.ن.]، 1991، ص 70

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 101.

³ - قرار المحكمة العليا بتاريخ 1991/05/19 الملف رقم 77660ن المجلة القضائية العليا، لسنة 1993، العدد الثالث، ص 154.

⁴ - قرار المحكمة العليا بتاريخ 1997/06/24 الملف رقم 153854 المجلة القضائية العليا لسنة 1997.

⁵ - المادة 04 الفقرة الثانية بند "هـ" من معاهدة بروكسل عام 1924.

ت- الحريق: لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه يرجع لسبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه ومقتضى ذلك أن يثبت الناقل سبب الحريق¹.

كما أنه ينظر إلى الحريق كسبب معفى بمعنى واسع إذ تدرج تحت هذه الحالة التلف الذي يعيب البضاعة مثلاً نتيجة إلقاءها في البحر لتتلف إذا العبرة بما يحدثه الحريق لا الحريق ذاته.

ث- إضرابات وإغلاق المستودعات أو الموانئ: إن المشرع الجزائري قد جعل الإضراب سبباً قائماً بنفسه لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته، ويعتبر الإضراب أو إغلاق أو الإيقاف أنواعاً مختلفة من العوائق التي تمنع من تنفيذ الناقل لالتزاماته أو تأخير هذا التنفيذ فإن دفع الناقل بالإعفاء من المسؤولية وجب عليه أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرد إلى الإضراب أو الإغلاق ويجب أن يترتب عنها استحالة التنفيذ فلا يكفي أن تترتب عليها صعوبة التنفيذ فقط، بل يعتبر الإضراب في ذاته قوة قاهرة أو حادثاً مفاجئاً ما دام ليس من الممكن توقعه².

ثانياً: العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق

أ- العيب الذاتي للبضاعة: هنا وإن كان الأمر لا يتعلق دائماً بخطأ المضرور أي الشاحن إلا أن الناقل يعني من المسؤولية وذلك لأن السبب لا ينسب إليه بل هو أمر نابع من ذاتية البضاعة وطبيعتها³، فقد نصت المادة 803 فقرة "ز" على أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان هناك عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر.

فيما يخص العيب الذاتي أو الخفي للبضاعة فيقصد به أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل⁴، كمرض الحيوانات المشحونة أو احتراق الفحم ذاتياً نتيجة تكدسه وتراكمه، ويقع على عاتق الناقل الذي يتمسك بالإعفاء إثبات عيب البضاعة الخاص، وهذا الإثبات يكون سهلاً إذا أدرج الناقل في وثيقة الشحن أي تحفظ خاص بحالة البضاعة⁵.

¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 100.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 264.

³ - محمد سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، الدار القومية للطباعة والنشر 1966، ص 65.

⁴ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة سنة 1998، ص 270.

⁵ - عبد القادر العظير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق ص 336.

ب- عجز الطريق: وهو نقص البضاعة حجماً أو وزناً أثناء الطريق الناشئ عن طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها ويختلف عجز الطريق باختلاف البضاعة وطول الرحلة البحرية، ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها¹.

والملاحظ هنا أنه إذا كان القانون الجزائري ومعهادة بروكسل قد نصا على النقص الطبيعي الناتج خلال الرحلة يعتبر سبباً للإعفاء من المسؤولية إلا أنه في الواقع العملي يقبل عادة بنسبة معينة، من النقصان فقط، هذه النسبة يمكن تحديدها حسب عادات وأعراف الموانئ وهو ميناء الوصول عادة كذلك حسب البضاعة إذا شحنت صلبة كالحبوب مثلاً وسوائل مثل البترول أو في أكياس فإذا كانت البضاعة المنقولة صلبة فإن نسبة العجز تكون 1%.

ونظراً لعدم وجود نص قانوني بهذا الشأن فإن القضاء يعتمد على شهادة الجهات المختصة في هذا المجال كالشهادات الصادرة عن غرف التجارة أو الصادرة عن مؤسسة الموانئ، والتي تحدد أنواع البضائع وطرق نقلها ونسبة العجز المسموح بها في كل نوع من أنواع البضائع²، ويبقى على الناقل أن يتمسك دائماً بالنسبة الأعلى حين يعفى من المسؤولية إذا لم يتجاوز النسبة المئوية المقررة³.

ثالثاً: خطأ الشاحن:

ويقصد به فعل المضرور سواء كان الشاحن أو المرسل إليه والمراد بالإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذا المضرور هو الذي ألحق الضرر بنفسه سواء كان هذا الفعل خطأً أو غير خطأً وتطبيقاً لهذا السبب من أسباب الإعفاء التي نص عليها القانون فإن الشاحن الذي يكون له دوراً إيجابياً في التستيف لا يمكن أن تسمع له بعد ذلك شكوى تتعلق بالعيوب الجلية في التستيف التي لم يشك منها وقت حصول الشحن على أن علم وموافقة الشاحن لا تقومان في الغالب دافعاً مقبولاً ضد من تم تظهير سند الشحن له⁴.

ولكن قد يحدث أن يكون هناك خطأً مشتركاً بين الناقل والمضرور وفي هذه الحالة يجب التفرقة بين حالة ما إذا كان خطأً كل منهما وقد ساهم بقدر متساوي في إحداث الضرر فإذا كانت المساهمة خطأً الناقل هي الأكبر

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 272.

² - الناقل يعفى من المسؤولية الناجمة عن نقص البضاعة المنقولة على حسب النسب التي حددتها الأعراف البحرية، ما لم يثبت أصحاب الحق في البضاعة أن العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه على أنه يقع على هذا الأخير إثبات العرف الذي ينتج به.

³ - فإذا جاوز هذه النسبة حقت مسؤولية الناقل بمقدار النسبة المسموح بها ولا يتحمل التعويض عن العجز كله إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز راجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

⁴ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 141.

في إحداه الضرر انتفت رابطة السببية بين خطأ المضرور والضرر ليصبح الناقل هو المسؤول الوحيد عن الضرر فإننا نكون في هذه الحالة أمام خطأ مشترك يستوجب تقسيم المسؤولية بالتساوي بين الناقل والمضرور¹.

رابعاً: خطأ الغير (المادة 804 من القانون البحري الجزائري)

إذا كان فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداه الضرر فإنه إذا كان خطأ كان غيره وحده المسؤول وإن لم يكن خطأ كان من قبل القوة القاهرة ولا يكون أحدا مسؤولاً وثمة محل لإشراك فعل الغير مع فعل المدعي عليه في إحداه الضرر لما قد يستغرق أحد الخطأين خطأ الآخر²، على أنه يجب للاعتداد بخطأ الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية نص عليه القانون ألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعي عليه مسؤولاً عنهم³.

خامساً: حالات الإعفاء الخاصة للمسؤولية

تنص المادة 805 من القانون البحري الجزائري إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ويدون هذا التصريح بوثيقة الشحن فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تتعلق بما يبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية وهي حالات أربعة تعفي الناقل البحري عن المسؤولية وتنحصر في تعهد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها وحالة نقل البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي أجازها القانون، وحالة نقل الحيوانات الحية وأخيراً حالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية

بلا شك أن الإتفاق على إعفاء أحد أطراف العقد من المسؤولية أو التخفيف منها أمر مشروع قانوناً، ولكن نظراً لسلطات الناقلين في مجال النقل وخشية من فرض شروطهم على الشاحنين قرر المشرع البحري الجزائري تمكن الناقلين من إدراج شروط في عقد النقل تعفيهم من المسؤولية أو التخفيف منها خلافاً لما نص عليه القانون البحري ومعاهدة هامبورغ لذلك وجب التفرقة بين الشروط الجائز الإتفاق عليها والشروط غير الجائز الإتفاق عليها.

¹ - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 140.

² - تطبق في هذا الصدد ذات الأحكام التي وردت بالنسبة لفعل المضرور.

³ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 143.

أولاً: الشروط الاتفاق الصريحة

تكون شروط الإعفاء من المسؤولية صحيحة في الحالات التالية:

- 1- التنازل من طرف الناقل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو جزء منها: للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة أو القانون بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية الواردة في سند الشحن المسلم إلى الشاحن¹.
- 2- هذا الشرط يعد أيضاً صحيحاً لأنه لا يؤدي إلى إعفاء الناقل بل على العكس من ذلك يشدد من مسؤوليته ويضعف عن التزاماته مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن ولكي يعتد أيضاً يجب أن يكون مدوناً في وثيقة الشحن.
- 3- الشروط الخاصة بنقل البضائع على السطح ونقل الحيوانات.

أ- نقل البضائع على سطح السفينة: إن الطريقة العادية لنقل البضائع هو إيداعها العنابر التي تعتبر بحكم استعدادها قادرة على استقبال البضاعة مع ضمان ثبات واتزان السفينة لكن شحن البضاعة على سطح السفينة تؤدي إلى نتائج مؤسفة²، إلا أن هذه الطريقة متبعة منذ القدم لعدد من الاعتبارات العلمية فإذا قام الناقل البحري بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك وتم ذكر ذلك في سند الشحن فمجرد حصول النقل بهذه الطريقة لا يقوم بذاته سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة وإنما تبقى مسؤوليته قائمة لأنه هو الضامن من التلف أو الهلاك و لو على سطح السفينة لكن تقرر وجه إعفاء خاص من المسؤولية في هذا الغرض، إذا ما أثبت أن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

ب- نقل الحيوانات الحية: استثنت معاهدة هامبورغ من نطاق تطبيقها نقل الحيوانات الحية وهذا لأنها لا تكون ثابتة كالبضائع وإنما تتحرك طالما أنها حية، ومن ثم فمخاطر نقلها كثيرة ولا يلزم الناقل للإعفاء من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي وأن يقيم الدليل عن هذا الضرر كان نتيجة المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل إلا أنه يصعب عليه إقامة مثل هذا الدليل، وإنما يكفي القاضي باقتراض قرينة لصالح الناقل مفادها أن الضرر راجع إلى المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات بحراً إذا ما ثبت أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات³.

