

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: العلوم التجارية التخصص: الامداد والنقل الدولي

عقد النقل البحري في التشريع الجزائري

مقدمة من طرف الطالب: عديدة عمر تحت إشراف الأستاذ: د. بلعياشي بومدين

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	مقيبش فاطمة الزهراء	أستاذة مساعدة	جامعة مستغانم
مقرا	بلعياشي بومدين	أستاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم
مناقشا	هني أمينة	أستاذة محاضرة-أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2017/2018

شكر

الحمد لله الذي علم الإنسان ما لم يعلم ، أشكره و أثنى عليه ، إذ أعانني و يسر لي السبيل و وفقني من إعداد هذه المذكرة ، و بمقتضى واجب الاعتراف بالفضل أذكر بكل الخير و العرفان و أسمى معاني الوفاء أستاذي الفاضل بن شني يوسف على تفضل سيادته بالموافقة على الإشراف على هذه المذكرة و لرعايته الإنسانية و العلمية الدائمة و المناطة التي عمري بها و المستمرة طوال فترة إشرافه على المذكرة و لملاحظاته و توجيهاته القيمة ، فجزاه الله عنى و عن طلبة العلم خير جزاء.

الإهداء

إلى من ترفع يديها كل يوم إلى السماء داعية الله أن يمن علينا بالصحة و

النجاح إلى والداي

إلى من تعلمت من صمته أبغ الكلام، إلى من زرع في نفسي بذور

الصدق و العنفوان فهداني بذلك إلى درب الخير و الأمان

إلى والدي

إلى من أكن لهم الحب و التقدير ، إلى السواعد القوية التي تساعدني

أوقات المحن ، إلى من أعطوا الأخوة معناها النبيل ، إلى من أعيش معهم

أجمل اللحظات و أعلامها

إلى أختي

و إلى كل زملائي وزميلاتي طلبة

المقدمة عامة

مقدمة

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

ويشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر، رافدا هاما و وسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية. و ترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. هذا الأخير قد يتم بمقتضى مشاركته إيجار، أو بمقتضى وثيقة الشحن (سند الشحن).

و عقد النقل البحري للبضائع بمقتضى مشاركة إيجار هو "العقد المبرم بين مالك السفينة و الشاحن، بمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها، لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة"¹.

ويتم استئجار السفينة بموجب اتفاقية، يلتزم بموجبها مؤجر السفينة، بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. و يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة زمنية معينة أو بهيكلها :

1- أما النوع الأول فيتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا، سفينة مجهزة و مسلحة تحت تصرف المستأجر، للقيام برحلة أو أكثر، و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة.

2- والنوع الثاني يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، يعتبر أهم عقود المشاركات و يطلق عليه المشاركة الزمنية Time Charter.

3- والنوع الثالث يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود، و يتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار².

و عقد النقل بمقتضى مشاركة إيجار عادة ما يكون فيه المستأجر في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، و تبعاً له فإنه تنتفي الحاجة إلى حمايته. و عادة ما يستعمل هذا العقد في النقل على الخطوط الملاحية غير المنتظمة أي الجواله Tramps التي تعتمد على فرص العرض و الطلب.

لكن هناك صورة أخرى لنقل بضائع الغير، و فيها ينصب العقد لا على السفينة بعينها بل كل ما ينظر إليه الطرفان هو نقل البضاعة من مكان إلى مكان، و لا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية و

¹-علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة 1978، ص11.

²- المادة 640-650-695 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 13 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجديدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق لـ 10 أبريل 1977.

لا من الناحية التجارية. و تتبع هذه الصورة الآن غالباً في النقل الذي تباشره السفن المستغلة في خطوط منتظمة حيث يعهد الشاحن ببضاعته إلى وكيل شركة الملاحة لتتولى نقله.

و تسليمها في المكان المعني، فهي توضع على السفينة التي تنقلها مع البضائع الأخرى المنقولة على ذات السفينة تنفيذاً لعشرات أو مئات العقود الأخرى، ويكون الاعتبار الأول هو الخدمة التي يتعهد الناقل بتقديمها.

و سبب ظهور هذه الصورة أنه مع بداية القرن التاسع عشر و مع تقدم المبادلات التجارية بسبب الثورة الصناعية أصبحت السلع متعددة و متنوعة، و لم يعد محل النقل الغالب هو المواد الأولية أو السلع التي تشحن صبا في عنابر السفينة أو مخازنها بل كثرت السلع المصنعة و نصف المصنعة و التي تشحن معبأة في طرود أو صناديق و أصبح المجهز يتولى وحده إدارة السفينة سواء من الناحية الملاحية أو من الناحية التجارية، و لم يعد شريكاً للتجارة الشاحن كما لم يعد يؤجر مكاناً لهم و لبضائعهم على السفينة، بل أصبح مجرد مقاول للنقل يتعهد بتنفيذ ما يستهدفه الشاحن التاجر و هو نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه و تسليمها للمرسل إليه. وهذه هي صورة النقل الحديثة المعروفة بالنقل بسندات الشحن أي Bill of lading أو Sous-connaissance و هذه التسمية مستمدة مما جرى به العمل من عدم تحرير مشاركة أو ورقة تثبت شروط هذا العقد بل يكتفي عندما تشحن البضاعة بالفعل بتحرير ورقة تسمى سند الشحن³.

غير أننا نجد الناقلين في هذا العقد هم الطرف الاقتصادي الأقوى و يصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملها الناقل في وثيقة الشحن لاسيما فيما يتعلق بالأجرة، و كذا إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة. هذه الشروط ألحقت أضراراً بليغة بالشاحنين أدت بهم إلى المطالبة الحد منها، هذا الأمر أدى إلى نشوب نزاع كبير بين الشاحنين اشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين و البنوك. ذلك أن المؤمن حينما يحل محل الشاحن في دعوى المسؤولية، هو أيضاً يضار من هذه الشروط، حيث يدفع الناقل بعدم مسؤوليته، و كذا الأمر بالنسبة للبنوك التي تقدم الاعتماد المستندي للشاحن المصدر، يعتمد على ائتمان المستندات الممثلة للبضاعة، و أهمها وثيقة الشحن، فإذا ما تضمنت هذه الأخيرة شروطاً للإعفاء من المسؤولية، أصبح الائتمان ضعيف و غير مجدي. و قد تضخم النزاع إلى أن أصبحت دولاً أطرافاً فيه، و انقسمت إلى دول ذات أساطيل كبرى تدافع عن الناقلين، و دول أخرى مصدرة أو مستوردة للبضائع تدافع عن الشاحنين، فصدر أول قانون و ذلك في الولايات المتحدة الأمريكية في 13 فبراير 1893 سمي باسم واضعه "هارتر" للحد من هذه الشروط. و كان من أهم مزايا قانون هارتر أنه لم يكن متطرفاً في محاربة هذه الشروط، لذلك لاقى استحساناً عاماً، حيث تبنت أحكامه عدة دول أخرى كأستراليا و نيوزيلندا و كندا.

استمر النزاع رغم ذلك بين الشاحنين و الناقلين و كذا البنوك و شركات التأمين، إلى أن عقدت جمعية القانون الدولي سنة 1921 بناء على طلب إنجلترا في لاهاي اجتماعاً ضم ممثلي جميع الأطراف، و انتهى بوضع قواعد سميت بـ "قواعد لاهاي"، إلا أنها لم تكن موفقة بسبب أنها غير ملزمة و يتوقف تطبيقها على إدارة الأطراف، إذا كانت بمثابة سند شحن نموذجي، دعا أصحاب الشحن إلى تحرير سنداتهم على غرارها و لم يخضع أي ناقل عقده له.

³ - مصطفى كمال طه؛ مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون و الاقتصاد، العدد الأول، سنة 1958، ص 65، 66.

فدعيت الدول إلى مؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1922 لتجعل القواعد المنقولة من قواعد لاهاي مع تعديل الاتفاقية، و عين المؤتمر لجنة اجتمعت في 1923 لم تتمكن من تعديل أي نص، و في الأخير تم توقيع مشروع الاتفاقية في 25 أغسطس عام 1924 ببروكسل، و يتضمن بروتكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطى قوة القانون الداخلي أو أن تتضمن أحكامها قانونا داخليا. و تطبق المعاهدة في نطاق ضيق، ذلك أنها لا تحكم إلا العلاقات الدولية فقط، و هو ما نص عليه في المادة 10، حيث جاء فيها (تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة)، و هي لا تنطبق على النقل الثابت بمشاركة ايجار، و لا على النقل الخاص بالمشحونات غير العادية، و لا على نقل الحيوانات الحية و البضائع المشحونة على السطح، و لا تنطبق على الملاحة الساحلية، و لا تحكم المعاهدة من العقد إلا الفترة البحرية الممتدة من الشحن إلى التفريغ⁴.

و لقد كان انضمام الجزائر إليها مبكرا منذ 13/04/1964 و لم يصدر القانون الداخلي إلا في 13 أكتوبر 1976 بموجب الأمر 80/67. و أعطى للمعاهدة بموجب المادة 747 قوة القانون الداخلي في النقل المتمم بين الموانئ الأجنبية، ضف إليه انه تضمن معظم أحكام المعاهدة. و لقد تم تعديله بموجب قانون رقم 05/98. فرفع بذلك الاحتكار على نشاط النقل البحري و فتحه أمام الأشخاص الخواص الطبيعيين و الاعتباريين.

و لقد استقر العرف البحري على استعمال سند الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر، فهو الوسيلة القانونية لتنفيذ عملية النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة و التي بموجبها يتم نقل الجزء الأكبر من البضائع من جهة و من جهة أخرى فإن بضاعة كل شاحن لا تكفي-عادة- لملئ سفينة بأكملها أو جزء هام منها، كما أن المرسل لا يختار السفينة لا يهتم بها بل يهتم بالشركة التي تتولى النقل أي شخصية الناقل بما يقدمه من خدمات .

نظرا لهذه الأهمية البالغة سوف نحصر دراستنا هذه لعقد النقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري الذي سيتم بموجب سند الشحن دون سواه.

سيما و أن الموضوع لم ينل القدر الكافي من الدراسة و التحليل ضمن القواعد التشريعية الجزائرية خاصة بعد التعديلات الكثيرة و التي من شأنها السماح للأشخاص الطبيعيين و المعنوية الخاصة الدخول في مثل هذه المعلومات القانونية التي من المتوقع أن تنتج عنها منازعات كثيرة في هذا المجال تجعل القاضي الجزائري معرضا للتصدي لها و هذا بالفصل فيها بأحكام أو قرارات تتماشى و تحافظ على توجهات الدولة الاقتصادية و تحقيق أهدافها في جلب المستثمرين الأجانب و طمئنتهم على إدارة رؤوس أموالهم كما هو جاري في أي دولة أخرى من الدول المتقدمة.

⁴ - قانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل و المتمم للأمر رقم 80/67 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري.

و بصدد دراستنا لهذا الموضوع نجده لا يخلو من طرح العديد من الإشكالية تتمحور حول :
كيف يتم تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن و ما هي القواعد التي
تحكمه؟
-الأسئلة الفرعية:

• ما هي الأحكام المطبقة لمسألة الناقل البحري للبضائع ضمانا لحقوق الشاحنين لما يخل الناقل
بمقتضيات العقد؟

• لذلك ارتأينا أن نقسم هذه الدراسة الى فصلين أساسيين هما:
- الفصل الأول : أحكام عقد النقل البحري للبضائع
- الفصل الثاني : أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

مقدمة الفصل :

عقد النقل البحري لا يختلف في جوهره عن عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ هذا العقد ، فالسفينة هي التي تستخدم لتنفيذ عقد النقل البحري حيث تتعرض للمخاطر البحرية ذات طبيعة خاصة، الأمر الذي جعل المشرع يحاول التوفيق بين اعتبارين هامين :
ضرورة حماية شاحن البضائع أي متلقي الخدمة، والاعتبار الثاني حماسة و تشجيع الاستثمارات في مجال التجارة البحرية من خلال حماية مشروعات النقل.
نظرا للمخاطر التي يتعرض لها النقل البحري فقد أخضع المشرع عقد النقل البحري لقواعد قانونية خاصة، حيث خصص القانون البحري الجزائري الباب الثالث لنقل البضائع من الكتاب الثاني الاستغلال التجاري للسفينة في المواد من المادة 738 إلى 816 فحدد أولا الأحكام العامة ثم للنظام القانوني البحري للبضائع.
و من الضروري دراسة أحكام عقد النقل البحري من حيث تكوينه (المبحث الأول)، ثم من حيث شكل هذا العقد و تداوله (المبحث الثاني)، ثم من حيث اثاره بالنسبة للناقل والتزاماته(المبحث الثالث).

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

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

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

عرفته المادة الأولى الفقرة (ب) من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 و انضمت إليها الجزائر في 13/04/1964 على أنه "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، و كذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداءا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن"¹.

في حين نظمت المادة 738 قانون بحري² على أن "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافئة له و المسماة أجرة الحمولة. ما نلاحظه أن كلتا النصوص لم يعرفا عقد نقل البضائع لكن اكتفى النص الأول بذكر مجال تطبيق العقد في حين الثاني يسرد أهم العناصر المكونة لهذا العقد.

أما بالرجوع إلى المصادر الفقهية فنجد أعم الفقهاء يعرفونه على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان ينقل بحرا بضاعة للشاحن لقاء اجر معلوم"³. أو أنه "هو العقد الرضائي الذي يلتزم بموجبه الناقل بان ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على اجر محدد"⁴.

و للتعريف أكثر عن ماهية عقد نقل البضائع بحرا بموجب سند الشحن علينا استعراض مجموع العناصر المكونة له والتي أشار إليها نصي معاهدة بروكسل المادة 1/ب و القانون البحري المادة 738 و هي:

1-عملية النقل تتم بعقد :

¹ - فرغم اتفاقية بروكسل خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن إلا أنها لم تعرف سند شحن و لم يرد في قواعد فيسي أيضا، لكن اتفاقية هامبورغ التي أبرمت خصيصا لتحل محل اتفاقية بروكسل عرفت سند الشحن في المادة 7/1 بأنه "تثبت انعقاد عقد نقل بحري و شحن الناقل للبضائع مع تعهده بتسليم تلك البضائع مقابل استرداد الوثيقة." و تعريف اتفاقية هامبورغ إذن يعتمد على وظائف العقد.

² - أمر رقم 86/67 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، الجريدتين الرسميتين رقم 1977/29، و رقم 1/47 .

³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 199.

⁴ - مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 245

وفقا للشريعة العامة فان العقد هو اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص اخرين، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما⁵. و الالتزام المتضمن في عقد النقل البحري للبضائع هو التزام بفعل النقل الذي يعتبر التغيير المكاني للشيء، بمعنى نقله من مكان إلى آخر حسب الاتفاق.