¹ - اتفاقية هامبورغ المادة 23.

² - سبب الحوادث التي تقع على السطح كسوء الأحوال الجوية وغيرها من الحوادث.

³ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 119-127.

4- الحمل بالوزن أو ما يماثله: تكون التحفظات على وثيقة الشحن بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية فهذه التحفظات والخاصة بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها تكون صحيحة إذا وجد لدى الناقل أو وكيله سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية لتحقيق منها.

5- حالة الظروف العادية والبضائع المشحونة: يجوز للناقل أن يبرم مع الشاحن أي اتفاق بصدد مسؤوليات الناقل والتزاماته متى كانت أوصاف البضائع والظروف غير العادية التي تم فيها النقل، تبرر اتفاقا خاصا يشترط ألا يصدر سند الشحن قابل للتداول وأن يؤشر في وثيقة النقل بما يفيد ذلك، ومن ذلك أن يتعلق الأمر بنقل البضائع سريعة التلف أو أن يقضي وصل البضائع المرور بمناطق تجري فيها عمليات حربية.

ثانيا: الشروط الاتفاقية الباطلة: يعد باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه وأثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

1- أبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل :

ويقصد بها المسؤولية الناجمة عن المواد 804، 803، 802، 780، 773، 770 من القانون البحري الجزائري فلا يجوز إدراج شرط في عقد النقل البحري للبضائع يحد من مسؤولية الناقل أو يستبعدا فيما يخص التزاماته بتوفير وسيلة النقل الصالحة للملاحة وإعدادها لهذه الوجهة وكذا التزاماته المتعلقة بالعناية بالبضاعة من شحن ورس وصيانة وحراسة وفكها وإنزالها وأيضا مسؤولياته عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة منذ تسليمها إلى من له الحق عليها.

2- تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عما حددته المادة 805 من القانون البحري:

لأنه يعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة فإنه يؤدي لتغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه، في تنفيذ العقد، حيث في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية وعليه يقع الشرط باطلا بطلانا مطلقا ويستوي بعد ذلك أن يحدد مبلغ التأمين الذي يستفيد منه المتضرر بأقل ما ينص عليه القانون¹، وفقا للمادة 811 بند "ب"، بأن يمنح كاملا أو جزء منه للناقل وفقا للمادة 811 بند "ج".

¹ - المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

3-التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع: تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية التي تنص على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة في المادة 790 من القانون البحري، وهذه المصاريف تخص مصاريف خبرة طبقا للمادة 789 من القانون البحري، عمليات فحص ومعاينة البضائع طبقا للمادة 788 من القانون البحري.

الفرع الثالث: الأشخاص المستفيدين من الإعفاء

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

أولاً: الناقل: تطبق التحديدات والإعفاءات على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية أي التقصيرية¹، وقد عرفت معاهدة هامبورغ في المادة 1 بند "أ"، بأنه يشمل أو يدل مصطلح "ناقل"، على مالك السفينة أو مستأجرها المرتبطة مع الشاحن بعقد نقل وبالتالي فليس لازماً أن يكون الناقل مالكا للسفينة إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز والحائز حيازة مؤقتة على السفينة حالة ما إذا كان قد أبرم عقد مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه ويعرف هنا بالناقل المتعاقد، وعلى كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل فيستفيد إذن من أوجه الإعفاء من المسؤولية.

ثانياً: تابع الناقل: وهو كل من تربطه بالناقل علاقة تبعية والتي قوامها ركن السلطة وركن الإشراف وركن الرقابة والتوجيه وعلى ذلك يعد الريان والبحارة وهم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل ولا يعد مقاول الشحن والتفريغ تابعا للناقل ولهم أن يتمسكوا بكل التحديدات والإعفاءات التي يمكن للناقل أن يتمسك بها².

ثالثاً: وكيل النقل: وكيل السفينة وكيل للناقل البحري ومن ثم يكون له حق التمسك بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري وهذا بصدد أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تأدية مهامه³.

¹ - المادة 813 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 814 من القانون البحري الجزائري.

³ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 154.

المبحث الثاني: التعويض عن المسؤولية

التعويض هو إعطاء مقابل للمضروب عما أصابه من خسارة، و ينشأ الحق فيه من يوم نشوء الضرر أو من يوم اكتمال عناصر المسؤولية، ويكون صدور الحكم كاشفا للحق لا منشأ له فعندما يلجأ أطراف عقد للمحاكم أو التحكيم (وفقا لاتفاقهم) فإن المدعي يأمل الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به ، ونظرا لثقل المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل فقد قرر له المشرع حدا أقصى للتعويض: يلتزم الناقل بأدائه إذا ما تحققت مسؤوليته وتصدر الإشارة إلى أن هناك عدة مصطلحات تستخدم وهي التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية وتارة أخرى اصطلاح الحد الأقصى للتعويض بدلا من التحديد القانوني للمسؤولية أو الحد الأعلى للمسؤولية، وذلك لأن المسؤولية لا يرد عليه التحديد ، فالناقل إما أن يكون مسؤولا أو لا يكون ولكن التحديد يرد على مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل فيكون بذلك للتعويض حدا يلزم بأدائه الناقل في حالة إصابة البضائع بضرر ما¹

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 253

المطلب الأول: التعويض في حالة المسؤولية المحدودة

التعويض يكون محدد بحد أعلى لا يتجاوزه القاضي وهذا التحديد قد يكون نص قانوني، وقد يكون وفقا لاتفاق الأطراف.

الفرع الأول: التحديد القانوني

مراعاة للظروف التي تحيط بالنقل البحري لم يشأ المشرع البحري ولا اتفاقية هامبورغ أن تحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة، ومن ثم قررت تحديد مسؤولية الناقل البحري قانونا عند قيامها بمبلغ معين يقابل تعويضها وسطا عن الضرر الذي لحق الشاحن وبالرجوع للمادة سبعة (07) من الاتفاقية نجد أن المعاهدة تضع حد أقصى شأنها في ذلك شأن المادة 805 من القانون البحري الجزائري¹ وسواء كان مصدرها المسؤولية العقدية أو التقصيرية، كما يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية أشخاص آخرون يشاركون في عملية النقل وذلك حتى لا يلتف المضرور على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، ويتمكن من إهداره بالرجوع على آخرين يكون الناقل مسؤولا عنهم²، ونطاق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو الضرر الذي يحصل خلال قيام مسؤوليته عن تنفيذ عقد النقل الذي يبدأ منذ تكفله بالبضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه³، أما بالنسبة للأضرار التي تقع خارج هذا الإطار يخضع لتطبيق القواعد العامة لجبر الضرر مما يتعين جبر الضرر كاملا وهنا يخضع لتعديل من إعفاء، تخفيف، وزيادة حسب إرادة الأطراف

ولا يسري التحديد إلا على عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن و بالتالي فهو غير ساري المفعول على النقل بموجب عقد إيجار السفينة إلا إذا صدر تنفيذ له سند الشحن⁴ والتحديد القانوني للتعويض يخص مسؤولية الشاحن والمرسل إليه دون الغير الذي يصيبه من تنفيذ عقد النقل، والذي يستحق تعويضا كاملا

ولقد بينت اتفاقية هامبورغ في المادة 06 والمشرع البحري في المادة 805 كيفية حساب الحد الأقصى وهو ما نتناوله فيما يلي:

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 268

² محمد كمال حمدي، المرجع السابق، 167

³ المادة 802 من القانون البحري الجزائري

⁴ اتفاقية هامبورغ، المادة 2، 3

أولاً: حساب الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية هامبورغ:

إن تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن هلاك أو تلف البضائع ، يحدد بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد ، أو عن كل وحدة مشحونة وفي حالة التقدير على أساس الوزن بمبلغ يعادل 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يهلك أو يتلف من الوزن الإجمالي للبضائع

وفيما يتصل بتحديد تعريف عن الضرر الناجم عن تأخير في التسليم جاء في البند (ب) من الفقرة الأولى¹ أنه يتحدد بمبلغ معادل لمرتين ونصف لأجرة المتفق عليها لنقل البضائع التي تعرضت للتأخير ،على ألا يتجاوز المبلغ الكلي للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع البحري

و لقد أوردت الفقرة الثانية من المادة السادسة(06) من الاتفاقية قاعدتين بصدد حساب الحد الأقصى للتعويض .

1. عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة في حاويات فتعتبر كل طرد أو وحدة شحن مجمعة في حاويات وحدة شحن مستقلة ،إذا كان عددها مذكورا في سند الشحن وإلا فالحاوية وما تشمله من طرود تعتبر وحدة شحن واحدة.

2. في حالة ما إذا كانت الحاوية ذاتها قد هلكت أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض ما لم تكن للناقل أو مقدمة منه،ومن الملاحظ فإن الحكم قد استحدثته اتفاقية هامبورغ فلقد جاءت اتفاقية بروكسل سنة 1924م خالية منه وتعرض فيما يلي لمفهوم الطرد والوحدة والحاوية

1) **الطرد COLIS-PACKAGE**: الطرد وضع البضاعة في غلاف كصندوق أو كيس تحمل أرقاما و علامات مميزة ،فكل صندوق أو كيس يعتبر في هذه الحالة طردا² وكلمة طرد تعني أن البضاعة شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر سواء تم تغليفها بالورق أو ما شابه أو بوضعها في صندوق أو في أكياس أو اكتفى بتحزيمها بأربطة بحيث تكون كل حزمة معينة بذاتها ،وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسها يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية .

¹مسؤولية الناقل البحري عن التأخير جاءت نتيجة للتقدم التكنولوجي في مجال صناعة السفن ،ووسائل الشحن والتفريغ،إذا لم يعد للطبيعة دخل في تأخير وصول السفينة في موعدها المحدد ،وبناء على ذلك جاءت اتفاقية هامبورغ وتبعها التقنين الجزائري بمبدأ مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن التأخير،وفي حين خلت معاهدة بروكسل وبروتوكولاتها من الإشارة إلى مسؤولية الناقل عن التأخير

² محمد كمال حمدي،المرجع السابق،ص 174

2) وحدة الشحن VNIT : الوحدة الخاصة بالبضاعة التي تشحن صبا بغير تغليف التي لا تعرف إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها كالأخشاب و الفحم والبترو، فالمقصود إذا وحدة الوزن أو القياس أو الحجم التي تحدد عادة أساسا لتحديد أجرة النقل سواء كانت طنا أو مترا أو كيلوغراما أو مترا مكعبا، فإذا اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن عن الوحدة التي تراعى في احتساب الأجرة كانت العبارة بالوحدة الواردة في سند الشحن.¹

3) الحاويات: يتميز تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن صعوبة في الحالة التي تجمع فيها الطرود أو وحدات الشحن في حاويات، فهل تعتبر الحاوية برمتها طردا أم يتعين الاعتداد بما تحتوي عليه الحاوية من طرود ووحدات الشحن؟

لا شك أن الحاوية ذاتها تعد طردا فإذا ما كانت الحاوية تحتوي على عدد من الطرود أو وحدات الشحن فإنه تعتبر الحاوية التي قد يبلغ حجمها عشرة أو عشرون مترا مكعبا و مليئة بالطرود أو وحدات الشحن مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا لا يتجاوز قيمته الطرد، وقد أقرت اتفاقية هامبورغ على اعتبار كل طرد أو وحدة شحن بالحواية تعتبر طردا أو وحدة مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها طرد أو وحدة مستقلة وهي تعتبر كذلك إذا هلكت أو تلفت ومن ثمة تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط أن لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.²

فيعتقد إذا بما يسلمه الناقل فعلا فإذا كانت الحاوية تحتوي على ثلاثين طردا فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود فإنه يلتزم إذا ما فقدت الحاوية وكانت الحاوية مملوكة للشاحن ومقدمة منه، بالتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته، إذ يضاف إلى عدد الطرود داخل الحاوية والتي تبلغ 30 طردا والحواية ذاتها باعتبارها طردا، أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن التعويض يتحدد في قيمة طرد واحد فقط على اعتبار أنه فقد لطرود واحد هو الحاوية

والعبارة ليست بوضع الطرود من طرف الشاحن أو الناقل في حساب أو تقدير مسؤولية و إنما بما تضمنه سند الشحن ذاته تحديد لعدد الطرود و تعيينها لها³

¹محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 174

²اتفاقية هامبورغ، المادة 6- ب

³محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 177

ثانيا: حساب الحد الأقصى للتعويض في القانون البحري الجزائري:

تنص المادة 805 على أنه إذا لم يسرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة ، والتي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق أو ما يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري .

وفي حالة استخدام حاوية أو أي أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر من تحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري .

و إذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حسابية متشكلة من 65 ملغرام ونصف من الذهب على أساس تسع مئة آلاف في النهاية ،ويمكن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوة قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بالحكم¹.

من خلال نص المادة 805 يتضح أن المشرع الجزائري وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع،فإما أنه مسؤول كأصل عام في تصريح الشاحن أو ممثله وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة ،وإما استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك فتكون المسؤولية محدودة بوحدة حسابية تختلف باختلاف صور المسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف أو عن التأخير.

ونلاحظ أن نفس المبدأ في حساب التعويض المعتمد من قبل اتفاقية هامبورغ و باقي التعريفات قد اعتمدت من طرف التشريع البحري الجزائري

ثالثا: كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى عملات وطنية

سنحاول تحويل الوحدات الحسابية إلى عملات وطنية حسب اتفاقية هامبورغ وحسب التشريع الجزائري

1. حسب اتفاقية هامبورغ

¹ القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 80-04-76 المؤرخ في 23-10-1976 المتضمن القانون البحري ،حيث عدلت المادة 805 تعديلا جذريا

تضمنت المادة 26/6 من اتفاقية هامبورغ كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية في الدول المتعاقدة فنصت بأن يتم التحويل وفقا لقيمة العملة الوطنية في التاريخ الذي يتفق عليه أصحاب الشأن، وفي غيبة هذا التاريخ تكون العبرة بتاريخ صدور الحكم بالتعويض.¹

2. حسب التشريع الجزائري :

المشرع الجزائري على غرار نظيره الدولي، قد أشار إلى إمكانية تحويل مبالغ التعويض المنصوص عليها في القانون إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية إلا أنه لم يبين كيفية التحويل وأي سعر للذهب يتعين التحويل عليه عند إجراء العملية؟ كما أن المشرع الجزائري لم يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية لوحدات الحساب الذهبية التي تحدث عنها وبالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أن المشرع الجزائري قد جعل النظام النقدي الجزائري قائما على أساس قيمة الدينار التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعاً لذلك يكون للأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً وله قوة إجرائية غير محدودة²

فلو افترضنا أن وزن البضاعة الهالكة يقدر بـ 500 كيلوغرام مع العلم أن كل كيلوغرام يعادل 30 وحدة حسابية، والوحدة الحسابية تتشكل من 6,6 ملغرام من الذهب، فيكون تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية على أساس قيمة الذهب تاريخ النطق بالحكم، فمثلاً 01 ملغرام يعادل بتاريخ النطق بالحكم 01 دج، أي 500 كلغم مضروبة في 30 وحدة حسابية تساوي 15000 وحدة حسابية، وهذه الأخيرة مضروبة في 65,5 مقسومة على واحد (العملة الوطنية)، وبالتالي يكون التعويض مقدر بـ 982500 دج

الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي

لما كان التحديد القانوني من النظام العام لا يجوز الإتفاق على مخالفته فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء هو إمكانية اتفاق الأطراف على الحد الأدنى حيث يجوز للمتعاقدين أن يحددا مسبقاً قيمة التعويض بالنص عليه في العقد أو في اتفاق لاحق وعليه فإن نطاق هذه الإمكانية لا يعد و الحالات التالية:

أولاً: جواز الإتفاق على تجاوز الحد الأقصى للتعويض:

أجازت الفقرة الرابعة من المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ الاتفاق بين الناقل والشاحن على تحديد التعويضات بما يجاوز الحدود القصوى التي وردت في الفقرة الأولى وكررت الفقرة الثانية من المادة الثالثة

¹ سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 86

² سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، وفقاً لاتفاقية هامبورغ 1978، ص 98.

والعشرون هذه القاعدة ضمن قاعدة عامة مؤداها جواز أن يزيد الناقل من مسؤوليته والتزاماته التي يلتزم بها بموجب الاتفاقية¹

والسبب يعود إلى أن الحد القانوني وجد لحماية الناقل، فإذا تنازل عنه فلا مانع في ذلك ويكون صحيحا وحتى ولو وصل إلى إلغاء حدود المسؤولية أصلا بحيث يتحمل الناقل كامل الضرر بشرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المحدد وفقا للحد القانوني .

ثانيا: الإتفاق على تحديد المسؤولية في فترة زمنية ومرحلة خارج مراحل العقد

لقد أجازت كل من معاهدة هامبورغ والمشرع الجزائري لطريقي العقد النص أو الاتفاق على تحديد المسؤولية بكل حرية ، ومخالفة لقواعد تحديد المسؤولية ولكن خارج نطاق المرحلة البحرية الممتدة من تكفل الناقل بالبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني

ثالثا: الاتفاق على تحديد المسؤولية لبضائع معينة

هناك بضائع تفرض خصوصية طبيعتها أو طريقة نقلها معينة ونقلها قد يرتب مسؤولية الناقل، هذه المسؤولية أجاز القانون للأطراف الاتفاق على حد مخالف للحد القانوني

1. نقل الحيوانات الحية:

حسب المادة 812 من القانون البحري فقرة 02 لكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض في نقل الحيوانات، وهو إنشاء على الحد القانوني كما جاء في اتفاقية هامبورغ في حالة نقل الحيوانات الحية الناقل ليس مسؤولا عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يرتبط بالمخاطر الخاصة التي تلازم هذا النوع من النقل و إذا ثبت للناقل أنه التزم بالتعليمات الخاصة بالحيوانات التي أعطيت له من جانب الشاحن وأنه في حالة ظرف الواقع، الهلاك أو التأخير يمكن أن يعزى إلى المخاطر الخاصة، فيفترض أنها نشأت هكذا²، ما لم يثبت أن الهلاك أو التأخير قد نشأ كله أو جزء منه عن خطأ أو إهمال من الناقل أو من تابعيه أو من وكلائه

¹ المادة 01-04 من الامر رقم 03-11 المؤرخ في 27 جمادى الثانية عام 1424 الموافق ل26 اغسطس 2003 المتعلق بالنقد والقرض الجريدة الرسمية رقم 52 .