1-البضائع:

حددها المادة 1/ج من معاهدة في الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

و لقد جعلت العبارة بهذه الصياغة محاولة من واضعي المعاهدة من توسيع مفهوم البضائع لتشمل كل ما يمكن نقله، ما عدى الحيوانات الحية و البضائع التي تشحن على السطح، هذه الأخيرة التي لم يستثنها المشرع البحري الجزائري.

1.بطريق البحر

يعتبر النقل بحريا إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع من جهة و من جهة أخرى أن تتم العملية بحرا. و هو النقل البسيط، أما إذا كان نقلا مختلطا كما لو تم جزءا منها بحرا و الجزء الآخر برا أو جوا، و هو الذي فصلت فيه المادة 769 قانون بحري بان القانون البحري يطبق على المرحلة البحرية أما الأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها.

لكن قد يحدث أن تكون عملية النقل متتابعة، مما يستوجب معه إبرام عقدي نقل متتابعين، في هذه الحالة إن كانت السفينتين مملوكتين لناقل واحد، فان العقد واحد لأنه يجوز مسافنة البضاعة من سفينة لأخرى خلال توقف الرحلة البحرية. أما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة لناقل الأول فان الشاحن يكون مضطر للتعاقد مع الناقل الثاني، غير انه بإمكانه أن يعهد لناقل الأول بان يتعاقد لحسابه في ميناء تغيير السفينة مع الناقل الثاني و هنا هو يملك (الناقل الأول) صفة الوكيل بالعمولة، إلا أن العمل جرى على أن يصدر الناقل الأول سند شحن واحد لكل العمليات يذكر فيها ميناء التفريغ النهائي و تسمى وثيقة الشحن المباشرة التي نظمها المشرع الجزائري في م 764 إلى م 768 من القانون البحري، على عكس معاهدة بروكسل التي لم تنظمها.

1-إيصال بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر:

بمعنى أن يحرك الناقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر عن طريق البحر

2-اجر النقل :

هي مقابل قيام الناقل بتنفيذ التزاماته (المكافأة)

2-رفاق العقد:

⁵ - المادة 54 قانون مدني جزائري الصادر بموجب أمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، ج ر 78 رقم الصادرة في 30 سبتمبر 1975.

بصفة أساسية هما الشاحن و الناقل⁶.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بالخصائص الآتية:

1-عقد رضائي :

عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي الأطراف دونما حاجة لإجراء لاحق، و لا ينتقص من رضائية العقد انه يجب أن يكون مكتوباً، إذ أن الكتابة مشرطة للإثبات فحسب لا للانعقاد. و الرضاء ضروري لقيام العقد، فإذا شحنت بضائع في السفينة بغير علم المجهز أو الربان⁷ جاز للربان ما دام في محل الشحن أن يخرجها من السفينة أو أن يأخذ عنها أجره مضاعفة و ذلك دون الإخلال بحقه في التعويض عما قد يصيبه من أضرار. وإذا اكتشفت هذه البضائع أثناء السفر، فلربان أن يلقمها في البحر إذا كانت بطبيعتها مما يمكن أن تسبب أضراراً للسفينة أو لسائر الحمولة. و في التشريع الجزائري يعد التصريح الكاذب بشأن النوع أو قيمة البضائع سبباً من أسباب اعفاء الناقل من مسؤوليته أو الحد منها بحسب الأحوال⁸.

2-عقد ملزم للجانبين:

عقد النقل البحري ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة. فالناقل يلتزم بنقل البضاعة و ذلك بان يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل، و تسليم البضاعة للمرسل اليه، اما الشاحن فعليه التزام بشحن البضاعة عند القيام، و دفع أجره النقل علمياً⁹.

3.عقد معاوضة :

عقد المعاوضة يحصل فيه كلا المتعاقدين على مقابل ما يقدمه¹⁰، و في عقد النقل الناقل لا ينقل البضائع مجاناً بل بمقابل و عليه فهو عقد معاوضة.

4.عقد فوري :

العقد الفوري هو العقد الذي لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، فيكون تنفيذه فورياً و لو تراخى التنفيذ إلى أجل و آجال متتابعة¹¹. و عقد النقل فوري و ليس زمني و لو استمر تنفيذه وقتاً معيناً.

5.عقد إذعان:

الأصل أن تكون شروط العقد محل بحث و مناقشة من طرفيه، و هذا هو الحال في عقد إيجار السفينة، أم عقد النقل البحري فليس في إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يرفضها الناقل، فهو مضطر إلى التعاقد نظراً لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلي، فضلاً عن تماثل الشروط. و بذلك أصبح عقد النقل البحري من قبيل

6 - بودليو سليم، رسالة ماجستير "عقد النقل البحري" سنة جامعية 00/99، جامعة باجي مختار عنابة.

7 - و هو ما ورد في المادة 169 مجري مصري، مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 200.

8 - انظر الفصل الرابع: مسؤولية الناقل، من المادة 802 الى 816 تقنين مجري جزائري.

9 - مصطفى كمال طه، قانون مجري جديد، نفس المرجع، ص 246.

10 - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني-نظرية الالتزام- الجزء الاول، بيروت، دار إحياء التراث العربي، ص 166.

11 - عبد الرزاق أحمد السنهوري، نفس المرجع، ج 1، ص 166.

عقود الإذعان التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل مناقشة فيها، وهو ما جعل المشرع يتدخل لفرض حماية اكبر للشاحنين من وطأة هذه الشروط¹². ذلك أن الحاصل عملا أن وثائق الشحن يجري إعدادها سلفا بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، و لا يكون للشاحنين حرية مناقشتها أو تعديل شروطها، و على الشاحن إما أن يقبل التعاقد على الوجه الذي فرضه الناقل او لا يتعاقد بالمرّة.

و حتى في حالة وجود اكثر من ناقل في الميناء، فان الشاحن يظل عاجزا عن مفاوضة أي منهم في شروط وثيقة الشحن، نظرا للتشابه بين شروط الناقلين و أجور النقل التي يتفقون عليها في المؤتمرات البحرية¹³.

6-عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري:

و يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عملا تجاريا بحسب الموضوع. طبقا للقواعد العامة في القانون التجاري¹⁴ طالما أنه يتم في شكل مقاوله، و الناقل يعتبر مقاولا طالما أنه يقوم بإعداد جميع الوسائل اللازمة و الكفيلة لإتمام هذه العملية. و في كل الأحوال فإن عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن هو استغلال تجاري للسفينة المتضمن تحت جناح الكتاب الثاني، فهو إذن عمل تجاري بحكم القانون الخاص الذي يحكم هذا المجال¹⁵.

هذا و يبقى عقد النقل البحري للبضائع عملا مدنيا بالنسبة للشاحن الذي ليست له صفة تاجر و لا يقوم بنقل البضاعة لحساب أو خدمة لتجارته.

الفرع الثالث : تمييزه عن غيره من العقود

أولا : تمييزه عن عقد الوكالة

الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه¹⁶. لذلك هو يختلف عن عقد النقل، هذا الأخير ينشئ التزامات على عاتق طرفيه، في حين أن عقد الوكالة لا يرتب في ذمة الشخص الذي أوكل لإبرامه أي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد، بل أثار العقد تنصرف إلى الموكل. قد تكون الوكالة مجانية بينما عقد النقل فهو بمقابل و هو أجره النقل، فضلا عن ذلك الوكيل في عقد الوكالة يقوم بعمل قانوني، بينما الناقل أساسا يقوم بعمل مادي و هو نقل البضاعة من ميناء إلى آخر¹⁷.

ثانيا : تمييزه عن عقد الوديعة :

¹² - مصطفى كمال طه ، نفس المرجع ، ص 200، 201.

¹³ - صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، بيروت، الدار الجامعية للطباعة و النشر، ص 186، 187.

¹⁴ - المادة 2 قانون تجاري.

¹⁵ - لم توضح معاهدة بروكسل طبيعة عقد النقل البحري بموجب سند الشحن إن كان تجاريا أم لا. لكنها جاءت لتنظيم أحكام أحد السندات التجارية و التي عادة ما يتداولها تجارا لإدارة تجارتهم، و بالتالي فإن العمل لا يمكن تصوره سوى أن يكون عملا تجاريا.

¹⁶ - المادة 571 قانون مدني، الأمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975.

¹⁷ - A.ZAHI, Droit des transports, T1 cadres juridiques et institutionnels – contrat de transport de marchandises), Alger, Office des publications universitaires, 1991,P57.

الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يردّه عيناً¹⁸. فيختلف عن الوديعة عقد النقل إذ أن الأولى قد تكون مجانية في حين الثاني دائماً مقابل أجر، كما أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفاظ الشيء المودع، بنما الناقل في عقد النقل لا يحفظ الشيء وإنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر.

ثالثاً: تمييزه عن عقد تقديم خدمات :

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر صاحب عمل و تحت إشرافه و توجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل أجر معين و محدد سالفاً¹⁹. و أهم ما يتميز به هذا العقد هو علاقة التبعية، فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله و هو خاضع لرب العمل و يعمل تحت إشرافه وإدارته، بينما الناقل في عقد النقل مستقل تماماً عن الشاحن في تنفيذ التزاماته، فهو لا يعمل تحت إشرافه و مراقبته، فكل منهما له مركزه الخاص و ليس لأحدهما أن يوجه و يراقب الآخر، المهم أن كل طرف ملزم فقط بتنفيذ التزاماته التعاقدية.

الفرع الرابع: وظائف سند الشحن

أولاً: وصل استلام البضائع :

و هي الوظيفة الأصلية لسند الشحن حيث يثبت استلام الناقل للبضائع و شحنه لها وفقاً للمادة 761 قانون بحري، و في الواقع العملي يمكن لسند الشحن أن يثبت أن البضاعة تم شحنها فعلاً على متن السفينة و يسمى في هذه الحالة سند الشحن "connaissance embarqué" و هو يدل على أن البضاعة

بيد الناقل و تحت مسؤوليته، كما يعتبر ذلك الوصل دلالة على حقيقة البيانات الموجودة به و مطابقتها للبضاعة المشحونة.

ثانياً: أداة لإثبات عقد النقل البحري :

نصت على هذه الوظيفة المادة 748 قانون بحري، فسند الشحن يحقق وجود عقد النقل البحري من خلال البيانات و الالتزامات الواقعة على عاتق الطرفين و المدرجة في شكل شروط متفق عليه.

ثالثاً: سند ملكية البضاعة :

و هي أحدث وظيفة لسند الشحن، حيث يعتبر حامل السند حائزاً للبضاعة و انتقاله من حامل لآخر يرتب تحويل الحيازة، كما تسليمه يقوم مقام تسليم البضاعة وفقاً للمادة 2/759 قانون بحري²⁰

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

يقوم عقد النقل البحري للبضائع على أركان ثلاثة هي: الرضا، المحل و الأجرة و يبرمه طرفان هما الشاحن و الناقل، لذلك سنتطرق على التوالي ل: الأطراف- الرضا- المحل ثم أجرة النقل.

الفرع الأول: أطراف العقد

¹⁸ - المادة 590 قانون مدني.

¹⁹ - أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 77.

²⁰ - R.Rodière Emmanuel du Pontavice, Droit Maritime 12 ème , Précis Dalloz, 1997, P 322.

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

اولا: الشاحن:

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

ثانيا-الناقل:

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

ثالثا : المرسل إليه:

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

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

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

ج – عندما تكون وثيقة الشخص لحاملها : الشخص الذي الوثيقة عند الوصل.

الفرع الثاني: الرضا

يخضع الرضا في شروط صحته للقواعد العامة في الالتزامات، و يتمثل الإيجاب بصفة أساسية في نشر (شهر) الرسوم و مجموعة النصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الأسعار و الخدمات المقدمة من قبل الناقل، و يصبح الرضا متطابقا في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله بهذه الشروط. لكن قد يكون الناقل و الشاحن متبايعين (لا يجمع بينهما مجلس عقد موحد)، فان الرضا يتطابق وفقا لأحكام التعاقد بين غائبين، و الذي فصل فيه المشرع الجزائري باعتماد نظرية الوصول بنصه في المادة 67 من القانون المدني "و يفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان، و في الزمان اللذين وصل إليه فهما القبول". ولتحديد مكان و وقت إبرام العقد آثارا هامة على صعيدين اثنين هما الاختصاص القضائي من جهة و من جهة أخرى القانون المطبق على العقد.

كما يجب أن يكون الرضا المتبادل صادر عن أشخاص مؤهلة قانوناً، أهلية خالية من العيوب، لكن في عقود النقل البحري تكاد ألا تظهر فيه بعض العيوب، كما هو الحال بالنسبة لعيب التدليس (باستثناء حالة التصريح الكاذب)، و عيب الاكراه، في حين أن عيب الغلط في طبيعة البضاعة كثيراً ما يطرح. إلا أن الإرادة المعيبة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلى إبطال العقد حتماً كما هو الحال في الشريعة العامة للعقود، بل غالباً ما يعدل العقد بالزيادة أو الإنقاص في الالتزامات (الأجرة).

كما أنه لا يبطل عقد النقل البحري بمجرد أن المرسل لم يتمعن في بنود العقد بشكل دقيق. و يبقى إذن العقد غير قابل للإبطال إلا بسبب عيب التدليس و هو الحال لما يقدم المرسل تصريحات كاذبة بطريقة لو علم الناقل بطبيعة البضاعة الحقيقية لما أقدم معها على التعاقد، كما يبطل عقد النقل البحري بمجرد إخطاء الناقل في طبيعة تكوين البضاعة²¹.

الفرع الثالث: المحل

إن موضوع عقد النقل البحري يتمثل في تغيير مكان البضاعة و مهما كانت طبيعتها الكيميائية صلبة - سائلة - أم غازية.

المهم أن يكون مشروع التعامل فيها تجارياً فيكون العقد بذلك صحيحاً، فما هو معيار المشروعية؟ إن معيار المشروعية يختلف في الواقع بحسب ما إذا كنا في ظروف عادية أم ظروف استثنائية: أ- ففي الأحوال العادية، فإننا نجد أنفسنا أمام حالات خاصة تخلق وضعية عدم الشرعية: كالمنع القاطع لنقل بعض المواد، كالأسلحة الحربية، إلا إذا كان هذا النقل مرخصاً، وهذا العقد يقع باطلاً بطلاناً مطلقاً.

- إما المنع في حالة نقل بعض السلع بواسطة سفن عادية غير مكيّفة بحسب طبيعة هذه السلع: كنقل مواد خطيرة، أو مواد سريعة التلف كاللحوم مثلاً، والتي يستوجب نقلها توفير ظروف خاصة، هنا البطلان نسبي، لأنه يجب في البداية أن يمد المرسل الناقل بجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة المراد نقلها، فمسؤولية الناقل في توفير السفينة مرتبطة بهذه التصريحات.