² اتفاقية هامبورغ، المادة 05 ف 05

2. نقل البضائع على السطح:

أجازت المادة 812 من القانون البحري بالاتفاق حول تحديد مسؤوليته، والتعويض إذا ما تعلق الأمر بنقل البضائع على السطح، إذا قام الناقل بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك وذكر ذلك في سند الشحن فإن ذلك لا يكون سببا في حد ذاته لإعفائه من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع مشحونة على سطح أو في العنابر

إلا أنه نظرا لكون النقل على السطح يشكل نوعا من أنواع المخاطر الخاصة بالنقل البحري التي تستوجب إعفاء الناقل من المسؤولية، ومن أجل ذلك لا بد من توافر شروط معينة لإعفاء الناقل من المسؤولية

1) أن تكون البضائع المضرومة مشحونة على السطح

2) أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح، وأن يثبت الناقل أنه قد قام بما يلزم

للحفاظ عليها وحمايتها من الأخطار و أن يثبت أنه هناك علاقة سببية بين الشحن على السطح

والضرر¹

المطلب الثاني: التعويض في حالة المسؤولية غير المحدودة

إذا كانت القاعدة هي احترام التحديد لمسؤولية الناقل البحري إلا أن المعاهدة أجازت استثناء الخروج عن هذه القاعدة بحيث يكون للشاحن الحق في تعويض كامل الضرر بصرف النظر عن التحديد الوارد في المعاهدة وذلك في أحوال معينة ويقوم القاضي بتحديد وتقويم هذا التعويض وفقا للمعايير المألوفة في القواعد العامة .

الفرع الأول: حالات المسؤولية غير المحدودة

لنقل التمسك بأحكام تحديد المسؤولية ويتابع الناقل ذات الحق شرط أن يثبت أن الخطأ قد ارتكب وقت تأديته لوظيفته أو بسببها على أنه ثمة حالتين تدلان عن سلوك شائن من جانب الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه إما أن يكون الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من قيام بفعل بصدد إحداث الضرر أو بعد الاكتراث مصحوب بضرر يمكن أن يحدث، وفي أي من هاتين الحالتين لا يكون الناقل جديرا بالرعاية ومن ثم يجرم من التمسك بالتحديد القانوني.²

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 149

² محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 185

أولاً: سوء السلوك الإداري للناقل

تنص المادة الثامنة من اتفاقية هامبورغ وتحت عنوان سقوط الحق بالتمسك بحدود التعويض ما يأتي:

لا يتقيد الناقل من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة السادسة إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد حدث بفعل أو بامتناع عن فعل صدر منه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو بعد أكثر من مصحوب بإدراكه بأن الضرر محتمل تبعاً لذلك.¹

وتبعاً لذلك يعرف سوء السلوك الإداري تصرف الناقل وامتناعه بقصد إحداث ضرر وكذلك عدم اكتراثه المصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث إذ أنه نوع من الإهمال، الذي لا يغتفر لأن القائم بالفعل أو الامتناع عن القيام به إنما فعل ذلك بالرغم من تأكيد أن تصرفه قد يؤدي إلى ضرر، ويأخذ سوء السلوك الإداري إما صورة العمد أو الغش أو صورة عدم الاكتراث²

1. **العمد أو الغش:** العمد هو انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر، وهو لا يفترض الضرر، ولذلك يجب على المضرور إثباته، أي إقامة الدليل على أن الناقل قد انصرفت إرادته إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع و إلى إحداث الضرر و نظراً لصعوبة إثبات تعمد الناقل أو تابعيه لإحداث الضرر فقد حددت قواعد هامبورغ بعض الحالات التي تعد قرائن على سوء نية الناقل مثل إصداره سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية، وحالة ما إذا شحن الناقل البضاعة على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في العنابر، وحالة إدراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل البحري، أو إغفال إدراج بيان يفيد أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية.³

وعليه فإنه يكفي المضرور حتى يحرم الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض إقامة الدليل على توافر أي من هذه الحالات دون حاجة لإثبات تعمد الناقل إحداث الضرر

2. **عدم الاكتراث:** تتحقق فكرة عدم الاكتراث بتكون ركنين هما:

أ. استهزاء الناقل وعلمه باحتمال حدوث الضرر : ويتمثل استهزاء الناقل فعل يصدر منه أو امتناع مصحوب بإدراك، بمعنى أنه إذا صدر تصرف غير إرادي من الناقل فلا يعتبر هذا التصرف عدم اكتراث يترتب عليه حرمان الناقل من الحد الأقصى للتعويض.

¹ اتفاقية هامبورغ، المادة 08 و 03

² سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 300

³ قواعد هامبورغ، المادة 17 و 02

ب. أما الركن الثاني القائم على علم الناقل باحتمال حدوث الضرر ، فهو الركن الذي لا يتحقق بدونه عدم الاكتراث إذا تأكد الناقل من أن تصرفه سيحدث الضرر تكون بصدد عمد وليس عدم اكتراث، فعنصر احتمال وقوع الضرر هو فيصل الأمر¹

ثانيا:تقديم الشاحن البيان بطبيعة البضاعة و قيمتها

إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة.

ويعتبر تقدم الشاحن بيان بطبيعة البضائع وقيمتها ثاني الأحوال المستثناة التي تحرم الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض وهي منصوص عليها في القانون البحري دون اتفاقية هامبورغ التي اكتفت بحالة وحيدة وهي سوء السلوك الإرادي.²

والأساس الذي يبني عليه عدم تحديد المسؤولية أن الناقل على علم بالطبيعة الخاصة لهذه البضاعة ويقبل أو يتعهد بالتزامه بنقل البضاعة رغم معطياتها الخاصة ،ويسلمها عند الوصول سليمة ،ومن ثم يستطيع التأمين على مسؤوليته ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة وحتى يكون للبيان أثره من حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته يجب أن تتوفر فيه شروط نحصرها في:

1. أن يقدم الشاحن هذا البيان قبل الشحن، وقد يقبله الناقل بعد ذلك فيصبح ملزما له
2. أن يتضمن البيان طبيعة البضاعة وقيمتها معا، مما يمكن الناقل من إعداد المكان المناسب لها على ظهر السفينة،والمعاملة التي تستحقها ،ومن جهة أخرى التأمين عليها
3. أن يدرج هذا البيان في سند الشحن ولا يغني ذكره على سند آخر

فإذا ما ذكر البيان على هذا النحو وحصل هلاك كلي يلتزم الناقل بدفع كافة القيمة المعلنة في سند الشحن،وإذا كان جزئيا فيلتزم بتعويض بنسبته ،ويعتبر هذا البيان حجة على الناقل وقرينة على صحة وطبيعة وقيمة البضاعة الواردة به، وموافقه عليها ورضائه فزيادة مسؤوليته لتغطية تلك القيمة بالكامل ،ولكنها قرينة بسيطة يمكن للناقل دحضها بكافة طرق الإثبات.

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق،ص 302

² المادة 805 من القانون البحري الجزائري

وإذا تمكن من إثبات عدم صحة البيان المدرج في سند الشحن، كأن يثبت عدم صحة البيان المتعلق بطبيعة البضاعة، فإنه يظل مسؤولاً بقدر قيمة هذه البضاعة طالما أن البيان لا يزال صحيحاً، كما أنه يعرض في حدود قيمة البضاعة المذكورة بسند الشحن مهما كانت قيمتها الحقيقية¹

الفرع الثاني: إثبات الضرر وتقدير التعويض

أولاً: إثبات الضرر

أ. 1. إثبات الضرر في حالة الهلاك: هلاك البضائع يقصد به إما إخفائها كلياً أو وجود عجز بها، سواء في وزنها أو عددها المذكور في سند الشحن ففي، الحالة الأولى يكفي المضرور إثبات عدم وقوع التسليم من خلال إثباته أن الناقل تسلم البضائع، ويمكنه في ذلك الاستعانة بكافة طرق الإثبات لأن الناقل يعد حارساً على البضاعة منذ تاريخ تسلمها حسب نص المادة 138 قانون المدني، أما الحال التي يكون فيها الهلاك جزئياً فإن الأمر يختلف عن إثبات استحالة التسليم، وإنما تقديم دليل على وجود اختلاف أو نقص في وزن أو عدد أو قيمة البضاعة المستلمة عند تاريخ تقديمها أو وضعها في عهدة الناقل، وهنا يمكن للمضرور الإثبات بواسطة وثائق النقل أو سند الشحن والتي تحتوي على بيانات البضاعة المتعلقة بالوزن أو العدد أو الحجم ومن ثم يظهر الفارق .

2. الإثبات في حالة التلف: على الشاحن أو المرسل إليه إثبات أن التلف كان موجوداً وقت تسليم البضاعة وعليه عيب التأكد من سلامة البضاعة قبل الشروع في تسليمها، والضرر في هذه الحالة المراد إثباته قد يكون ظاهراً يمكن معاينته بشكل عادي وقد يكون خفياً فيتم الاستعانة بالخبرة.

والضرر واجب الإثبات قبل الاستلام لأجل إلغاء المسؤولية على الناقل لأن البضاعة قبل التسليم تبقى في عهدة الناقل، وتسهل عملية الإثبات من خلال الوثائق الإدارية التي تسلمها مصالح الميناء مثل الشهادات الصحية والخبرة التي تخضع لها البضاعة وغيرها

3. إثبات الضرر في حالة التأخر: إثبات التأخير في التسليم لا يثير أية صعوبة إذ قد تم الاتفاق على التسليم في الميعاد المحدد، يكفي في هذه الحالة حلول هذا الميعاد دون حصول لتسليم، وهذا أمر يتم إثباته بتقديم تاريخ التسليم المتفق عليه والتاريخ الذي تم فيه التسليم.

أما إذا لم يتفق الأطراف على ميعاد محدد يتم فيه التسليم فإنه يتعين في هذه الحالة على المدعي إثبات الميعاد الذي كان يسلم فيه الناقل العادي للبضائع إذا تواجد في ظروف مماثلة و هو أمر قابل للجدل من قبل الناقل

¹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 195، 200

ب. إجراءات معاينة الضرر :

يسمح للمرسل إليه أو من يمثله قبل استلام البضائع التحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل وذلك عن طريق خبرة، شريطة أن يتحمل مصاريف الخبرة صاحب الطلب بإجرائها¹

وإذا ما تبين من المعاينة وجود نقص أو ضرر بالبضاعة ما يوجب مسؤولية الناقل فإن هذا الأخير هو من يتحمل مصاريف هذه الخبرة، والخبرة المنصوص عليها في المادة 789 من القانون البحري اختيارية قد يبادر بها أي طرف، لكن إذا بادر أحد الأطراف بانجاز هذه الخبرة فلا يجوز له الاحتجاج بها في مواجهة الطرف الآخر إلا إذا اتخذ جميع الإجراءات التي تضمن وجاهية الإجراءات كما أنه لا يجوز إبداء الاحتجاجات ضد الخبرة المتضمنة لمجموعة الوقائع المعاينة والتي تثبت مسؤولية أحد الأطراف، واعترف هذا الأخير بصدقها لأن النزاع يعتبر محسوسا في إطار هذا الإجراء الودي المدرج في الخبرة وفي الحالة العكسية يلجأ إلى القاضي لتحديد المسؤوليات .

ثانيا: تقدير التعويض

نضم المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث كرس مبدأ مسؤولية الناقل في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع وكذلك في حالة نقصانها أو في حالة التأخر في تسلمها. ومتى تثبت مسؤولية الناقل، فإنه يلتزم بتعويض الضرر اللاحق بالمرسل إليه، وتطبق هنا أحكام القواعد العامة، فيلتزم الناقل بتعويض وحساب التعويض هنا يكون على أساس قيمة البضاعة الجارية أما التعويض عن الخسارة البحرية فعلى أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة، كما يحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقا للعقد أو ليوم والمكان الواجب فيه تفريغها².

¹ سمير جميل حين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية 2001، ص 271

² المادة 806 من القانون البحري الجزائري

المبحث الثالث: دعوى المسؤولية

حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسارة والضرر اللاحقين بالبضاعة، لامناص له إلا أن يرفع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً للأحكام المقررة في القانون البحري

ومسؤولية الناقل تثار حين يكون ثمة عقد بحري مثبت بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً وعن الأضرار التي تحدث للبضائع خلال فترة وجودها في عمدته، أي من فترة استلامه لها في ميناء الشحن على قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء الوصول وهو مسؤول عن تأخير وصول البضائع¹، وإذا أخل الناقل بالتزامه اتجاه أطراف الشاحن أو المرسل إليه تنشأ دعوى المسؤولية و التي يكون أطرافها هم أطراف عقد النقل البحري والتي ستعرض لها من خلال الأطراف والجهة القضائية المختصة في المطلب الأول وتقادم الدعوى في المطلب الثاني والتحكيم في المطلب الثالث

المطلب الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة

نلخص هذا المطلب إلى أطراف دعوى المسؤولية و ذلك بتبيان المدعين بالمسؤولية و المدعى عليهم في المسؤولية في الفرع الأول والجهة القضائية المختصة في الفرع الثاني و الإخطار في الفرع الثالث

الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية

تخضع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إلى قانون الإجراءات المدنية وفي هذه الدعوى شأن أي دعوى ثمة مدع و مدع عليه

أولاً: المدعي

المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي أخبر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها، ومن ثمة يجوز أن يكون مدعياً.

1. الشاحن: الشاحن هو الطرف الذي قدم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه، فهو صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية، ولاشك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية التعاقدية بأن يتقرر التعويض عن الضرر اللاحق بالشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

¹ المادة 802 من القانون البحري الجزائري

ولإثبات صفة الشاحن كمدع فلا بد من استظهاره لسند الشحن الذي يعد وسيلة في إثبات عقد النقل البحري أو أي وثيقة نقل أخرى ولا يمكن أن تبقى للشاحن في رفع الدعوى إلا إذا ظل حائزاً لسند الشحن.

2. **المرسل إليه:** هو المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، وذلك دون أن يكون طرفاً منشأ له، ونصت المادة 749 من القانون البحري على أن سند الشحن يعتبر بمثابة سند لحيازة البضائع وبالتالي فقد يكون سند الشحن لحامله يسمى الحامل بالمرسل إليه وبالتالي فقد خول القانون الحق للمرسل إليه أن يرفع دعوى تعويض ضد الناقل، ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية فترازاً ذمة الناقل البحري اتجاه المرسل إليه ما إذا قام بأداء قيمة التعويض عن الضرر إلى الشاحن وكذلك إذا أوفى الناقل البحري بالتعويض لشاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه وكذلك إذا أوفى التعويض إلى المرسل إليه تبرأ ذمته في مواجهة الشاحن¹

كما قد يكون مدعياً أي شخص حل محل صاحب الحق في البضاعة في حقوقه، وذلك كالمؤمن الذي قام بتعويض المؤمن له صاحب الحق في البضاعة وحلول المؤمن في محل المؤمن له في حقوقه التي تنشأ بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين²

ثانياً: المدعى عليه

ويكون الناقل مدعى عليه في دعوى المسؤولية عن هلاك أو تلف أو التأخير كما يجوز أن ترفع الدعوى إذا كان وكيلاً عن الناقل، كما يجوز رفع دعوى المسؤولية على أي من تابعي الناقل³

1. **الناقل المتعاقد:** 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 ما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه، ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية⁴

2. **الناقل الفعلي:** هو لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية نقل البضائع كلها أو جزء منها فقط

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 312

² محمود كمال حمدي، المرجع السابق، ص 213

³ المادة 814 من القانون البحري الجزائري

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 314

وبالتالي يمكن لشاحن أن يرجع على الناقل الفعلي للبضائع إذا أصابها تلف أو هلكت أو تأخر في تسليمها له و لكن يكون هذا الرجوع على أساس المسؤولية التقصيرية

3. **تابعو الناقل البحري:** هم أيضا لا تربطهم علاقة تعاقدية مع الشاحن بل هم يعتبرون تابعين للناقل البحري للبضائع وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل مثل مقاول الشحن و التفريغ.

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة:

ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة حسب قواعد القانون العام.¹

أولا: الاختصاص النوعي

إن تحديد الاختصاص القضائي يتعلق بالطبيعة القانونية لعقد النقل البحري و بأطرافه حيث يعتبر النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة إلى الناقل، أما بالنسبة للشاحن والمرسل إليه فمنهم من هو تاجر ومنهم من ليس كذلك

غير أن الحال لا يختلف بالنسبة للاختصاص النوعي سواء للتاجر أو غير التاجر لأن كل من الفرع المدني والتجاري مختص في الفصل في القضايا ،حسب المادة 01 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، تطبيق أحكام هذا القانون الدعاوي المرفوعة أمام الجهات القضائية العادية والجهات القضائية الإدارية غير أن الأطراف ملزمون بإتمام الرسوم القضائية وفقا للمبالغ المحددة في قانون المالية و بالحكم بعد قبول الدعوى شكلا لأن الرسوم من النظام العام²

ثانيا: الاختصاص المحلي

طبقا للقواعد العامة يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه، كما يمكن أن يكون أمام الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها³

¹ المادة 745 من القانون البحري الجزائري

² القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المادة 32-33

³ المادة 37-41، 42 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

فيجوز للمدعي رفع دعواه أمام أي محكمة سبق ذكرها أو أمام محكمة أخرى يختارها هو منفردا، وباتفاق مع الناقل، كما نصت المادة 745 من القانون البحري للمدعي في منازعات عقد النقل البحري حق الاختيار بين محكمة المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ أو الشحن

كما أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في مادتها 21 تضمنت القواعد التالية بصدد هذا الموضوع: تحدد المحكمة المختصة طبقا لما نصت عليه الفقرة الأولى حيث يكون للمدعي اختيارا واسعا بين عديد من المحاكم على النحو التالي:

- أ- المركز الرئيسي للمدعى عليه
- ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه مقر عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريقها
- ت- ميناء الشحن، وميناء التفريغ
- ث- أي مكان غير ذلك يعين لهذا الغرض في عقد النقل¹

وما نلاحظه أن الأحكام التي نصت عليها اتفاقية هامبورغ في اختيار المحكمة المختصة بالنظر في النزاع، هي نفسها التي جاءت بها المادة 745 من القانون البحري

كما يجوز للأجنبي رفع دعواه أمام المحاكم الجزائرية إذا أبرم عقودا مع جزائريين سواء تم إبرامها في الجزائر أم خارج الجزائر، ويجوز لأي جزائري أن يرفع دعوى أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن النزاعات التي تعاقد عليها في بلد أجنبي حتى ولو كان المتعاقد معه أجنبي²

الفرع الثالث: الإخطار

تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل ولا يكون الضرر منسوبا إلى الناقل إلا إذا وقعت البضاعة في يده، أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه، وللتحقيق من أن الضرر سابق على التسليم، لا بد من إثباته في الوقت الذي يتم فيه هذا التسليم، أما إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل و الإبلاغ عن الضرر، فإنه يصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه

¹ سعيد يحي، المرجع السابق، ص 88

² المادة 41-42 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

الضرر وسببه، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم و لأسباب لا يسأل عنها الناقل، كما يتعذر على الناقل الدفاع عن حقوقه و إثبات قيامه بتنفيذ التزاماته وتسليم البضاعة في حالة جيدة¹

وإذا ثبت الضرر يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء، والمقصود بالإخطار أن يحاط الناقل علما بالخسائر والأضرار التي لحقت بالبضاعة وهو لا يعد قيما على رفع الدعوى بل يعد إجراء لحفظ حقوق المدعين حيث عدم القيام به لا يترتب عدم قبول الدعوى بل يفيد في الإثبات فقط للإخطار شروط هي حسب ما يأتي:

أولا: الحالات التي يشملها الإخطار

حسب المادة 790 من القانون البحري فإن الإخطار يجرى في حالتي التلف الجزئي أو الهلاك للبضاعة أما التأخير فهو واقعة مادية يمكن إقامة الدليل عليها بوثائق أخرى (الوثائق الإدارية التي يسجل فيها تاريخ وصول السفن التي تصدرها إدارة الميناء) وإذا نشأ عن التأخير تلف جاز تحرير إخطار بذلك على هذا الأساس كما أن هذه الأحكام لا تنطبق على الهلاك الكلي لأن هذا الأخير ينتفي التسليم و تنص المادة 2/790 من القانون البحري أنه إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عندها خلال أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع²

كما أن الإخطار لا يكون لازما عندما تكون البضائع المسلمة محققا فيها حضوريا من طرف كل من الناقل والشاحن أو المرسل إليه أو من ينوبهم قانونا وذلك حتى يكون الناقل أو نائبه عالما بالهلاك أو التلف ولإثبات الواقعة

ثانيا: أطراف الإخطار

يقوم المرسل إليه أو من ينوبه بتوجيه الإخطار، ومنه فهو حق مقرر لمن له الحق في تسليم البضاعة فقد يكون الشاحن ذاته أو أي شخص آخر يعينه سند الشحن أو من طرف ممثله القانوني حيث يوجه الإخطار إلى الناقل أو نائبه القانوني³

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 271،

² محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 217

³ المادة 790 من القانون البحري الجزائري

ثالثا: شكل الإخطار

توجب المادة 790 من القانون البحري الجزائري أن يكون الإخطار مكتوبا تفاديا للنزاعات ولم تحدد المادة شكلا محددًا للإخطار فيمكن أن يكون المحضر القضائي أو بالبريد كما يجب تحديد الضرر الحاصل للبضاعة بدقة فلا يكتفي بذكر الأضرار بشكل عام

رابعا: ميعاد الإخطار: هناك حالتان

1. إذا كانت الأضرار ظاهرة فيكون في وقت التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني
2. إذا كانت الأضرار غير ظاهرة فعلى المرسل إليه أو من ينوبه أن يوجه الإخطار في ثلاثة أيام يبدأ حسابها من وقت تسليم البضاعة

خامسا: مكان توجيه الإخطار

يوجه الإخطار للناقل أو ممثله في ميناء التفريغ حسب المادة 790 من القانون البحري ذلك أن هناك تعارضا بين النص الفرنسي فيذكر ميناء التفريغ و الأصح هو النص الفرنسي أي ميناء التفريغ الذي هو مكان استلام البضاعة ومكان معاينتها من المرسل إليه

سادسا: أثر الإخطار

إن عدم توجيه الإخطار يعد قرينة على استلام البضاعة حسب الحالة المذكورة في وثيقة الشحن لكن يمكن إثبات عكسها لأنها قرينة بسيطة وذلك بنص المادة 790 ".....حسبما تم وضعها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس"

المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية

يعتبر التقادم في الدعاوى و إجراءات التقاضي من بين الدفع التي يلجأ إليها المدعي عليه للتخلص من التزاماته أو لدفع المسؤولية عنه حيث سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى أساس التقادم في الفرع الأول ومدة التقادم في الدعوى الأصلية في الفرع الثاني ووقف انقطاع التقادم في الفرع الثالث

الفرع الأول: أساس و نطاق التقادم

أولاً: أساسه

لقد نص القانون البحري في المادة 742 والمادة 743 وكذا معاهدة هامبورغ 1978 على تقادماً قصيراً مدته سنة ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء، وإنما مبناه رغبة المشرع في تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع حماية من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه عن الوفاء بها و للتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية من ناحية أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر باشتراط مدة تقادم مسرفة في القصر لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه

كما تعتبر مدة التقادم المذكورة أعلاه ملزمة لطرفي العقد وليس لهما أن يتفقا على تعديلها إطالة أو تقصيراً إذ هي من النظام العام غير أن المشرع أجاز استثناءاً إطالة مدة التقادم إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث المترتب عليه الدعوى القضائية¹

كما أن الاتفاق على إطالة مدة التقادم فإنه يبقى دائماً ضمن مدة السنتين المذكورة في المادة 742 من القانون البحري

كما أنه يجدر الذكر على أنه لا يجوز الإتفاق على أن يكون التقادم في مدة أقل من سنة، لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تخفيفاً لمسؤولية الناقل²

كما يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن يتنازل عنه صراحة أو ضمناً بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف في حقوقه وصورة التنازل عنه ضمناً أن يعرض الناقل بعد انقضاء مدة التقادم تسوية العجز اللاحق بالبضاعة تسوية ودية أو مناقشة مقدار التعويض المستحق للمرسل إليه

¹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 234

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 283

ورغم أن مدة التقادم من النظام العام إلا أن التقادم والدفع به ليس كذلك لأنه يمثل مصلحة خاصة يجب أن يتمسك به صاحبه، وهو دفع موضوعي يجوز إثارته في أي مرحلة كانت عليها الدعوى و لو أمام جهة الاستئناف، ولا يجوز الدفع به أمام المحكمة العليا¹

ثانيا: نطاقه

بالرجوع إلى المادة 742 و المادة 743 من القانون البحري نجدتها حددت حالات التمسك بالتقادم و هي جميع الحقوق الناشئة عن عقد النقل البحري فلا يقتصر التقادم على دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها التي تدفع على الناقل البحري، و إنما يمتد إلى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل البحري وبالتالي يسري التقادم على الدعاوي التالية:

- ❖ دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها
- ❖ دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد تابع الناقل بسبب الأضرار الناشئة عن الخطأ الذي يقع منه أثناء تأدية وظيفته والتي تتمثل في هلاك البضائع أو تلفها
- ❖ دعوى الناقل ضد الشاحن

الفرع الثاني: بدء سريان مدة التقادم

يختلف حساب بدء سريان مدة التقادم في حالة الدعوى المقامة من صاحب الحق ضد الناقل (دعوى أصلية) عنها في حالة دعوى الناقل ضد المتسبب الحقيقي في الضرر (دعوى الرجوع)

أولا: تقادم الدعوى الأصلية

حسب المادة 742 من القانون البحري والمادة 20 من اتفاقية هامبورغ والمادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط فإنه:

- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين
- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها أو في حالات تسليم البضائع من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه
- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة

¹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 325

- هذا إذا تم التسليم في يوم واحد أما إذا تم التسليم في عدة أيام فإن مدة التقادم تحسب من تاريخ الانتهاء من وضع البضائع كاملة في حيازة المرسل إليه

أما إذا لم يتم تسليم البضائع للمرسل إليه فإن احتساب مدة التقادم يبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم تسليم البضائع فيه ، كما سبقت الإشارة فإن عدم تسليم البضائع قد يرجع إما إلى هلاك البضائع هلاكاً كلياً، أو إلى سبب آخر كغرق السفينة مثلاً، ففي الفرض الأول يتم حساب التقادم ابتداءً من التاريخ المتفق على التسليم فيه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة إذا لم يكن ثمة اتفاق ، أما في الفرض الثاني وهو غرق السفينة فإن حساب مدة التقادم يبدأ من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضائع بغرق السفينة¹

- ويثار التساؤل عن كيفية حساب مدة التقادم في حالة ما إذا لم يتقدم صاحب الحق في تسليم البضائع أو حضر و امتنع عن تسليمها فهنا نفرق بين حالتين:

❖ **الأولى:** علمه بتاريخ وصول السفينة هنا حساب التقادم يبدأ من التاريخ المعلوم لديه بوصول السفينة

❖ **الثانية:** عدم علمه بتاريخ الوصول فإنه يتعين على الناقل إخطار صاحب الحق بموعد وصول السفينة ، فإذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع ، فإن الناقل يلجأ إلى قاضي الأمور المستعجلة لتعيين أمين توضع لديه البضائع ليخطر بعد ذلك صاحب الحق بوجود البضائع لدى الأمين ، ويعتبر تاريخ إخطار صاحب الحق بإيداع البضائع لدى الأمين الذي عينه قاضي الأمور المستعجلة أو تاريخ بيع البضائع هو التاريخ الذي يبدأ به حساب مدة التقادم^{2 3}

- وفي حالة حضور صاحب الحق في تسلم البضاعة لكنه رفض تسلمها أو امتنع عن دفع أجرة النقل أو أية مصاريف أخرى ناشئة عن النقل فتاريخ حساب المدة يبدأ من تاريخ رفض صاحب الحق استلام البضائع⁴