ب- في الظروف الاستثنائية، فإن عدم مشروعية المحل ناجمة عن التعامل و نقل المواد الغذائية في أوقات الأزمات الاقتصادية و النزاعات المسلحة، و في هذه الحالة فإن بطلان عقد النقل البحري يكون بطلاناً مطلقاً. من جهة أخرى فإن موضوع عقد النقل البحري يجب أن ينصب على بضائع موجودة أو ممكنة الوجود، و إلا أصبح بطلاناً لانعدام وجود المحل²².

الفرع الرابع: أجرة النقل

هي القيمة المالية المحددة وفقاً لبنود عقد النقل البحري الذي يجب على المرسل إليه دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة، و في النقل البحري يتعارف عليها باسم "المصاريف les frais". هذا و إن القانون البحري و إن نص على وجود التزام بدفع الأجرة في المادة 797 قانون بحري إلا أنه لم يتطرق إلى أسس و كفيات التحديد و هذا الصمت يقودنا إلى العديد من الاستنتاجات:

²¹ - AMAR ZAHI.OPCIT pages 63,64,65.

²² - AMAR ZAHI.OPCIT pages 66- 67- 68- 69.

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

ثانياً: انه غالباً ما تحدده رسوم النقل مسبقاً و خلال المؤتمرات الدولية البحرية و هي الأخرى مبنية على أساس قانون العرض و الطلب.

و في كل الأحوال فان تحديد الأجرة في عقد النقل البحري أمر لا يخلو من الاعتماد على المسافة، الوزن، طبيعة و حجم البضاعة، و هي عناصر اقتصادية ذات أهمية في تحديد الأجرة.

و تحديد الأجرة ناجم عن اتفاق الطرفين أثناء إبرام العقد، و في حالة إغفال هذا العنصر فإنه على الطرف المستعجل رفع دعواه أمام القاضي، هذا الأخير يفصل في المسألة معتمداً على ظروف التعاقد، كالسعر المطبق على هذا النوع من النقل دون الآخر (نوعية الخدمات)، المعاملات السابقة بين الناقل و الشاحن²³.

وهكذا فإذا قام عقد النقل البحري للبضائع صحيحاً منتجاً لآثاره، فانه يمكن المحاجاة به فيما بين طرفيه و كذا في مواجهة الغير، فكيف يمكن إثباته؟

و عليه نتناول في المبحث الثاني إثبات عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع.

تنفيذ عقد النقل البحري يبدأ منذ وضع البضاعة و الوثائق المتعلقة بها بين يدي الناقل و ينتهي بتسليمها للمرسل إليهم الشرعيين، بمعنى الشخص المحدد أو المنوه عنه على وثيقة النقل أو لمثله الشرعي، و بين هاتين المرحلتين الأساسيتين تتداخل العديد من العمليات التي يختص بتنفيذها بحسب الأحوال : الناقل، المرسل أو المرسل إليه²⁴.

و هذا رغم أن عقد النقل البحري للبضائع يبرم بين الطرفين الأساسيين: الناقل و الشاحن إلا أن أثره قد يمتد إلى شخص ثالث لم يكن طرفاً عند إبرامه و هو المرسل إليه. و توضع هذه الالتزامات موضع تنفيذ من خلال المراحل الرئيسية التي يقوم بها كل ملتزم من خلال العقد و التي قسمناها إلى مطلبين: آثار العقد بالنسبة للناقل، و ثم آثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه.

المطلب الأول: آثاره بالنسبة للناقل

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

الفرع الأول: التزاماته قبل الرحلة البحرية

و من أهم هذه الالتزامات أن يجعل السفينة صالحة للسفر، و إعداد العنابر و غرف السفينة و التزامات أخرى نفضلها كالآتي :

أولاً: جعل السفينة صالحة للسفر

²³ - AMAR ZAHI, OPCIT pages 66- 67- 68- 69.

²⁴-AMAR ZAHI, OPCIT, Page 89

يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة²⁵. و اشتراط هذا الوصف في السفينة يقوم ضمنا حيث يفترض- حتى لو لم ينص عليه صراحة- ما دام العقد ينشئ على الناقل التزام بإيصال البضاعة عن طريق البحر في ظروف طبيعية و عادية و هذه بالضرورة تفترض أن تكون السفينة صالحة للغرض المنشود.

و يمكن القول أن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون عند الرحيل سليمة، قوية، تحتل في الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها، و أن تزود بكل الوسائل و الأجهزة اللازمة لحفاظ البضاعة و بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد. و الالتزام بتقديم سفينة صالحة لا يعني أن تكون ممتازة "Perfect" لا تضعف إلا أمام خطر غير عادي، و إنما المقصود أن تكون على درجة من الكفاءة يقتضها مجهزة حريص و منتبه، و بالنظر إلى كافة الظروف المحتملة، و هنا يكون تعهد الناقل مطلقا و لا عذر له في الجهل، فان وجد في السفينة عطب يطرح السؤال الأتي: هل كان المجهز(الناقل) حريص على إصلاحها قبل السفر و كان يعلمه؟ فان كانت الإجابة بنعم، فالسفينة غير صالحة.

وعلى العموم فإن الاجتهاد القضائي²⁶ قد وضع العديد من المعايير للصلاحية:

1. أن يكون بدن السفينة سليما، أي قويا يحتمل الملاحة في البحار.
2. أن تكون مزودة بوسائل الدفع و القوى المحركة اللازمة و الكافية بالنظر إلى حجمها و حمولتها.
3. أن تكون بها المعدات و الأجهزة التي جرى العرف على الاستعانة بها في نفس نوع الملاحة و السفن، كالبوصله و الخرائط و المراسي و المضخات ...
4. أن يكون بها الوقود الكافي منذ بداية الرحلة على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء يسمح لها بالرسو عنده، و إلا كانت مهددة في الطريق.

و يقيم الناقل الدليل على أنه وفي بالتزاماته هذا بإثبات أنه بذل العناية الكافية و التي تفرضها القوانين و كذا طبيعة النقل، فان عجز عليه أن يسعى لإثبات المجهودات التي بذلها لتحقيق النتيجة المطلوبة و إثبات توافر الصلاحية للملاحة يجري عادة بتقديم الناقل شهادة تثبت ذلك التي تكون سارية المفعول إلى غاية وقوع حادث من شأنه أن يغير حالة السفينة، و تظل الشهادة شركة الإشراف أو أي شهادة من جهة الإدارة تقيم مجرد قرينة بسيطة لصالح المؤجر على إخفاء العيب²⁷.

و الصلاحية لا تنطبق فقط على الناحية التقنية بل تشمل الناحية القانونية فعلى كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية، و هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ/ شهادة الجنسية؛

ب/ دفتر التجارة؛

ج/ رخصة أو بطاقة المرور²⁸.

²⁵ - المادة 770 "أ" من القانون البحري.

²⁶ - الاجتهاد القضائي الفرنسي و المصري

²⁷ - مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشارطات ايجار السفن، من ص 109 الى 121

²⁸ - المادة 189 قانون بحري

و في الغالب السفينة معينة في عقد النقل البحري، لكن التعيين ليس نهائي لأن الناقل له الحق في إحلال سفينة أخرى محلها، من نفس المواصفات قادرة على إتمام عملية النقل بدون تأخر²⁹.

ثانياً : تجهيز السفينة و تطعيمها و تموينها

يجب على الناقل تنفيذ التزاماته ، أن يحرص على أن تكون للسفينة طاقم كافي و مؤمن و تجهيزات ضرورية و كل ما تحتاج إليه السفينة من زيوت و وقود...الخ.

ثالثاً: إعداد غرف و عنابر السفينة

يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة أيضاً تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها³⁰.

رابعاً : تكفل الناقل بالبضاعة

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني³¹. فتكفل الناقل بالبضاعة هو أهم الخطوات في تنفيذ العقد، و بمعنى تكفل الناقل بهذا الالتزام هو تعبير عن إرادته بقبوله بعقد النقل البحري و من ثم نقطة انطلاق لتحمل مسؤولياته. و التكفل بالبضاعة مصطلح اقره المشرع الداخلي (القانون البحري) و كذا الدولي (معاهدة بروكسل لعام 1924) لكن ليس هناك ثمة اتفاق حول تحديد وقت بداية التكفل بالبضاعة، ففي حين تكتفي المادة 1/739 قانون بحري بذكر (يبدأ..... بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة) فيكون الناقل قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني و كان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله في فحص البضاعة و التأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن، لكن بمصطلحات معاهدة بروكسل عام 1924 و بالتحديد المادة الأولى الفقرة هـ فان (نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها منها) تعطي مفهوماً مفاده أن مسؤولية الناقل البحري محصورة بين واقعي الشحن و التفريغ و من ثمة تنطلق مسؤوليات منذ بداية عملية الشحن، ففي هذه اللحظة يمكننا اعتبار أن الناقل قد تسلم البضاعة.

و يميل بعض الفقه إلى اعتماد ما جاء بنص م 1/739 قانون بحري، أي توسيع مسؤولية الناقل بصدد تسليم البضاعة و اعتباره متكفلاً بها منذ لحظة قبوله نقل البضاعة و عزمه إذن على تأمين نقلها و تغيير مكانها بحسب الاتفاق³².

و تعتبر لحظة تكفل الناقل بالبضاعة الأكثر مناسبة لإجراء الرقابة على حالة و حجم البضاعة، فيمكن للناقل أن يرفض البضاعة بسبب عدم استجابتها للشروط النظامية للنقل البحري أو بنود عقد النقل البحري،

²⁹ - AMAR ZAHI – OPCIT Page 98.

³⁰ - المادة 770 بند ج قانون بحري

³¹ - المادة 739 قانون بحري

³² - AMAR ZAHI, OPCIT Pages 96,97,98.

أو أن يقبلها مع إبداء تحفظاته إن وجدت ، و غياب التحفظات هو قرينة على قبول تسلم البضاعة كما وصفها الشاحن في وثيقة الشحن، إلا أنها تبقى قرينة بسيطة يمكنه الناقل إثبات عكس ما ورد فيها بجميع الطرق³³.

خامسا: الشحن

يقوم الناقل بموجب الالتزامات الملقاة عليه بالعناية التامة على تحميل البضاعة³⁴. وهو ما يصطلح عليه بالشحن و هو عملية وضع البضاعة على ظهر السفينة و سواء تم ذلك بالرافعات أو الآلات أو الأنايبب أو المضخات، أي بحسب البضاعة المراد شحنها³⁵

و يحصل الشحن في الميناء المتفق عليه في العقد، فعلى السفينة أن تتواجد به في الميعاد المتفق عليه³⁶، و يجب أن ينصب الشحن على البضاعة التي حصل الاتفاق عليها، فيجوز للناقل (الربان) رفض شحن غيرها، كما له أن يمتنع عن شحن البضائع ذات الخطورة الخاصة بسبب عدم تصريح الشاحن بذلك³⁷.

و في الموانئ الجزائرية فإن عملية الشحن (وكلك التفريغ) يختص في كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري و ذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق عن طريق التنظيم³⁸ ، و تشمل المناولة من بين ما تشمل عليه عمليات شحن البضائع³⁹. و يتكلف القائم بعملية الشحن بإبرام عقد من الناقل مقابل دفع مبلغ مالي، و يسمى العقد بعقد المناولة.

ويختلف الشحن باختلاف الوسيلة المستعملة: برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة، أو بالأنايبب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول، أو بمضخات كالحبوب، و قد يتم بالأيدي⁴⁰. و قد يتم تجميع كميات متفاوتة من البضائع بداخل أوعية شحن "الحاويات".

ويجب على الشاحن أن يقوم بالشحن و التفريغ في أسرع وقت ممكن حتى لا تتعطل السفينة، و يتفق عادة على الميعاد في العقد، و إذا لم يتفق عليه و جب اتباع حكم العادة في الميناء، و هذه العادة قد تختلف من ميناء لآخر و حتى في الميناء الواحد باختلاف نوع السفينة و طبيعة البضاعة⁴¹.

و لما كانت طبيعة الشحن تختلف عن النقل البحري و إنما تمهد له فقط، فهو عمل مادي يجوز إثباته بكافة الطرق، إلا انه جرت العادة على أن يسلم الربان الشاحن سند شحن بالبضاعة التي شحنت لحسابه في السفينة، و الذي يحرر خلال 24 ساعة بعد الشحن، مع ذلك درج العمل على تسليمه إيصالا مؤقتا.

أما تسليم سند الشحن فيتراخى إلى ما قبل السفر⁴².

سادسا: الرص:

³³ - AMAR ZAHI, OPCIT Pages 96,97,98

³⁴- المادة 773 قانون بحري و المادة 3 فقرة ثانيا معاهدة بروكسل لعام 1924

³⁵ - يونس علي حسن، أصول القانون البحري ، ص 327.

³⁶ - و لا يبدأ التنفيذ الا من وقت الشحن، فلا تعتبر الرحلة التي تقوم بها السفينة في سبيل الذهاب الى ميناء الشحن بداية تنفيذ عقد النقل، يونس علي

حسن، المرجع السابق ، ص 327

³⁷ - المادة 774 قانون بحري

³⁸- المادة 892 من قانون رقم 98/05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل و المتمم الامر رقم 76/80

³⁹ - المادة 119 من قانون رقم 98/05

⁴⁰ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق ،ص 619، ص 220.

⁴¹ - مصطفى كمال طه، نفس المرجعص 619، ص 220.

⁴² - يونس علي حسن ، المرجع السابق ، ص 365، ص 366

الرص هو وضع البضاعة في المكان المعد لها في السفينة و ترتيبها مع بعضها أو بالنسبة إلى غيرها بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل و يقي السفينة و الحمولة من الخطر⁴³.

و الرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل و يدخل في وظائف الريان من أجل المحافظة على البضاعة و سلامتها، فيظل الريان مسؤولاً عن عيب الرص و لو حصل اتفاق في عقد النقل أن الشاحن هو الذي يقوم به، لذلك فإن العيب في الرص هو خطأ تجاري، لكن يمكن اعتباره خطأً ملاحياً متى ترتب عليه اختلاف في توازن السفينة. و عيب الرص يكون خطأً تعاقدياً، لأنه يتضمن إخلال الناقل بأحد التزاماته في عقد النقل، لذلك يكون خطأً الناقل مفروضاً كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة. و يتعين على الناقل رده إلى السبب الأجنبي ليدفع عنه المسؤولية. فعادة ما يسعى الريان لدى وصوله إلى الميناء المقصود للحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفريغ البضاعة و التي يحررها فنيون، و التي لا تكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله⁴⁴.