ثانياً: تقادم دعوى الرجوع

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 242، 243

² المادة 795 من القانون البحري الجزائري

³ يفترض عدم علم صاحب الحق في البضائع عندما يكون تاريخ وصول السفينة غير محدد في سند الشحن أو عندما يكون الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة بحيث لا يعلم مسبقاً ميعاد وصول السفينة أو عندما يطرأ تعديل في ميعاد الوصول دون أن يخطر الناقل

⁴ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 244 ، 249

يفترض في دعوى الرجوع أن يكون هناك دعوى تعويض مقامة بصفة رئيسية من الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع، ولا بد أن تقام دعوى الرجوع في مدة معينة حددها القانون إذ تعداها الشخص يسقط حقه في الرجوع حيث نصت المادة 744 من القانون البحري " يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى

إن مدة تقادم دعوى الرجوع مستقل عن ميعاد الدعوى الأصلية ذلك أن ميعاد التقادم في دعوى الرجوع مرتبط بتاريخ دفع رافع دعوى الرجوع المبلغ المحكوم به في الدعوى الأصلية فيمكن أن يرفع من وجهته ضده الدعوى الأصلية (دعوى الرجوع بعد مرور أكثر من ثلاثة أشهر من تاريخ دفع المبلغ المطالب به يسقط حقه في دعوى الرجوع)

أما في حالة وفاء الناقل بمبلغ التعويض قبل نهاية مدة تقادم الدعوى الأصلية فإن ميعاد دعوى الرجوع يبدأ حسابه من تاريخ الوفاء وليس من تاريخ تقادم الدعوى الأصلية

الفرع الثالث: وقف و انقطاع التقادم

أولاً: وقف مدة التقادم

المقصود بوقف مدة التقادم هو وقف هذه المدة لحين انتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن يتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة

ويتم وقف الدعوى باتفاق الأطراف أو بوجود ظروف يتعذر معها اتخاذ إجراءات التنفيذ ويشترط لوقف مدة التقادم أن يكون اتفاق الأطراف واضح وصريح فقد قضى بأن تأجيل المشروط لا يمكن أن يوقف مدة التقادم إذا لم يتحقق الشرط المتفق عليه وحتى عندما يكون الاتفاق واضح وصريح فلا يستفيد من وقف مدة التقادم إلا الشخص الذي تم الاتفاق لصالحه وليس الشخص الذي يمنح هذا الوقت

ويتم وقف مدة التقادم أيضا عندما يستحيل تماما على صاحب الحق الإدعاء أمام القضاء بسبب القانون أو اتفاق الأطراف أو القوة القاهرة، أو أيضا إذا نتجت هذه الإستحالة عن فعل المدين نفسه كما هو الحال إذا المدين على عكس الحقيقة أن الفواتير في طريقها للدفع أو أنها قد تم دفعها لناقل آخر

ثانياً: انقطاع مدة التقادم

يعني انقطاع مدة التقادم أن تكون المدة التي انقضت قبل انقطاع التقادم و كأنها لم تكن ،وهي لا تدخل في حساب مدة التقادم بحيث أنه إذا بدأ سريان التقادم من جديد بعد انقطاع تبدأ مدة جديدة مماثلة لمدة التقادم الأصلية

ومن بين أسباب انقطاع التقادم عرض النزاع على التحكيم ،الذي يتم اختياره كبديل عن التقاضي حيث يترتب أثره في التقادم على مجرد حصول إجراءات التحكيم ذاتها

ونجد أسباب انقطاع التقادم عديدة حيث ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى أمام محكمة غير متخصصة و بأي عمل يقوم به الدائن للتمسك بحقه في إحدى الدعاوى

كما ينقطع بإقرار المدين بحق الدائن صراحة وضمنا، ويعتبر إقرار ضمنيا كأن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهونا حيازيا تأمينا للوفاء بالدين

والإقرار الذي يؤدي إلى قطع التقادم هو الإقرار الذي يتضمن الاعتراف بصاحب الحق في البضاعة أو التعويض و المسؤولية عن فقدانها أي أن يكون الاعتراف قاطعا في معناه

ولا ينقطع التقادم بمجرد إجراء مباحثات ،أو مفاوضات بين الناقل و المرسل إليه إلا إذا أمكنه أن يستخلص منها إقرار بالمسؤولية ينشئ إلزاما جديدا على عاتق الناقل البحري ،ويتربط على انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته مدة التقادم الأولى أي مدة سنين¹

المطلب الثالث: التحكيم

هو اتفاق أطراف العقد أو أطراف النزاع أمام هيئة محكمين بدلا من طرحه أمام المحاكم و غالبا يلجأ الأطراف إلى التحكيم و يتنازلون عن حقهم في التقاضي أمام القضاء لتوفير الوقت و المصاريف بالإضافة إلى عرض النزاع بين أيدي أشخاص متخصصين في النقل البحري ،وعندما يكون الاتفاق على التحكيم منصوص عليه في العقد فهو يسمى في هذه الحالة بشرط التحكيم ،أما إذا تم الإتفاق على التحكيم بعد أن قام النزاع هو يسمى في هذه الحالة بمشارطة التحكيم وهو يكون دائما في صورة اتفاق مستقل عن عقد النقل

وقد نظمت اتفاقية هامبورغ مسألة التحكيم بصورة تحمي الشاحن الذي يعد الطرف الضعيف في العقد والناقل هو الطرف الأقوى حيث نصت المادة 22 من الاتفاقية لحالة شرط التحكيم الذي يرد بمشارطة إيجار مع صدور سند الشحن استنادا إلى المشاركة ،فقررت أنه إذا لم ترد بسند الشحن إشارة إلى شرط التحكيم

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق،ص 577

والتزام حامل السند به فلا يمكن للناقل الاحتجاج به في مواجهة حامل السند حسن النية الذي لا يعلم به وقد اهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية تحت عنوان التحكيم¹

الفرع الأول: اتفاق التحكيم

ويشترط في اتفاق التحكيم أن يكون مكتوبا حتى يمكن إثباته، وواضحا وصریحا ومعبر عن أن إرادة الأطراف قد اتجهت إلى اللجوء إلى التحكيم للفصل في منازعة أو منازعات معينة

أما إذا اتفق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم التزم به كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه فلا يجوز لأي منهم الرجوع عنه إلا بموافقة باقي الأطراف

كما نصت المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري " اتفاق التحكيم هو الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم

الفرع الثاني: القانون المطبق على اتفاقية التحكيم

عينت الفقرة الرابعة من المادة 22 من الاتفاقية القواعد التي يجب على المحكم أو هيئة المحكمين الحكم بموجبها في موضوع النزاع و أنها ذات قواعد اتفاقية، ذلك أن أحكام الاتفاقية تقيم توازنا بين المصالح المتعارضة، حيث أجاز للطرف القوي إجبار الطرف الآخر وقف إبرام العقد على قبول إطلاق المحكمين في عدم التقيد بهذه الأحكام، إذ يعني ذلك إعطاء الناقل فرصة إخضاع النزاع لقانون أقل حماية للمدعي²

كما أن التشريع الجزائري في تحديد القانون الذي يحكم موضوع النزاع فتحت المجال للأطراف الإختيار بين القانون المنظم لموضوع النزاع لاسيما القانون المطبق على العقد الأساسي ، وإما القانون الجزائري أة أي قانون يختارونه

وعليه فإن الأطراف في اختيارهم للقانون الذي يحكم موضوع النزاع في التحكيم ملزمون بالاحتكام إلى قواعد هامبورغ والمحكمون ملزمون كذلك على التحكيم وفق أحكامها

¹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 151

² محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ص ص 193، 194

الفرع الثالث: مكان التحكيم

أتاحت الفقرة الثالثة من المادة 22 من الاتفاقية بصدد مكان التحكيم خيارا ماثلا لما نصت عليه المادة 21 من الاتفاقية في شأن الاختصاص القضائي بتقريرها أن إجراءات التحكيم تتخذ في مكان من الأمكنة التالية وفقا لإختيار المدعي:

أ- مكان في الدولة التي يقع في أراضيها:

1. المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه و إن لم يكن له محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه
2. مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أوفر أو وكالة أبرام العقد عن طريق أي منها.
3. ميناء الشحن أو ميناء التفريغ
4. أي مكان آخر لهذا الغرض شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص به وهذا المكان الأخير المبين في عقد النقل البحري ليس إلا خيارا يضاف إلى باقي الخيارات

ب- مدى تعلق المادة 22 من الاتفاقية بالنظام العام:

لقد جعلت الفقرة الخامسة من المادة 22 الأحكام الواردة بالفقرتين الثالثة والرابعة بخصوص مكان التحكيم والقواعد التي تطبق على موضوع النزاع من النظام العام، وذلك بتقريرها أن تلك الأحكام تعتبر جزءا من الشرط أو اتفاق التحكيم، و أن أي اتفاق مخالف لها يعتبر باطلا ولاغيا، وعلى ذلك فإنه يقع باطلا كل اتفاق مقتضاه تفويض المحكمين بالحكم على غير مقتضى أحكام الاتفاقية ولو كانوا مفوضين لصلح، و أحكام اتفاقية هامبورغ في خصوص مكان التحكيم والقانون الذي يحكم منازعات التحكيم هي الواجبة التطبيق حيثما تعلق الأمر بعقد نقل بحري للبضائع خاضع للاتفاقية .

ج-جواز الاتفاق على مخالفة أحكام المادة 22 بعد قيام النزاع :

قد أجازت الفقرة السادسة من المادة 22 من الإتفاقية على مخالفة أحكام المادة الخامسة إذا ما حصل ذلك الاتفاق بعد قيام النزاع إذ تنتفي في هذه الحالة مظنة أي ضغوط قد يمارسها الطرف القوي على الطرف الآخر، ومن ثم تعود للأطراف بعد نشوء النزاع حرية اختيار مكان التحكيم والقواعد التي تحكم موضوع النزاع¹

¹ محمد كمال حمدي المرجع السابق، ص 195

الخالفة

الخاتمة:

يتجلى لنا بعد الانتهاء من دراستنا هذا الدور الهام و المتعاظم لعقد النقل البحري للبضائع باعتباره يمثل العصب الذي تقوم عليه التجارة البحرية، إذ أن السود الأعظم من العقود البحرية تنصب حول النقل البحري، وذلك لأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية تتم عن طريق البحر، حيث عرفت هذه الأخيرة تطورا هائلا لاسيما خلال القرن الماضي (القرن العشرين) سواء من حيث حجم المبادلات أو من وسائل النقل وهو ما أدى إلى تطور حجم النزاعات وزيادة تعقيدها مما جعل أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924م يعتبرها الكثير ضمن النقص في مجال توفير الحماية الكافية للشاحنين، وهذا ما جعل الدول تتبنى معاهدة جديدة أكثر انسجاما مع تطلعاتها خاصة الشاحنة منها وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978م

كما تجدر الإشارة إلى أن قواعد هامبورغ لا تطبق إلا على عمليات النقل التي تتم بواسطة سند الشحن، أما أعمال النقل الأخرى والتي تتم عن طريق مشاركة إيجار السفينة فلا تخضع لأحكام هذه الاتفاقية إلا في حالة صدور سند شحن استنادا لهذه المشاركة حيث سارعت الجزائر إلى تبني أحكام هذه الاتفاقية وإدراجها ضمن أحكام القانون البحري خاصة مع تعديله بموجب قانون 98 - 05 الصادر سنة 1998 تماشيا مع الواقع العملي الجديد و انسجاما مع أحكام الاتفاقية، ومما جاء به:

- ❖ أنه أجاز الإنابة القانونية في تنفيذ العقد من خلال إضافة عبارة " أو ممثله القانوني " ذلك تسهيلا على الأطراف في تنفيذ العقد خاصة التسريع في عملية التسليم
- ❖ كما أنه عمد إلى وضع أساس حساب التعويض في حالة قيام مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه
- ❖ كما أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى مسؤولية الناقل الفعلي لأن اتفاقية هامبورغ تجيز للناقل أن يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ عقد النقل البحري دونما حاجة إلى إجازة الشاحن
- ❖ المشرع الجزائري لم يتطرق إلى مسؤولية الناقل عن البضائع في المنطقة البرية أي وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، والتي تثير كذلك الكثير من الإشكالات
- ❖ حصر المشرع أحكام مسؤولية الناقل البحري خلال المرحلة البحرية منذ استلام البضائع إلى غاية التسليم، وأجاز الإتفاق على تحديد هذه المسؤولية وفق إرادة الطرفين خارج المرحلة البحرية وهو ما يؤثر على مصلحة الطرف الضعيف، كما أن المشرع خرج عن القاعدة العامة في تحديد مسؤولية الناقل البحري وتبني أحكام الاتفاقية رعاية لمصلحة الطرف الضعيف وهو الغرض من وضعها

وأخيرا يمكن القول أن تبني الدول لاتفاقية هامبورغ كان له الأثر الإيجابي في حل الكثير من المعضلات التي كدرت صفو العلاقات بين الدول الشاحنة و الدول الناقلة، و أعادت التوازن لهذه العلاقة مما شجع زيادة الحركة التجارية وازدهارها

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

I. المؤلفات العامة

1. أحمة سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992
2. بوادلي محمد، الشروط التعسفية في العقود في القانون الجزائري-دراسة مقارنة مع قوانين فرنسا، ألمانيا، مصر، دار هومة للطبع والنشر، الجزائر، 2007
3. جميل حسن الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، [د.ب.ن.]، 2001.
4. شافع بالعيد عاشور، العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية، دار هومة، الجزائر، 2001.
5. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النشر للجامعة العربية، [د.ب.ن.]، 1952
6. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الطبعة الثانية، [د.د.ن.]، [د.ب.ن.]، 1968.
7. نادية فوزيل، الأوراق التجارية وفقا للقانون التجاري الجزائري، الطبعة الأولى، دارالخلدونية، [د.ب.ن.]، 2008
8. هاني دويدار، الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.

II. المؤلفات المتخصصة:

9. أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية-دراسة نظرية وتطبيقية، الطبعة الأولى، [د.د.ن.]، [د.ب.ن.]، 2000.
10. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
11. أمال حمد الكيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة، 2001
12. بوكعبان العربي، الوجيز في شرح القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، [د.ب.ن.]، 2002.
13. سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، [د.س.ن.] .
14. سميحة القيلوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987
15. سوزان علي حسن، عقد النقل للبضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004
16. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005
17. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998

18. عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، [د.ب.ن.]، 2009.
19. عدلي أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
20. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشهباني للطباعة والنشر، [د.ب.ن.]، 1996.
21. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004-2005.
22. محمد حسني منصور، العقود الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
23. محمد سمير الشرقاوي، العقود البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1991.
24. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
25. محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
26. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
27. محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2005.
28. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجديد- دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الجلي الحقوقية، [د.ب.ن.]، 2006.
29. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر، [د.ب.ن.]، 1993.
30. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.

.III الرسائل الجامعية:

31. عبد المنعم فرج الصدة، عقود الإذعان، أطروحة دكتوراه، القاهرة، 1946.
32. مليزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحددة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007.

.IV القوانين والمراسيم:

33. القانون رقم 10-04 مؤرخ في 05 رمضان عام 1431 هـ الموافق 15 غشت سنة 2010 يعدل ويتمم الأمر، رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، العدد 46.
34. القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
35. القانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26-09-1975 متضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية رقم 44
36. القانون رقم 01-01 المؤرخ في 06 رجب 1422 هـ الموافق لـ 24 سبتمبر 2001 المتضمن القانون التجاري الجريدة الرسمية رقم 54.

القرارات القضائية

- قرار المحكمة العليا بتاريخ 19-05-1991 الملف رقم 77660 ن المجلة القضائية العليا لسنة 1993، العدد الثالث.
- قرار المحكمة العليا بتاريخ 24-06-1997 الملف رقم 153854 المجلة القضائية العليا لسنة 1997

.V الاتفاقيات الدولية:

37. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 25 أغسطس سنة 1924
38. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 قواعد هامبورغ

.VI المراجع باللغة الفرنسية:

39. Alain tinayre, la letter de transport maritime, ou le serpent de mer, BT, 1985
40. G. ripert ,traite de droit maritime, tome 2
41. G.Smeesters et G.winkelmoben, droit maritime et droitfluvial 1,2é, édition, Brulant, 1929
42. PieveBonassies, le connaissance- Evolution historque et perspectives Annales IMTM, 1984
43. René Rodière, traité general de droit maritime , tome 2 libraire, Dalloz ,Paris 1970

الفطرس

خطة الدراسة

مقدمة

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع 05

المبحث الأول : ماهية عقد النقل البحري للبضائع وتكوين

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الثالث: تميزه عن غيره من العقود

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الأول: أطراف العقد

الفرع الثاني: الرضي

الفرع الثالث: المحل

الفرع الرابع: أجرة النقل

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: إثبات العقد بسند الشحن

الفرع الأول: تعريف بسند الشحن

الفرع الثاني: شكل سند الشحن وطرق تداوله

الفرع الثالث: حجية سند الشحن

الفرع الرابع: وظيفة سند الشحن

المطلب الثاني: إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى

الفرع الأول: وثيقة نقل متعددة الوسائط (إيصال استلام البضائع)

الفرع الثاني: تذكرة النقل البحري (سند من أجل الشحن)

الفرع الثالث: أوامر التسليم

الفرع الرابع: وثيقة الشحن الإلكترونية وبعض الوثائق الأخرى

المبحث الثالث: آثار عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: آثاره بالنسبة للناقل

الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد تمام الرحلة البحرية

المطلب الثاني: آثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه 42

الفرع الأول: التزامات الشاحن 42

الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه 46

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع 49

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع 50

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع 50

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع 51

الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع 53

المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية 56

الفرع الأول: الإعفاءات القانونية 56

الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية 61

الفرع الثالث: الأشخاص المستفيدين من الإعفاء 64

65.....	المبحث الثاني: التعويض عن المسؤولية.....
66.....	المطلب الأول: التعويض في حالة المسؤولية المحدودة
66.....	الفرع الأول: التحديد القانوني.....
70.....	الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي
72.....	المطلب الثاني: التعويض في حالة المسؤولية غير المحدودة.....
72.....	الفرع الأول: حالات المسؤولية غير محدودة
75.....	الفرع الثاني: إثبات الضرر وتقدير التعويض
77.....	المبحث الثالث: دعوى المسؤولية
77.....	المطلب الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة
77.....	الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية
79.....	الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة
80.....	الفرع الثالث: الإخطار.....
83.....	المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية
84.....	الفرع الأول: أساس ونطاق التقادم
84.....	الفرع الثاني: بدأ سريان مدة التقادم
86.....	الفرع الثالث: وقف و انقطاع التقادم
87.....	المطلب الثالث: التحكيم
88.....	الفرع الأول: اتفاق التحكيم.....
88.....	الفرع الثاني: القانون المطبق على اتفاقية التحكيم
89.....	الفرع الثالث: مكان التحكيم
91.....	الخاتمة

93..... قائمة المراجع

الفهرس