و لا توجد قواعد خاصة بإجراء الرص، و إنما الأمر متروك للأصول الفنية التي استقر عليها العمل في الموانئ بحسب طبيعة البضاعة، و كقاعدة عامة أيضا فإن الرص على السطح غير جائز و هو ما تؤكد المادة 774 قانون بحري و كذا معاهدة بروكسل لعام 1924، إلا أنه يرد على هذا الحكم و في صلب نفس الحكم استثناءان هما :
أ/ لا يجوز التحميل و الرص على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة البحرية و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً. و متعارف عليه بوجه العموم⁴⁵. وهذا الاستثناء جاء استجابة لما ترفضه طبيعة بعض البضائع كالمواد الخطرة و كذا نظراً لحجمها كالخشب، اذ يستحيل رصها داخل العنابر بل و أن رصها من شأنه أن يخل بتوازن السفينة، لذا لا يمكن اعتباره خطأً من جانب القائم بذلك حتى و لو انعدام الإذن الصريح.

ب/ و يجوز الرص على السطح إذا تحصل الناقل على إذن من الشاحن بموجب اتفاق بين طرفي الاتفاق⁴⁶، و لم يوضح المشرع كيفية حصول الإذن هل يكون كتابياً أم شفهيّاً. عكس ما ورد في معاهدة بروكسل لعام 1924، و التي أخرجت من نطاق تطبيقها البضائع التي يتم رصها على سطح السفينة إذا كانت سارية المفعول، و هو ما يستفاد من نص المادة 1 فقرة "ج" التي جاء فيها " ... و المشحونات التي يذكر في عقد النقل ان نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة".

الفرع الثاني: التزاماته اثناء الرحلة البحرية

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه الشاحن و الالتزام الرئيسي الذي يتعهد الناقل بتنفيذه، و يتحصل في توصيل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، فإن الناقل مجبر على إجراء النقل في الوقت المتفق عليه، فإذا لم يوجد اتفاق ففي مدة معقولة، بإتباع خط سير المعنى في العقد، و على متن السفينة المعنية

⁴³ - لرص البضائع قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن

⁴⁴ - (يونس علي حسني ، المرجع السابق، ص 367.

⁴⁵ - المادة 1/774 قانون بحري

⁴⁶ - المادة 2/774 قانون بحري

في العقد، محافظا طوال الرحلة على البضائع المنقولة . هذه المسائل سوف نتطرق إليها من خلال الفروع الآتي ذكرها:

أولا : الطريق المتبع.

يجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المبلغ أو المتفق عليه، و إن لم يتفق عليه فبالطريق العادي، و لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينقذ الأشخاص و الأموال أو يحاول ذلك، كما لا يعد مسؤولا عن أي خسارة تنجم عن ذلك⁴⁷.

فالناقل ملزم باتباع خط السير المنصوص عليه في عقد، فإذا لم تحصل الإشارة إلى ذلك و كانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فانه يراعي في تنفيذ العقد، فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الإبحار فانه من الواجب على الربان اتباع الخط الأقصر و الأكثر أمنا. و يجب عليه أن يقوم بالرحلة المقررة على خط مستقيم En Droiture ، فلا يجوز له ان ينحرف في السير أو أن يعود إلى موانئ و سبق له الرسو عندها مما يقتضي معه عدم الرسو في موانئ غير متفق عليها ما لم تضطره الضرورة الملحة، كإنقاذ أشخاص أو أموال في البحر. و إلا اعتبر مسؤولا في حالة هلاك البضاعة أو تضررها. و عادة ما يسمح في سند الشحن للربان بموجب شرط الرسو في الطريق بالموانئ التي قد تصادفه في خط السير المحدد دون تغيير منحاه أو الرجوع إلى الوراء⁴⁸.

ثانيا : ميعاد النقل

يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة⁴⁹. فإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيفترض انهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة و قوتها و طبيعة البضاعة. و إذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد فان ذلك يوجب مسؤولية الناقل و يلزمه بالتعويض تجاه الشاحن بسبب التأخر⁵⁰.

ثالثا: تغيير السفينة

يجب على الناقل في حالة توقف الرحلة لسبب ما و تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول المقرر⁵¹.

لأن النقل يتم بواسطة السفينة التي شحنت فيها البضاعة ابتداء. فلا يجوز للناقل تغييرها في الطريق إلا إذا أصبحت غير صالحة للملاحة، و قد يتفق الطرفان على احتفاظ الناقل بحق تغيير السفينة أثناء الطريق Faculté de transbordement ، و يستفاد قبول الشاحن في حالة تعاقد مع شركة ملاحه لها خط مباشر نحو ميناء الوصول.

و يقع على عاتق الناقل في هذه الحالة بنفس الالتزامات السابق تفصيلها من توفير سفينة بديلة صالحة للملاحة، و أن يتخذ الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة و العناية بها أثناء تفرغها و إعادة شحنها على السفينة الجديدة و على الناقل أيضا إخطار الشاحن بحصول النقل على متن سفينة أخرى و يرسل إليه سند

47 - المادة 775 قانون بحري

48 - علي يونس حسن ، المرجع السابق، ص 370

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 238، 239.

49 - المادة 775 قانون بحري

50 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 239

51 - المادة 776 قانون بحري

الشحن المسلم من الريان الثاني، حتى يتمكن من تسلم بضاعته عند الوصول، ومن التأمين على المخاطر الرحلة على ظهر السفينة الجديدة⁵²

و مصاريف مسافنة البضاعة تقع على عاتق الناقل فلا إذا ابعد عنه سبب توقف الرحلة البحرية، و في كل الأحوال يحتفظ باجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة⁵³.

رابعاً: العناية بالبضاعة

فالناقل مكلف بالعناية التامة بالبضاعة و أن يخصها أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب الأعراف، و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب على الشاحن أن يبلغه بذلك و إن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن⁵⁴.لأنه في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله(الريان) عن خطورة أو حساسية البضاعة من طرف الشاحن سوف يحمل هذا الأخير جزءا من المسؤولية في حالة تضرر البضاعة المشحونة او حتى تضرر السفينة من هذه البضاعة⁵⁵، ففي كل الأحوال الناقل غير ملزم ببذل العناية اللازمة الخاصة بالبضاعة المسلمة إليه، إذا كانت هذه العناية لا تدخل في الحدود المعتادة لتنفيذ الالتزام بالنقل.

فالعناية التي يلزم بها الناقل هي توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود و في هذا الشأن عليه أن يعيد الحزم و إصلاح الأغلفة، إعادة الرص إن ارتجت البضاعة بسبب انحراف السفينة التي قد تتعرض للعواصف أو تغيير المسار...الخ.

خامساً: تحديد ميناء الوصول.

إن التزام الناقل بموجب عقد النقل البحري يصل إلى منتهاه و غايته الرئيسية في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد و هو ميناء الوصول الذي يجب على الريان أن يقود السفينة بوجهته، فلا يشرع في تنفيذ التزاماته من تفرغ و تسليم للبضاعة- و هي المرحلة الأخيرة من تنفيذ العقد من جانب الناقل - طالما لم يصل إلى ميناء مكان الوصول المتفق عليه⁵⁶ و قد يحدث ألا يتمكن الناقل من الدخول و الرسو بميناء الوصول، فيمكنه أن يرسو بأقرب ميناء أو أن يرجع إلى ميناء التحميل، و تقع مصاريف إرسال البضاعة ثانية على عاتق الناقل، إلا إذا اثبت استحالة الدخول إليه راجع إلى القوة القاهرة⁵⁷. و غالبا ما ينص العقد على أن يكون للريان في هذه الحالة أن يقود السفينة إلى اقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان⁵⁸.

وعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يصبح الناقل على مشارف نهاية التزاماته في تنفيذ عقد النقل البحري، و لا يبقى سوى تفرغ البضاعة، و أخيرا تسليمها و هي الالتزامات التي ينفذها الناقل بعد انتهاء الرحلة.

52 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 239

53 - المادة 777 قانون بحري

54 - المادة 773 قانون بحري

55- المادة 1/778 قانون بحري

56- المادة 780 قانون بحري

57 - المادة 781 قانون بحري

58 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 240

الفرع الثالث : التزاماته بعد تمام الرحلة

بعد نهاية الرحلة الناقل ملزم بتفريغ البضاعة ثم تسليمها.

أولاً: تفريغ البضاعة

فبعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 قانون بحري، المتعلقة بتحميل البضائع و مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ⁵⁹. إذن التفريغ هو ذلك العمل المادي الذي يتحصل في إخراج البضاعة من السفينة و وضعها على رصيف الميناء⁶⁰. و لا يجوز للربان في غير حالات الخطر من إخراج البضاعة من السفينة⁶¹ ولما كان التفريغ عملية مادية فإن إثباته جائز بكافة الطرق.

فعقد النقل في العادة يحدد المدة التي يحصل فيها التفريغ، و إلا يتبع عرف الجهة، و المشرع الجزائري لم يحدد مدة يحصل فيها التفريغ و إنما يفهم بالمخالفة من نص المادة 781 قانون بحري فقرة أولى أن يتم في مدة معقولة، و يمكن اعتبارها تلك المدة التي لا تلحق بالناقل أو الشاحن ضرراً.

إلا أنه قد تقع حوادث مفاجئة كحالة حرب أو حصار أو اضطرابات أو عواصف... تمنع الناقل من إفراغ البضائع في اقرب ميناء، أو أن يرجع بها إلى ميناء التحميل (الشحن)، و عليه تحمل كل المصاريف الناتجة عن ذلك شريطة أن لا يكون ذلك راجع للقوة القاهرة⁶².

و يدخل ميعاد التفريغ ضمن التزامات عقد النقل فلا يستحق عنه الناقل زيادة في الأجر أو مكافأة، و أن لم يتم في الميعاد كان له ميعاد إضافي ثان أو ثالث ينص عليه في العقد أو يحدده العرف عند عدم النص عليه و يكون عادة مساوياً للميعاد الأصلي و تشدد المحاكم في حساب الميعاد الإضافي فلا تقطع منه أيام الأعياد و لا بوقف سريانه القوة القاهرة⁶³ و يستحق الناقل تعويضاً عن التأخير يتفق عليه في العقد أو يقرره العرف.

ولا يكلف الربان بالانتظار أكثر من ذلك، فيمكنه إيداع البضائع لذمة أصحابها بعد الحصول على إذن

المحكمة⁶⁴.

ثانياً : تسليم البضاعة

يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و

الذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن⁶⁵ فتسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل

⁵⁹ - المادة 780 قانون بحري

⁶⁰ - علي يونس حسن، المرجع السابق، ص 375.

⁶¹ - المادة 1/781 قانون بحري

⁶² - المادة 2/781 قانون بحري

⁶³ - اجتهادات قضائية مصرية

⁶⁴ - علي يونس حسن، المرجع السابق، ص 376

⁶⁵ - المادة 782 قانون بحري

و يترتب عليه انقضاء عقد النقل⁶⁶ و قد جرت العادة على أن يقوم الربان بتسليم الحمولة إلى أمين السفينة ليكفل نيابة عنه بتسليم البضاعة، كما قد لا يقوم المرسل إليهم باستلام بضائعهم بأنفسهم و إنما ينيبون عنهم شخصا يدعى أمين الحمولة⁶⁷ وعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى صاحب الحق فيها، و هذا بحسب السند الذي بيد المطالب و نفرق بين:

1/ سند شحن باسم شخص معني، فعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى الشخص المعني في الوثيقة، أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق، و هنا يجب على الربان من شخصية المطالب بالبضاعة.

2/ سند الشحن للأمر، فلا يجوز تسليم البضاعة إلا للحامل الشرعي لوثيقة الشحن وفقا للتظهير الثابت عليه.

3/ سند الشحن للحامل، و جب على الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه و معه سند الشحن عند الوصول⁶⁸.

و مهما يكن فانه لا يمكن للناقل إذا تقدم لاستلام البضاعة عدة أشخاص، يحملون نسخا من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم. بل عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني، و أن يخبر جميع المطالبين بها بما في ذلك الشاحن فورا⁶⁹.

و إذا ما سلم الناقل البضاعة لمن له الحق فيها مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن فان باقي النسخ الأخرى تفقد أي قيمة لها⁷⁰.

و على الناقل أن يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية و حالة البضاعة. كما عليه أن يساعد المرسل إليه و أن يقدم له جميع التسهيلات من اجل تفتيش البضائع و التحقق من عدد الطرود

و ذلك في حالتي فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين⁷¹ و ليس هذا الفحص شكل خاص. و يعتمد أساس على الأوصاف الواردة في وثيقة الشحن و تتم العملية قبل تسليم البضاعة من طرف كلا من الناقل و المرسل إليه اعتمادا على خبير يدفع مصاريفه طلب الفحص، إلا إذا تبين و جود نقص أو ضرر فان المصاريف يتحملها الناقل⁷² و التسليم يجب أن يكون فعليا إلى المرسل إليه و ليس حكما، ذلك أن التسليم إلى السلطات الجمركية، لا يبرأ ذمة الناقل اتجاه المرسل إليه⁷³.

⁶⁶ - علي يونس حسن، المرجع السابق، ص 372

⁶⁷ - لقد حددت المادة 610 قانون بحري النشاطات التي يقوم بها وكيل السفينة

⁶⁸ - المادة 784 قانون بحري

⁶⁹ - المادة 785 قانون بحري

⁷⁰ - المادة 786 قانون بحري

⁷¹ - المادة 788 قانون بحري

⁷² - المادة 789 قانون بحري

⁷³ - د.احمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، ص 24

أخيراً ليقوم الناقل بإيداع البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقه و تبعه المرسل إليه في حالة عدم تقدم هذا الأخير لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف، و على الناقل إعلام الشاحن بذلك و المرسل إليه كذلك في حالة ما إذا كان معروفاً لديه⁷⁴.

و بعد فوات اجل شهرين من تاريخ وصول السفينة و لم تسحب البضاعة من المستودعات و لم تدفع المبالغ المستحقة للناقل جاز له بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة (رئيس المحكمة المختصة محلياً)، لكن قد يتفادى صاحب البضاعة هذا كله بدفع كفالة كافية، و هذا الحكم يستثنى منه بعض البضائع لسبب طبيعتها الحساسة و قابليتها السريعة للتلف أو أن مصاريف إيداعها اكبر بكثير من قيمتها. هنا لا ينتظر الناقل لا فوات اجل الشهرين و لا الإذن من القضاء⁷⁵.

و في كل الأحوال فان لم يف البيع بديون الناقل، فإن الشاحن يبقى مسؤولاً عن الفارق⁷⁶.

المطلب الثاني: آثاره بالنسبة للشاحن و المرسل إليه

يرتب عقد النقل من جهة ثانية التزامات تقع على عاتق طرفه الثاني و هو الشاحن، الذي قد يكون نفسه المرسل إليه و قد يطون شخص آخر و من ثم شخص ثالث لم يكن طرفاً عند إبرامه و هو أيضاً يتحمل التزامات بموجب عقد النقل البحري للبضائع، و عليه نتطرق لالتزامات الشاحن ثم لالتزامات المرسل إليه.

الفرع الأول: التزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل، و بدفع أجرة النقل.

أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة.

هذه العملية ينفذها الشاحن و الذي عليه أن يقدم السلع وفقاً للشروط المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة، و التي تختلف باختلاف طبيعة البضاعة و أيضاً طريقة، لكنها كلها تهدف إلى حماية حقوق و مصالح أطراف عقد النقل البحري و الغير أيضاً، مما نجم عنه التزامه القيام بالعديد من العمليات لاسيما منها:
أ/ التغليف.

بمفهوم نص المادة 43 قانون تجاري و التي تنص (إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، و جب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقياً من الضياع أو التلف و لا يؤدي إلى ضرر الأشخاص و المعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة).

و على الرغم من أن النص خاص بالنقل البري إلا أن مفهوم أوسع فيما نصت عليه، كما أنها تؤكد ما تضمنه القانون البحري فيما يخص سند الشحن.

أما معيار التغليف المناسب مع طبيعة السلعة، فلا معاهدة بروكسل لعام 1924 و لا القانون البحري يسعفنا بحلول، لذلك عادة ما نلجأ إلى التعامل المستقر عليه في السوق، و في كل الأحوال يجب ان يضمن هذا التغليف نقلاً في احسن الظروف.

74 - د. احمد محمود حسني، نفس المرجع، ص 24

75 - المادة 795 قانون بحري

76 - المادة 796 قانون بحري

و هذا الالتزام يعتبر جزء من شروط العقد الذي غالبا ما يشكل مصدرا للعديد من المنازعات، أحيانا حتى الانطلاق في الرحلة البحرية بسبب التحفظات التي يضيفها الناقل على سند الشحن من اجل التخفيف من مسؤولياته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب انعدام أو نقص التغليف، إلا انه و مع ذلك لا يعتبر إعفاء كليا فهو يبقى مسؤولا رغم عدم التغليف إذا أقدم أحدهم على سرقة البضاعة. ولقد تطورت تكنولوجيات التغليف

فأصبح يتم بواسطة الحاويات Containers أو Trans-containers ، و عن طريق هذه الوسيلة يمكن منها الشاحن الذي يقوم بشحن بضاعته فيها و يتولى أيضا تسييرها بمعرفته، و الإشكال يطرح في حالة حدوث الضرر للبضائع المنقولة فيها على من تقع مسؤوليتها هل الشاحن أم الناقل؟ هذا الموضوع لم تتطرق له فان مسؤولية المرسل (الشاحن) مفترضة بسبب سوء تسيير البضاعة داخل الحاوية و بالتالي سوء تغليفها بها، و لا يمكنه نفي هذه المسؤولية إلا بإثبات حصول الرص من طرف الناقل⁷⁷.

ب/ وضع البطاقات على البضائع.

و نقصد بها وضع بطاقات على البضائع المرزومة، و هذه البطاقات تحمل مجموعة من البيانات، توضع بطريقة لا تسمح بزوالها أثناء عملية النقل، و يجب أن تتضمن في بعض الأحوال بيانات خاصة كعبارة "Fragile" أو غيرها ... و هذه البطاقات ليست إلزامية، لكنها موجهة لتذكير الناقل باتباع معاملة خاصة لهذه البضائع.

ج/ الوزن (التكبير).

و المقصود منه التأكد من الوزن المصرح به لمقارنته فيما بعد عند التسليم، و قد يقوم به الناقل من تلقاء نفسه أو بطلب من الشاحن.

د/العدد.

هي عملية تكفل الناقل بتعداد الرزم المنوه عنها من طرف المرسل في تصريحاته و بطلب منه، و على الرغم من أنها غير إلزامية، فإن أهميتها بالغة

خاصة بعد الوصول إلى الميناء المتفق عليه مما يمكن الشاحن أو المرسل إليه التأكد بكل سهولة من كمية البضاعة المسلمة إليه دون حاجة إلى استنتاجها من فارق الوزن.

ه/ تهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق البضاعة

و نقصد بها الوثائق التي توجهها مختلف الإدارات ك: الضرائب- الشرطة – الجمارك أو الصحة

، و استخراج الشاحن لهذه الوثائق أو الحصول عليها هي إلزامية لا مفر منها⁷⁸.

ثانيا : الالتزام بدفع اجرة الحمولة

يترتب على الشاحن اجرة الشحن أو الحمولة و التي يحدد مقدارها و كيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف⁷⁹ و في حالة إغفال المتعاقدان تحديد الأجرة فان ذلك لا يبطل عقد النقل و إنما تعتبر اجرة المثل متى

⁷⁷ -AMAR ZAHI ,OPCIT, page 92.

⁷⁸-AMAR ZAHI . OPCIT. Pages 93,94

⁷⁹ - ارجع الى الصفحة 21 و 22 من المذكرة لتفصيل اكثر حول عناصر تحديد الاجرة

تعينت و إلا كان للمحكمة تقديرها معتمدا على الخبرة، و يحصل كثيرا الاتفاق على دفع الأجرة بحسب عدد البضاعة أو كيلها أو وزنها فيكون للريان الحق في طلب عد البضائع أو كيلها أو قياسها أو وزنها⁸⁰.

و الأصل أن تحسب الأجرة على أساس كمية البضاعة الواردة في سند الشحن، إلا أنه في الغالب يشترط في تحديد الأجرة حسب كمية البضاعة أو وزنها في ميناء التفريغ. و يسفر هذا الشرط بان الوقت قد لا يسمح بالتحقق من كمية البضاعة عند الشحن. و إذا ما اتفق على تقديرها بحسب الكمية المسلمة للمرسل إليه، فإنه لا يدخل في حسابها ما قد يطرأ عليها من نقص أثناء الرحلة بسبب طبيعتها الخاصة نتيجة الضغط و التبخر و ما مائل ذلك.

و يضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كمصاريف الشحن و التفريغ و التعويض عن التأخر في الشحن و التفريغ⁸¹. و الأجرة المتفق عليها قد تزيد و قد تنقص بسبب وقوع حوادث قد تنتج عن القوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة

1-القوة القاهرة:

لا تستحق أية أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية⁸² و هذا الحكم يتفق مع ما تقضي به القواعد العامة انه إذا استحال على أحد الطرفين في العقود التبادلية تنفيذ التزاماته، انقضى التزامه و انقضى في نفس الوقت التزام الطرف الآخر و هذا نظرا للتقابل بين الالتزامين. إلا أن هذه الحكم يرد عليه استثناءان:

أ/ إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد (التغليف الذي يقوم به الشاحن ب/ إذا فقدت من جراء عيب ينسب إلى الشاحن.⁸³

و كذلك يرد على القاعدة نفسها استثناءان آخران لم يوردها المشرع و هما:

ج/ حالة الضرورة أثناء السفر و التي تؤدي إلى بيع البضائع بسبب تلفها أيا كان سبب التلف⁸⁴.

د/ إذا عد هلاك و فقدت البضائع من الخسائر البحرية المشتركة، كما لو ألقى بها في البحر لأجل السلامة العامة⁸⁵

و تستحق الأجرة كذلك عن البضائع التي يستعملها الریان أو باعها أثناء السفر لأجل حاجات السفر⁸⁶

و ذلك لأن الشاحن يحصل على ثمن هذه البضائع و يحسب باعتبار قيمتها في ميناء الوصول، فكأن البضاعة

قد وصلت حكما.⁸⁷

⁸⁰ - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 342، 343.

⁸¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 226، 227.

⁸² - المادة 798 قانون بحري

⁸³ - كما اذا اخرج الشاحن بضاعته من السفينة اثناء السفر سواء من اجل بيعها او نقلها على ظهر سفينة اخرى اذا اضطر الریان الى اصلاح

سفينته و لم يشأ الشاحن الانتظار، المواد 1/115 و 2/112 قانون بحري مصري، يونس على حسن، المرجع السابق، ص 347

⁸⁴ - ⁸⁹ - ⁹⁰ - المواد 181، 178 قانون بحري مصري، يونس على حسن، المرجع السابق ص 669

⁸⁷ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 669

2- إهمال الناقل

إذا لم يحم الناقل بما يجب عليه وفقا للمواد 770، 772، 775 قانون بحري فإنه لن يستحق الأجرة.

3- تلف البضاعة

إذا وصلت البضاعة تالفة بسبب القوة القاهرة أو بسبب عيب خاص بهاء التزام الشاحن بدفع الأجرة كاملة ، إذ لا يجوز له في هذه الحالة أن يترك البضاعة مقابل دفعه للأجرة.

و يكون المدين الأصلي بالأجرة هو الشاحن الذي ابرم العقد مع الناقل، و لكن إذا اتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول على أساس كمية البضاعة المسلمة فعلا، كان المرسل إليه مدينا بالأجرة. و هذا قاصد طبعا على الحالة التي يكون فيها المرسل إليه شخصا آخر غير الشاحن⁸⁸.

ينظم اتفاق المتعاقدين كيفية الوفاء باجرة النقل و ان كانت العادة جرت على حصول الوفاء عند تسليم البضاعة. و قد يتفق الطرفان على دفع جزء من الأجرة عند الشحن. و يتم الوفاء بعملة البلد محل الوفاء، و لكن عادة يتفق الأطراف أن يكون الدفع بالعملة الأجنبية⁸⁹.

قد يتفق الشاحن و الناقل على تسديد أجرة النقل عند بداية تنفيذ العقد، و هنا لا يطرح أي إشكال. غير انه إذا ما اتفق على دفعها عند الوصول و امتنع الملزم بها، فما هي الضمانات التي يقرها المشرع لمواجهة ذلك؟، بهذا الصدد قرر المشرع الجزائري نوعين من الضمانات هي :

1 - حق حبس البضاعة و بيعها

يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع و العمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضاعة و كذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجرة الإسعاف⁹⁰. فيحق إذن للناقل من حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي ما هو مطلوب له بسبب نقلها، لكن هذا لا يعني انه يحق له حبس البضاعة في السفينة حتى لا يذهب بها بعيدا عن اربابها، لكن يجوز له نظير ذلك أن يطلب من المحكمة إيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته، و على نفقة صاحب الحق، و ذلك لمدة شهرين فقط (إذا كانت البضاعة قابلة للإيداع) منذ الوصول إلى ميناء التسليم، و إلا فإنه يجوز بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية المختصة.

2- حق الامتياز

تقدم الامتيازات على البضائع و المذكورة في هذا الباب على كل امتياز آخر عام أو خاص⁹¹. فالناقل يتمتع بامتياز على البضائع المنقولة من اجل الحصول على أجرة النقل و ملحقاتها و تشمل الأجرة : مصاريف السفر (Frets) و وهبة الربان (primage ou chapeau du capitaine) و المبلغ الذي يستحق الناقل نظير التأخير في الشحن و التفريغ Surestaries لأنه يعتبر أجرة إضافية. و يدخل فيها الحصص التي تتقرر للناقل

88 - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 231

89 - يونس علي حسن ، المرجع السابق ، ص 357

90 - المادة 798 قانون بحري

91 - المادة 817 قانون بحري

على الشاحن بسبب الخسارة العمومية و المصاريف التي أنفقها الناقل على البضائع المشحونة. و يكون لاحقا في المرتبة لبعض الديون و هي المصاريف القضائية، مصاريف حفظ البضاعة، أو بيعها و توزيع ثمنها، مصاريف التنفيذ، مصاريف إنقاذ البضائع و مكافأة الإسعاف، و مبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة، و التعويضات عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.

هذا الامتياز يبقى قائما بعد تفريغ البضاعة و لمدة 15 يوما. فان لم يرفع دعواه يسقط حقه و يصبح دائنا عاديا، و ينقضي الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية. (لا يعلم بامتياز الناقل) و يظل امتياز الناقل قائما و لو أفلس الشاحن أو المرسل إليه⁹².

الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه

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

أولاً: المركز القانوني للمرسل إليه

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

1 - نظرية الاشتراط لمصلحة الغير

الشاحن عندما يبرم عقد النقل، فإن العقد يتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير أي المرسل إليه مما يكسب الحق في استلام البضاعة، و يقبل هذا الأخير الاشتراط باستلامه فعلاً للبضاعة، فيتحمل الالتزامات المرتبطة به. إلا أن هذا الرأي لا يمكن اعتماده إلا فيما يخص حق استلام البضاعة، دون الالتزامات الأخرى، فالإشتراف لمصلحة الغير لا يمكنه أن يرتب التزامات و إن أمكن أن تتولد عنه حقوق لصالح من تم الاشتراط لمصلحته.

2 - نظرية النيابة الناقصة

يرى البعض أن الشاحن عند تعاقد مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه نيابة ناقصة، فتصرف إليه آثار العقد.

إلا أنها تبقى محاولة لجعل المرسل إليه الأجنبي عن العقد طرفاً فيه، و قد لا يكون المرسل إليه معلوماً عند إبرام العقد و إصدار وثيقة الشحن.

1- نظرية الخلف الخاص

يرى هذا الاتجاه أن المرسل إليه خلف خاص للشاحن، على أنه مشترياً للبضاعة، و قد عقد المستخلف (الشاحن) عقد نقل يتعلق بهذه البضاعة فإن الخلف الخاص (المرسل إليه) ينتقل إليه ما يترتب من التزامات و حقوق عن العقد.

ما تجب الإشارة إليه قبل ذلك، أن مسؤولية الشاحن و المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، تخضع للقواعد العامة، بينما مسؤولية الناقل، تخضع لأحكام خاصة في القانون البحري و معاهد بروكسل لعام 1924.

⁹² - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 360، 361

خاتمة الفصل الأول:

من خلال هذا العرض حاولنا قدر المستطاع تسليط الضوء على عقد النقل البحري على ضوء ظهير 31 مارس 1919 و اتفاقية هامبورغ له سنة 1978, و قد أفرزت هذه الإطالة على وجود تباين و اختلاف طفيف في بعض المسائل بين أحكام هذا الظهير و مقتضيات اتفاقية هامبورغ, فهذا الاختلاف يعزى إلى أن الظهير كان فترة الاستعمار و هي فترة اتسمت بعدم نضج الأفكار, و يجب التنبيه إلى أن اغلب نصوص هذا الظهير قد أصبحت متجاوزة نظرا للتطور الهائل الحاصل في المجال البحري, و الذي لم يعد تشريعها مسيرا له, و لتجاوز هذا الواقع و هو البت في هذه التطورات الحاصلة, و الدفع بعجلة هذا النشاط باعتباره احد الأنشطة الاقتصادية الهامة.

مقدمة الفصل :

تتناول الدراسة بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في ظل القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، هذه النصوص اختلفت في تحديد الوقت الذي تقوم فيه المسؤولية، فإتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 تحددتها ببداية عملية الشحن بمختلف صوره، بينما القانون البحري الجزائري و إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978 فينصان على أنها تبدأ من تاريخ تسلم الناقل أو من يمثله قانونا للبضاعة، ويتميز القانون البحري بإجازة إدراج شروط إتفاقية للإعفاء من المسؤولية و تحديدها في الفترة التي تلي تسليم البضاعة للناقل و إلى غاية شحنها الأمر الذي يطرح في الواقع العملي الكثير من الإشكالات تتعلق بالنظام القانوني المطبق.

المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

إن الخطأ الحاصل من قبل الناقل البحري للبضائع أو من قبل أحد تابعيه لا يرتب في كل الأحوال المسؤولية على كاهله لوحده بصفة قطعية، بل قد يعفيه القانون البتة من تحمل أية مسؤولية، وهو ما سنشرحه في المطلبين الآتيين.

المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة والتي لا تخلو أن تكون سوى خطأ شخصية للناقل أو خطأ تابعيه. مما ينجم عنه العديد عن الأضرار تصيب البضاعة. و عليه نتطرق إلى أسباب و حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع على التوالي:

الفرع الأول: أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

أولاً: الخطأ الشخصي للناقل.

يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها و حتى تسليمها إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 من القانون البحري¹. مما لا شك فيه إذا كان الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه، راجع إلى خطأ الناقل نفسه فإن هذا الأخير يعد مسؤولاً عن تعويضه، إلا أن هذه الأخطاء قليلة الوقوع من الناحية الواقعية. فالوضع العادي أن يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. على أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد و ناقل فعلي، و قد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فتنتقل البضاعة من ناقل إلى ناقل حتى تبلغ المرسل إليه، و ذلك هو النقل المتتابع و الذي يتم بموجب سند الشحن المباشر.

و عليه نتعرض تبعاً لأحكام مسؤولية الناقل الفعلي، ثم لأحكام مسؤولية الناقل بموجب سند شحن مباشر.

1 – مسؤولية الناقل الفعلي *Actuel carrier*.

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

يكون الشاحن أو المرسل إليه في هذه الوضعية الرجوع على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار

التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو بجزء منها.

¹ – المادة 802 قانون بحري.

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

كما يجوز لهما توجيه دعوى التعويض على الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي بالتضامن. و رغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن و الناقل الفعلي إلا أن الأساس في مطالبة التعويض لن يكون للمسؤولية التقصيرية، و إنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل البحري المقررة في القانون البحري. و إذا ما أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده و ثبت أن الأضرار قد حصلت أثناء مباشرة الناقل الفعلي تنفيذ العقد، فيجوز للأول إدخال هذا الأخير كضامن، كما يمكنه الرجوع عليه بقيمة التعويض المحكوم به عليه إذا ما وفاه.²

في كل الأحوال التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي فهي لا تزيد عن الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري المقررة في القانون سدا لباب التحايل بالجمع بين الرجوع على الناقلين معا. و تبقى الخصوصية الوحيدة للناقل الفعلي أنه لما يعهد إليه بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها، فإن العلاقة بينه و بين الناقل المتعاقد لا تعدو مجرد اتفاق، و ليس سند الشحن و من ثمة فلا يحاج به عليه و إنما بالاتفاق الذي يصبح بدلا عنه.³

2 - المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر

أي النقل الذي يتم بتتابع بموجب سند الشحن المباشر أو ما يعرف بـ Through bill of lading، و ذلك عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها و إنما بمعونة ناقلين آخرين، و يتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها. و من ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة.⁴ فيذكر فيه ميناء التفريغ أو الوصول النهائي، مع حق الناقل في تغيير السفينة، و سند الشحن المباشر لا يصدر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن الذي يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاء من عملية النقل.

و المسؤولية مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر عن النقل بأكمله. أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فهم الناقل الآخر، فتقتصر مسؤولية كل منهم عن الجزء الذي نفذه في عملية النقل، على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول.

إلا أنه و تسييرا على الناقل الأول و على اعتبار أن الشاحن على دراية بحقيقة الوضع لأنه اتفق على ذلك. فلقد أجاز القانون للناقل الأول نفي مسؤوليته تجاه الشاحن إذا أثبت أن الضرر الحاصل قد وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق.⁵

² - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية طبعة سنة 1995، ص 78 و 79.

³ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 80

⁴ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 81

⁵ - مصطفى كمال طه، قانون بحري جديد، المرجع السابق، ص 279

ثانيا : مسؤوليته عن أخطاء تابعة.

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

و بريون.

1- الأشخاص البحريون.

و يقصد بهم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري (على سطح السفينة و المياه) و يساعده ل تنفيذ العقد، و من بينهم ربان السفينة و المرشد. ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية، يحكمها عقد العمل البحري (أساسا عندما يكون الناقل هو نفسه مجهزة السفينة)، كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للربان و البحارة.⁶ فيكون الناقل مسؤولا عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام التي كلفوا بها، على أن نفرق بين الأخطاء المرتبكة بين ما هو ملاحي منها و ما هو تجاري.

أ/ الأخطاء الملاحية.

فلا يعد الناقل مسؤولا عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.⁷ و يعتبر من قبيلها الأخطاء في قيادة السفينة.

ب/ الأخطاء التجارية.

يسأل الناقل عن هذه الأخطاء تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، لأن الغير لا تربطه أية علاقة بالشاحن، و من ثم لا يجوز لهذا الأخير أن يسأل عن تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية في هذا الإطار، كخطأ الربان المقصر في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها.⁸

2- الأشخاص البريون.

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

أ/ وكيل السفينة.

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

⁶ - هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري-الجزء الأول-السفينة، مكتبة و مطبعة الإشعاع سنة 1993، ص 306

⁷ - المادة 803/ب قانون بحري و المادة 04 الفقرة ثانيا بند أ معاهدة بروكسل

⁸ - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 66.

ب/مقاول المناولة.

يقوم مقاول المناولة بعدة أعمال، تشمل عمليات شحن البضائع و رصها و فكها...، و هو يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعد مقاوله، و التزامه ببذل عناية فعلية اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة و التي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة⁹. و في حالة خطئه، يكون مقاول المناولة مسؤولا تجاه من طلب خدماته،¹⁰ و عليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد مناولة فإن المسؤول تجاه الشاحن الناقل بسبب غياب أية علاقة تعاقدية بين مقاول المناولة و صاحب البضاعة¹¹.

الفرع الثاني : حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

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

الهلاك يعني زوال مادة الشيء أو تدميره، أو عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه، لينتهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل¹². فالناقل ملزم بتسليم البضاعة للشاحن كما وردت في سند الشحن، إلا أنه أثناء الرحلة البحرية و إلى تسليم البضاعة إلى أصحابها قد يصيبها ما يؤدي إلى هلاكها كليا، و قد يكون هلاكا جزئيا، فهل استبدال البضاعة، أو نقصها، يعد هلاكا كليا أم جزئيا أم لا يعدان هلاكا أصلا؟

1- استبدال البضاعة.

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

أثار هذا التساؤل خلافا في أوساط الفقهاء و الاجتهاد القضائي، و اعتبر القضاء الفرنسي الاستبدال الكلي أو الجزئي هلاكا كليا، إلا أن فريقا منهم ميز بين الاستبدال الكلي و الجزئي و يعتبرون الأول هلاكا كليا و الثاني هلاكا جزئيا. و ثار نفس الجدل عند الفقهاء العرب و اعتبر فريق منهم أن المرسل إليه تسلم البضائع بالفعل، بحيث

⁹ - محمد كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1983، ص 232.

¹⁰ - المادة 915 قانون بحري.

¹¹ - قرار المحكمة العليا الصادر في 16/05/1998 ملف رقم 169663، المجلة القضائية عدد خاص بالرفة التجارية و البحرية، ص 178.

¹² - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 102، 103.

كان في استطاعته أن يتبين النقص أو العيب فيها، هنا الاستبدال مهما كان كلياً أو جزئياً يمثل حالة الهلاك الجزئي. في حين ذهب آخرون إلى اعتبار مهما كان الاستبدال كلياً أو جزئياً و سواء من الأسوأ إلى الأحسن أو العكس فهي تمثل صورة من صور التلف.¹³ أما مايمكننا استقراؤه من نصوص التشريع الجزائري، هو أن الناقل ملزم بتسليم البضائع بحسب ما هو مدون من شروط على سند الشحن و هو راجع إما للعيب الذاتي للبضاعة أو عجز الطريق.

2- نقص البضاعة أثناء السفر.

أ/ العيب الذاتي للبضاعة INHERIT VICE

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

ونتيجة لأن العيب في البضاعة بطبيعته ظاهر فإنه لا يكشف عند قيامه و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، و لكن عند الوصول يكتشف مثل هذا العيب إلا أن غياب التحفظات لا يبرم الناقل من حق إثبات العيب الذاتي للبضاعة. و يعفى الناقل من مسؤوليته إن أثبت العيب الذاتي للبضاعة و العلاقة السببية بينه و بين الهلاك. و هذا لا ينفي قيام مسؤوليته فيما يخص اتخاذ الاحتياطات الواجبة عليه للمحافظة عليها و من جهة أخرى واجب على الشاحن إخطار الناقل باتخاذ احتياطات خاصة^{14 15}.

ب/عجز الطريق : WATAGE IN BULK OR WEIGH

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

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

¹³ - مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي (المبادئ و الأحكام) بغداد، منشورات البحوث القانونية 1984 ، ص

¹⁴ - محمد كامل حمدي ، المرجع السابق ، ص 102، 103.

¹⁵ - Cour d'Appel de Rouen (2e CH) 2 Décembre 1982, DMF , N°413.

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

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

و في الأخير نشير إلى أن الهلاك الكلي يتضمن إثبات المدعي استلام الناقل للبضائع و هو إثبات يمكن أن يتم بكافة الطرق، فإذا أنكر عليه الشاحن التسلم، فإنه لا يطلب من المدعي إثبات واقعة سلبية هي عدم تسلمه البضائع، و إنما يجب على الناقل إثبات تسليمه البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن، و تسليمها للغير بعد هلاكها كليا، و لا يعتد سوى بالتسليم الفعلي و لا يغني التوقيع على أوراق الناقل¹⁶

ثانيا: تلف البضاعة DAMAGE

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

وقد تصاب البضاعة بتلف في جزء دون الآخر، لكن التلف عطل كل الشيء عما أعد له، فهناك من يقول باعتباره هلاك كلي، لكن إذا ما اعتبرنا أن فيصل التفرقة بين الهلاك الكلي و الهلاك الجزئي هو التسليم، فإن التسليم ينفي وقوع الهلاك الكلي.

و يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف و صور التلف أن يصل جانب من البضاعة فقط أي أن يلحقها نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن تكون لطبيعتها دخل (عجز الطريق) ، و تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) يتم بمقارنة ما هو وارد في سند الشحن من بيانات مع ما تم تسليمه من قبل الناقل بعد تمام الرحلة¹⁷ و نفرق بين حالتين:

أ/ سند الشحن يتضمن تحفظات فيقع على صاحب الحق في البضاعة إثبات حقيقة المقدار المشحون.
ب/سند الشحن النظيف، يفترض فيه أن الناقل تسلم البضاعة في حالة جيدة، فيسأل عن أي تلف و ليس بإمكانه إثبات عكس ما ورد في سند الشحن تجاه الغير حسن النية الحامل الشرعي للسند¹⁸.

ثالثا: التأخير. DELAY.

التأخير في التسليم هو عدم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق¹⁹، و التأخر يحتمل فرضين:
أ/ حالة وجود اتفاق، و التأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد المتفق عليه.

¹⁶ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 103، 104، 105

¹⁷ - قرار المحكمة العليا الصادر في 1995/04/11، ملف رقم 119292، نشرة القضاة العدد 49

¹⁸ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 73، ص 74.

¹⁹ - المادة 2/240 قانون بحري

ب/ حالة عدم وجود اتفاق، و التأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد الذي يلتزم به الناقل العادي و في ظروف مماثلة لعملية النقل.

و يقصد بالناقل العادي: الناقل المتوسط الحرص، و هو معيار موضوعي نقيس فيه على تصرف أو سلوك الناقل العادي المألوف، و تقدير ذلك خاضع لسلطة القاضي التقديرية.

و التأخير لا يلحق ضرراً بالبضاعة و إنما يلحق ضرراً اقتصادياً بالشاحن (المرسل إليه) فيفوت عليه كسباً أو يلحق به خسارة، و ما يثبتته الشاحن يختلف لما يطالب بالتعويض- إذا ما كان ميعاد التسليم متفقاً عليه فمجرد حلول الميعاد دون حصول التسليم يقيم المسؤولية على الناقل و لا يبقى سوى إثبات العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، عما إذا كان الميعاد غير متفق عليه فعليه أن يثبت الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي الشيء الذي قد يتمكن الناقل من إثبات عكسه.

المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية.

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

الفرع الأول: الإعفاءات القانونية.

يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة 802 من القانون البحري إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو الناتجة عن أحد الأسباب المعددة من البند "أ" إلى غاية البند "ل" من المادة 803 قانون بحري و هي كالتالي:

أولاً: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة و عن الأخطاء الملاحية.

1- إعفاء الناقل عن عدم صلاحية السفينة للسفر²⁰

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

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

²⁰ نصت المادة 803 فقرة ط على العيب الخفي للسفينة و الذي يظهر رغم الاهتمام الكافي. و هذه الحالة تضم إلى إعفاء الناقل بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار.

ولكن إذا لم يوف كآن لم يبذل العناية الكافية أو أن العيب ظاهر فيعد مسؤولاً و كل شرط في عقد النقل يعفي الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعتبر بطلاناً مطلقاً²¹. و تقدير ما إذا بذل الناقل هذه العناية الكافية مسألة موضوعية يقدرها قاضي الحكم.

كما يمكن للناقل دفع مسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إن أثبت توفيره للوسيلة الكفأة عند بداية الرحلة، و لا يجوز أن يتضمن العقد شرطاً ينقل عبئ الإثبات على عاتق الشاحن و إلا وقع باطلاً^{22، 23}.

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

أ/ الخطأ في الملاحة.

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

ب/ الخطأ في إدارة السفينة.

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

و إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة لا يشمل الأخطاء العمدية و يقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن الخطأ أحد التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة الملاحة²⁴.

ثانياً : القوة القاهرة.

القوة القاهرة حادث لا يمكن توقعه و لا تلافيه، و ليس للناقل دخل في حدوثه، و يؤدي إلى استحالة تنفيذ الناقل لالتزامه، و معيار الاستحالة موضوعي لا شخصي²⁵. و لقد ضمن المشرع المادة 803 قانون بحري بند "هـ" عبارة "القوة القاهرة"، لكن معاهدة بروكسل لعام 1924 عدت حالات تندرج تتضمن مفهوم القوة القاهرة و هي :

1-الحريق THE FIRE

²¹ - ¹²² - المادة 3 بند 8 معاهدة بروكسل لعام 1924.

²³ - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 389، 390.

²⁴ - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 391، 392.

²⁵ - مجيد حميد العنكي، المرجع السابق، ص 245.

لا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى ارسبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، فيجب على الناقل إثبات سبب الحريق و كل حريق مجهول سببه ليس قوة قاهرة و لا حادث مفاجئ مما يقيم مسؤولية الناقل.²⁶ و يمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار و كذلك الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفئت بها.

و يقع على عاتق الشاحن (المرسل إليه) إثبات هذا الخطأ، لكن لا يكفي أن يثبت خطأ التابعين لأن النص يعلق مسؤولية الناقل على حصول الحريق بفعله أو خطئه فيكون له التمسك بالإعفاء من المسؤولية و لو أثبت الشاحن أن الحريق حصل بفعل التابعين أو خطئهم.²⁷

2 - مخاطر البحر أو المياه الملاحية.

و يقصد بذلك الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار أو الأنهار المتصلة بها كالعواصف و الضباب و الصخور و غيرهما مما يعوق السفينة أثناء رحلتها و يتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها، و لكي يعفي الناقل من مسؤوليته يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب أحد هذه الأخطار بشرط أن تتوافر فيه أوصاف القوة القاهرة.²⁸

و استقر الفقه و القضاء على أن الحوادث أو الظروف الجوية كالمطر و الرياح و البرق و اضطراب البحر و المد و الجزر... و التي تحصل بصفة دورية و في مواعيد معلومة لا تعد قوة قاهرة و من ثم لا تعفي الناقل من المسؤولية.²⁹

3- القضاء و القدر.

نصت عليه المادة 04 فقرة ثانيا "د" من معاهدة بروكسل لعام 1924، بينما لا وجود له صراحة في المادة 803 قانون بحري، غير أنه يمكن اعتباره ضمن مفهوم القوة القاهرة الواردة في الفقرة "ه".

و لا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن القضاء و القدر و يشترط لكي يعتبر الحادث كذلك:

أ/ أن لا يكون لإرادة الإنسان دخل في إحداثه

ب/ أن تعجز القوة البشرية عن تفادي النتائج المترتبة عليه مع استعمالها العناية المعقولة، و ما على الناقل سوى إثباتهما معا ليتفادى تبعات المسؤولية.

4- حوادث الحرب.. THE ACT OF WAR.

26 - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 100

27 - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 392 ، 393

28 - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 393 و محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 99.

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

Cour d'Appel de Caen (1er CH) 30 Avril 1982 (Navire : Prométhée0 DMF n°409 de page 36 à 39

لم تنص عليها المادة 308 قانون بحري صراحة، مما يفهم أنها تندرج ضمن حالة القوة القاهرة ، بخلاف معاهدة بروكسل³⁰ و تكون الحرب قوة القاهرة بما ينجم عنها من أحداث و من أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع و غير متوقعة، و هذه الاستحالة لا ترد على الحرب في حد ذاتها بل على ما خلفته من أحداث و اضطرابات، فليست الحرب إذن بذاتها قوة القاهرة و إنما يتصف بذلك ما ينجم عنها، لذلك فعلى الناقل أن يثبت بأن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن توقعها أو دفعها.³¹

5- أعمال الأعداء العموميين.

الأعداء العموميين هم الأشخاص الذين لا تقتصر عداوتهم على دولة دون دولة أخرى و لكنهم أعداء لجميع الدول كالقراصنة³² و لم يصرح بها نص المادة 803 قانون بحري عكس معاهدة بروكسل³³.

6- الفتن و الاضطرابات الأهلية.

الفتن و الاضطرابات الأهلية هي تلك التي يترتب عنها الفوضى بين الناس و اختلال أمورهم. هي الأخرى لم تنص عليها المادة 803 قانون بحري على خلاف المعاهدة.³⁴

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

لم ينص عليه سوى البند "ز" من نفس المادة من المعاهدة دون القانون البحري، و هذا السبب يمكن الأخذ به في وقت الحرب كما في وقت السلم و المقصود منه إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الإجراءات التي يتخذها صاحب السلطة الفعلية أو القانونية في الدولة التي تحول دون تنفيذ الناقل لالتزاماته.³⁵

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

و نقصد به الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب الإجراءات غير العادية التي تتخذها السلطات في الميناء بقصد عدم انتشار الأمراض المعدية، فيصبح لناقل غير مسؤولا و لو كان عالما بهذه القيود وقت إبرام العقد بشرط ألا يثبت الشاحن بأن الناقل قد ارتكب خطأ³⁶.

9- الإعفاء من المسؤولية عن الاضطرابات أو إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته

كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

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

³⁰ - المادة 04 فقرة ثانيا بند "هـ" من معاهدة بروكسل عام 1924.

³¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 99، 100.

³² - يونس على حسن، المرجع السابق، ص 394

³³ -- المادة 04 فقرة ثانيا بند "و" من معاهدة بروكسل لعام 1924

³⁴ - يونس على حسن، المرجع السابق، ص 394

³⁵ - المادة 04 فقرة ثانيا بند "ك" من معاهدة بروكسل لعام 1924

³⁶ - يونس على حسن، المرجع السابق، ص 394، 395.

تمنع الناقل أو تأخير تنفيذ التزاماته العقدية، و على الناقل أن يثبت أن الضرر راجع إلى الأسباب السابقة لينفي مسؤوليته، و لا تكفي فقط عسر التنفيذ و إنما استحالته، و مع ذلك لا يشترط في هذه الأسباب أوصاف القوة القاهرة، كما لا يشترط أن يكون العائق كلياً بل يكفي أن يكون جزئياً، و مع ذلك لا يكون للناقل أن ينفي مسؤوليته إذا ما استطاع الشاحن (المرسل إليه) إثبات أنه هو من تسبب في خطئه في وجود العائق المحتج به³⁷.

ثالثاً: الإعفاء من المسؤولية عن أعمال الشاحن المختلفة.

و نقصد به فعل المضرور و يستوي بعد ذلك أن يكون الشاحن أو المرسل إليه، و مرد الإعفاء من المسؤولية أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول لأن المضرور ألحق الضرر بنفسه سواء بخطأ منه أو تعبير خطأ، فإذا استغرق خطأ المضرور خطأ الناقل تنتفي مسؤوليته لانعدام الرابطة السببية³⁸ و ورد تعدادها في مواد متفرقة نشير إليها بحسب: المادة 803 فقرة "ح"، المادة 810 و المادة 779 من القانون البحري.

1- أخطاء الشاحن المتعلقة بالتحريم أو التكييف. DEFECTIVE PACKING.

يعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يصدر بضائعه مغلفة تغليفا معيباً أو دون تغليف كاف، فوجوب كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية و إنما أيضاً لحميتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن و التفريغ³⁹. و مرد إعفاء الناقل من المسؤولية هو المنطق ذاته، حيث أن تغليف البضاعة- كما سبق شرحه- التزام يقع على الشاحن.

و لا يعفى الناقل إلا إذا كان التغليف ضعيفاً أو ناقصاً لا يتفق و عرف المعاملات التجارية، و يقع على الناقل مسؤولية اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلف. و يجب على الناقل لتلافي المسؤولية أن يثبت عدم كفاية التغليف و العلاقة السببية بينه و بين الضرر الذي لحق بالبضاعة⁴⁰.

2- عدم كفاية أو صحة العلامات. INSUFFICIENCY OR INDEQUANCY OF MARKS.

يجب أن يقدم الشاحن البضائع و عليها بياناتها التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة ظاهرة بحيث تظل قرائتها ميسورة حتى نهاية السفر لتسهيل على الناقل التعرف على طبيعتها و تخصيصها بالمعاملة التي

³⁷-يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 395

³⁸-أما إذا لم يستغرق أحد الخطأين الآخر نكون أمام ما يسمى بالخطأ المشترك فتكون مسؤولية كل من الناقل و المضرور بالتساوي، و إذا تعدد المسؤولين إلى جانب المضرور توزع عليهم المسؤولية بعدد الرؤوس، محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 106، 105، أنظر المادة 804 قانون بحري.

³⁹-ارجع إلى الصفحة من المذكرة نفسها لتفصيل أكثر حول موضوع الالتزام بالتغليف.

⁴⁰- و لا شك أن الناقل يستفيد هنا من التحفظات الكتابية المثبتة سند الشحن، و التي يكون قد دونها لتفادي قرينة المسؤولية، محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 108، 107.

تلائمها⁴¹. و عدم كفاية أو إتقان العلامات يعد إهمالا من جانب الشاحن و إخلالا بأحد التزاماته و هو ما يعفي الناقل من مسؤوليته عن هذا الضرر.⁴²

3-التصريح الكاذب من طرف الشاحن.

فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع. أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة النقل.
4-خطأ الشاحن أو خطأ مندوبية.

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

رابعا : أسباب إعفاء تعود إلى أعمال الناقل

(أعمال الناقل البريئة) :

الناقل لا يسأل إذا قام بالأعمال الآتية:

1- محاولة إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر.

إن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ تلزم الربان على تقديم المساعدة للأموال و للأشخاص الذين يوجدون في البحر تحت خطر الهلاك، و يترتب عنه أحيانا تلف أو هلاك الشحنة التي توجد على ظهر السفينة التي تقدم المساعدة، فتنهت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن (و القانون البحري) فنصا على إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الخسائر التي تلحق بالبضائع⁴³. و يشترط أن تكون تلك التدابير معقولة

و تقاس هذه المعقولة بما قد يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف. و أساس التفرقة بين حالتي انقاذ الأرواح و إنقاذ الأموال تفادي الاندفاع إلى إنقاذ الأموال برعونة (طمعا في المكافأة) مع عظم الخطر الذي تتعرض له الشحنة أو ضعف الأمل في الإنقاذ الفعلي.

و يعتبر الإنقاذ في ذاته سبب الإعفاء بغض النظر عن نتيجته، فقد لا يؤدي إلى إنقاذ الأرواح و الأموال و مع ذلك يظل وجه الإعفاء قائما⁴⁴.

2-الانحراف في السير.

إضافة إلى تقرير المشرع لإمكانية الانحراف بسبب محاولة إنقاذ الأموال أو الأرواح في البحر، فإنه زيادة على ذلك يعفي الناقل أيضا عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة بسبب الانحراف في السير كلما كان معقولا، و هذا الأمر يقدره قاضي الموضوع مستندا إلى المصلحة التي قصدت السفينة تحقيقها من وراء الانحراف في السير⁴⁵.

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

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

⁴¹ - ارجع إلى الصفحة من المذكورة نفسها لتفصيل أكثر حول موضوع الالتزام بوضع بطاقة البيانات

⁴² - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 109، 108.

⁴³ - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 396.

⁴⁴ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 141، 140.

⁴⁵ - المواد 775 و 803 فقرة "ي" من القانون البحري

أ/ عندما لا يكون الناقل أو من يمثله على علم بها .
ب/ عندما يكون الناقل أو من يمثله على علم بها، ولكنها أصبحت تشكل خطرا على السفينة والحمولة⁴⁶.

خامسا : خطأ الغير.

وفقا للمادة 803 فقرة "ك" قانون بحري و أيضا الفقرة "ل" منه و كذا المادة 04 فقرة ثانيا بند "ف" من معاهدة بروكسل، الناقل لا يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الغير و هو كل شخص ليس طرفا في العقد، كما يجب ألا يكون من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه (الناقل) مسؤولا عنهم⁴⁷.

الفرع الثاني : الإعفاءات الاتفاقية.

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

و لقد تقررا هذين الاستثنائين لرعاية الناقل و توفيقا بين مصلحته و الشاحن يجب أن يحترم حدود مسؤولية الناقل كما رسماها المعاهدة و القانون البحري و التي تعد حدا أدنى لا يجوز النزول عنه⁴⁸ لذلك وجب التفرقة بين الشروط الجائز الاتفاق عليها و الشروط غير الجائز الاتفاق عليها :

أولا : الشروط الاتفاقية الباطلة.

يعد باطلا و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي⁴⁹:

1- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل.

و نقصد بها المسؤولية الناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري⁵⁰ فلا يجوز إدراج شرط في عقد النقل البحري للبضائع يحد من مسؤولية الناقل أو يستبعدا فيما يخص التزاماته بتوفير وسيلة النقل الصالحة للملاحة و إعدادها لهذه الوجهة، و كذا التزاماته المتعلقة بالعناية بالبضاعة من شحن و رص و صيانة و حراسة و فكها و إنزالها و أيضا مسؤولياته عن الخسائر و الأضرار الحقة بالبضاعة منذ تسليمها الى من له الحق عليها.

2- تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عما حددته المادة 805 قانون بحري.

⁴⁶ - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 397

⁴⁷ - المادة 04 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924

⁴⁸ - يونس علي حسن، المرجع السابق، ص 405

⁴⁹ - المادة 881 قانون بحري

⁵⁰ - المادة 03 فقرة ثامنا من معاهدة بروكسل لعام 1924

لأنه يعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية فإدراج شرط كهذا يعد بمثابة إعفاء من المسؤولية، إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة، فإنه يؤدي إلى تغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد، حيث يعتبر في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية، و عليه يقع الشرط باطلا بطلانا مطلقا.

و يستوي بعد ذلك أن يحدد مبلغ التأمين الذي يستفيد منه المتضرر بأقل ما ينص عليه القانون (المادة 805 قانون بحري) وفقا للمادة 811 بند "ب" أو يمنح بأكمله أو جزء منه للناقل وفقا للمادة 811 بند "ج".

3-التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع.

لأنه تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة في المادة 790 قانون بحري، و هذه المصاريف تخص مصاريف خبرة طبقا للمادة 789 قانون بحري، عمليات فحص و معاينة البضاعة طبقا للمادة 788 قانون بحري.

يجوز على العكس للأطراف الاتفاق على إعفاءات أخرى أباحتها معاهدة بروكسل لعام 1924 و كذا القانون البحري.⁵¹

ثانيا : الشروط الاتفاقية الصحيحة.

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

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

للناقل أن يتنازل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته و التزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة أو القانون بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.⁵²

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

هذا الشرط يعد أيضا صحيحا⁵³، لأنه لا يؤدي إلى إعفاء الناقل، بل على العكس من ذلك يشدد من مسؤوليته و يضاعف من التزاماته، مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن، و لكي يعتد به أيضا ، يجب أن يكون مدونا في وثيقة الشحن.

⁵¹ - المادة 3 فقرة ثامنا (8) من معاهدة بروكسل لعام 1924

⁵² - المادة 1/5 من معاهدة بروكسل لعام 1924

⁵³ - نفس حكم الإعفاء السابق أي المادة 1/5 معاهدة بروكسل لعام 1924

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 و اتزان السفينة لكن شحن البضاعة على سطح السفينة تؤدي إلى نتائج مؤسفة⁵⁴. إلا أن هذه الطريقة متبعة منذ القدم لعدد من الاعتبارات العملية، فإذا قام الناقل البحري بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك و ذكر في سند الشحن، فمجرد حصول النقل بهذه الطريقة لا يقوم بذاته سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة، و إنما تبقى مسؤوليته قائمة لأنه هو الضامن من التلف أو الهلاك و لو على سطح السفينة، لكن تقرر وجه إعفاء خاص من المسؤولية في هذا الغرض إذا ما أثبت أن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل^{55 56}.

ب/ نقل الحيوانات الحية.

استثنت معاهدة بروكسل من نطاق تطبيقها نقل الحيوانات الحية و هذا لأنها لا تكون ثابتة كالبضائع و إنما تتحرك طالما أنها حية، و من ثم فمخاطر نقلها كثيرة و لا يلزم الناقل للإعفاء من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي و أن يقيم الدليل عن هذا الضرر كان نتيجة المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل⁵⁷. إلا أنه يصعب عليه إقامة مثل هذا الدليل و إنما يكتفي القاضي بافتراض قرينة لصالح الناقل مفادها أن الضرر راجع إلى المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات بحرا إذا ما أثبت أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات⁵⁸.

4- الجهل بالوزن أو ما يماثله.

تكون التحفظات على وثيقة الشحن بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية فهذه التحفظات و الخاصة 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 تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها⁽³⁾.

5- حالة الظروف العادية و البضائع المشحونة.

يجوز للناقل أن يبرم مع الشاحن أي اتفاق بصدد مسؤوليات الناقل و التزاماته متى كانت أوصاف البضائع أو الظروف غير العادية التي يتم فيها النقل تبرر اتفاقا خاصا و بشرط ألا يصدر سند شحن قابل للتداول و أن يؤشر في وثيقة النقل بما يفيد ذلك. و من ذلك أن يتعلق الأمر بنقل البضائع سريعة التلف أو أن يقتضي وصول البضائع المرور بمناطق تجري فيها عمليات حربية⁽⁴⁾⁽⁵⁾.

⁵⁴ - كتعرض البحارة للخطر و الحوادث التي تقع على السطح خاصة حيث تسوء الأحوال الجوية، و عدم ثبات و اتزان السفينة و تعرض البضائع للتلف بسبب الرطوبة و حرارة الشمس و الأمطار و تكون أول ما يلقي في البحر، و وزنها يؤدي إلى تمايل السفينة و تدفق المياه في العنابر فتفسد البضائع التي في العنابر.

⁵⁵ - محمد كمال حمدي، نفس المرجع، ص 119، ص 123 و 124.

⁵⁶ voir , Raymond Arrad, DMF, N°409, chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle ou inexcusable et limitation de responsabilité du transporteur maritime de la page 03 à la page 26

⁵⁷ - كما إذا لم يتحمل دوار البحر فنقف، أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعجه ارتفاع الأموال فاقتتل مع غيره من الحيوان فقتل، أو حطم قيوده و أنطلق يثير الفزع في السفينة مما اضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه.

⁵⁸ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125، 127، 126.

الفرع الثالث : الأشخاص المستفيدون من الإعفاء

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

تطبيق التحديدات و الإعفاءات- السابق شرحها- على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية أي التقصيرية⁵⁹ و قد عرفت المعاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 01 بند "أ" بأنه يشمل أو يدل مصطلح "ناقل" على مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل و بالتالي فليس لازما أن يكون الناقل مالكا للسفينة إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر و المجهز و الحائز حيازة مؤقتة للسفينة حالة ما إذا كان قد أبرم عقدا مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه و يعرف هنا بالناقل المتعاقد، و على كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل فيستفيد إذن من أوجه الإعفاء من المسؤولية.

ثانيا : تابع الناقل.

و هو كل تربطه بالناقل علاقة التبعية و التي قوامها ركن السلطة و ركن الإشراف و الرقابة و التوجيه، و على ذلك يعد الربان و البحارة و هم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل، و لا يعد مقاول الشحن و التفريغ تابعا للناقل و لهم أن يتمسكوا بكل التحديدات و الإعفاءات التي يمكن للناقل أن يتمسك بها⁶⁰.

ثالثا : وكيل الناقل.

و وكيل السفينة وكيل للناقل البحري و من ثم يكون له حق التمسك بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري و هذا بصدد أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تأدية مهامه^{61 62} .
هذا و إذا تحقق الضرر و لم يتمكن الناقل من قطع العلاقة السببية بين حصوله و فعله أو فعل مندوبية تعتبر مسؤوليته قائمة تستوجب التعويض لجبر هذه الأضرار.

المبحث الثاني : دعوى المسؤولية

⁵⁹ -المادة 813 قانون بحري

⁶⁰ -المادة 814 قانون بحري

⁶¹ -و رغم أن الربان يعد من تابعي الناقل إلا أنه بجانب ذلك هو نائب قانوني عنه و من ثم يكون للمضروب الرجوع على الربان بأي من الوصفين و يكون للأخير الدفع في مواجهة الدعوى المرفوعة عليه بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري

⁶² -محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 153 و 154

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل إلى نفس القواعد الإجرائية المنظمة في قانون الإجراءات المدنية⁶³ وعلى المدعي دفع دعوى بموجب عريضة افتتاح دعوى وفقا لما قرره المادة 12 قانون إجراءات مدنية، هذا الأخير يجب أن تتوفر فيه وفي خصمه على حد سواء الشروط المحددة في المادة 459 قانون إجراءات مدنية، كما على المدعي توجيه دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا وكذا نوعيا وهذا قبل أن يصاب موضوع الدعوى بالتقادم، وعليه أيضا استيفاء القيود الشكلية المقررة قانونا قبل اللجوء إلى القضاء. ألا أن الأطراف وفي جميع الأحوال يملكون حق الاتفاق على اللجوء إلى طرح النزاع على أشخاص معينين بموجب شروط التحكم.

وعليه سنتناول تباعا موضوع أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة ثم تقادم دعوى المسؤولية ، فالتحكم من خلال المطالب الآتية :

المطلب الأول : أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة

الفرع الأول : أطراف الدعوى

إن الأمر يتعلق بدعوى المسؤولية التعاقدية، فأطراف العقد لوحدهم هم المؤهلين قانونا لممارسة هذه الدعوى ، ونقصد بهم الشاحن (المرسل إليه) والناقل ، وهؤلاء كثيرا ما يتصرفون بصفة غير مباشرة فليجؤون للاستعانة بنواب قانونيين ، ففي دعوى المسؤولية هذه ترفع من الشاحن أو المستفيد وفقا لعقد النقل أو من يحل محله ضد الناقل أو من ينوب عنه .

أولا : المدعى.

المدعى في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي أضر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها ، فيجوز أن يكون مدعيا الشاحن الذي أبرم بعقد النقل البحري مع الناقل أو المرسل إليه أو الحامل الشرعي للسند، وقد يكون مدعيا أي شخص حل محل صاحب الحق في البضاعة في حقوقه، وذلك كالمؤمن الذي قام بتعويض المؤمن له صاحب الحق في البضاعة، وحلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين هو حلول قانوني في حدود التعويض الذي دفعه، فيبقى المؤمن له مدعيا بقدر الضرر الذي لم يعرض عنه المؤمن⁶⁴

65

لكن فرض القانون⁶⁶ على المدعي، قبل اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقه شرطا يتضمن إتمام إجراء بمجرد تسلمه البضاعة يتمثل في توجيه إخطار كتابي للناقل من أجل المحافظة على حقوقه في مواجهته. ولم يأخذ القانون البحري الجزائري ولا معاهدة بروكسل للعام 1924 بالدفع بعدم القبول بسبب عدم استيفاء الشرط، وإنما استبداله

63 - لأمر رقم 154 - 66 المؤرخ في 8 صفر 1386 الموافق ل8 يونيو 1966 المتضمن الإجراءات المدنية، ج رقم 47

64 - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 212، 213.

65 - المصلحة و الصفة تحدها وثيقة الشحن، مبدأ أقرته:

Cour d Appel en province (2e CH Civ) 13 Septembre 1989 (Navire : Tolga),DMF N°521, de page 631 à page 635.

66 - القانون البحري و معاهدة بروكسل لعام 1924.

بنظام جديد، أكثر مرونة وميول لصالح المرسل إليه أو ممثله القانوني فوضعت قواعد للإثبات على المرسل إليه أو ممثله القانوني مراعاتها عند استلام البضائع ، فإن لم يتم بذلك فالدعوى التي يرفعها تظل مقبولة لكن الإثبات يصبح مرهقا.

والمقصود بالإخطار أن يحاط الناقل علما بالعجز أو العوز المدعى به وأن مستلم البضاعة لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه ⁶⁷ فتعرض للإخطار و جميع جوانبه من خلال النقاط الآتية :

1- الأضرار التي يشملها الأخطار.

وفقا للمادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 790 قانون بحري فان الإخطار يحرر في حالتي الهلاك و التلف، أما التأخير فهو واقعة مادية يمكن إقامة الدليل عليها بوثائق أخرى (منها الوثائق الرسمية الخاصة بإدارة الميناء التي يسجل فيها التاريخ ووصول السفينة) أما إذا نشأ عن التأخر تلف جاز تحرير إخطار بذلك على هذا الأساس، كما أنها لا تنصرف إلى الهلاك الكلي بل هي قاصرة على الهلاك الجزئي : النقص أو العجز، وهو ما نستنتجه من عبارات المادة 790 قانون بحري يقوم المرسل إليه بتبليغ الناقل ... وقت تسليم البضاعة، إذا لم يتم ذلك (التبليغ) تعتبر البضاعة مستلمة حسبها ثم وصفها في سند الشحن وهي أحكام لا يمكن إعمالها في حالة الهلاك الكلي حيث ينتفي التسليم أصلا ^{68 69}.

أضافت المادة 2/ 790 قانون بحري ⁷⁰ أنه إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

غير أن الأخطار لا يكون ضروريا عندما تكون البضائع المسلمة محقق فيها حضوريا بحضور كل من الناقل والشاحن (المرسل إليه) أو من ينوبها قانونيا، وهذا لعلم الناقل أو ممثله بالإهلاك أو التلف، مما تتنفي معه الحاجة إلى توجيه الإخطار.

2/ ممن ولمن يوجه الأخطار.

⁶⁷ - قررت المحكمة العليا أنه لا جدوى من تبليغ التحفظات كتابيا متى كانت حالة البضاعة محققا فيها عند استلامها في 15/07/1990 ملف رقم 61511

غير منشور

⁶⁸ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 217

⁶⁹ - قرار المحكمة العليا في 22/10/1996 ملف رقم 142585، المجلة القضائية عدد خاص 230.

⁷⁰ - المادة 3 من معاهدة بروكسل لعام 1924

يوجه الإخطار من طرف من تسلم البضاعة قانونا وهو المرسل إليه، هذا الأخير قد يكون هو ذاته الشاحن أو شخصا آخر، وفقا لتعيينه في وثيقة الشخص أو من طرف ممثلة القانوني، وممثله عادة هو "وكيل الشحنة" ويوجه الإخطار إلى الناقل أو إلى ممثله القانوني.

3/ شكل الأخطار.

توجب المادة 03 معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 790 قانون بحري، أن يكون الإخطار مكتوبا تفاديا لإنارة الجدل حول حصوله من عدمه، وهذه الكتابة ليس لها شكل خاص، فيمكن أن تكون بموجب إعلان على يد محضر أو برسالة موصى عليها، تأشيرة على سند الشحن أو على إيصال الاستلام الذي يسلمه مستلم البضاعة. ويجب أن يكون محددًا فيذكر فيه الضرر على وجه التحديد فلا تكفي عبارة "كل الأضرار التي تكتشف"⁷¹.

4/ ميعاد الأخطار.

نفرقهما بين حالتين :

أ/ إذا كانت الأضرار ظاهرة، فالنص القانوني يحدد بدقة تاريخ أو مدة إجراء الأخطار، إنما يمكن القول أنه يكون في وقت التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، كما قد يكون الإخطار موجهًا حتى قبل التسليم، إذا علم المرسل إليه أو ممثله القانوني بالضرر اللاحق بالبضاعة قبل تسلمها⁷².

ب/ إذا كانت الأضرار غير ظاهرة، فعلى المرسل إليه أو ممثله القانوني أن يوجه الإخطار خلال ثلاثة أيام يبدأ حسابها من وقت تسليم البضاعة⁷³.

5/ مكان توجيه الأخطار.

يوجه الإخطار للناقل أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ طبقا للمادة 3 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 790 قانون بحري بنصها الفرنسي الذي يشير إلى Port de chargement في حين اللفظ العربي يتناقض وينص على "ميناء التحميل" إلا أننا نعتبرها خطأ في الترجمة ليس إلا أنه لو فعلا وجه الإخطار إلى ميناء التحميل لانتقلت الغاية من توجيهه ويلحق بالبضاعة أضرار أخرى بعد توجيهه.

6/ أثر الأخطار.

يقيم القانون قرينة على عدم توجيه الإخطار مفادها أنه تعتبر البضائع المستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن وهو التسليم المطابق livraison conforme لكنه جعلها قرينة بسيطة إذ يجوز إثبات عكسها ويتم ذلك بجميع الوسائل لأن الأمر يتعلق بواقعة مادية.

إلا أن الإخطار لا يعفي المدعي من تقديم الدليل على الهلاك أو التلف وإذا كان يسهل عليه الأمر لأنه يقرب قرينه التسلم المطابق.

⁷¹ - قضت المحكمة العليا بأن حدوث خسائر بالبضائع وعدم تبليغ الناقل (مصطلح شامل) بالتحفظات في الأجل القانونية يؤدي إلى اعتبار البضائع مستلمة قرار في 1996/10/22 ملف رقم 142585، مجلة قضائية عدد خاص، ص 227.

⁷² - قضت المحكمة العليا بأن أجل تقديم التحفظات تحسب منذ التسليم أو التفريغ في 1997/07/22 ملف رقم 153252، مجلة قضائية عدد خاص، ص 230، و رفضت الاعتماد على التحفظات التي تتم وقت التفريغ و بالتالي إعفاء الناقل في قرار بتاريخ 1995/03/14 ملف رقم 121148، المجلة القضائية رقم 1 سنة 1995.

⁷³ - قضت المحكمة العليا على المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا إذا لم تكن الخسائر ظاهرة خلال 3 أيام من تاريخ استلامها و إلا اعتبرت مستلمة حسب وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس (م 790 ق ب) الصادر في 1995/09/12 ملف رقم 132510، غير منشور، و أن عدم معاينة البضاعة بعد ثلاثة أيام من تاريخ التفريغ، يؤدي إلى رفض طلب التعويض قرار في 1989/04/30 ملف رقم 55663 المجلة القضائية سنة 1991 جزء 4، ص 152.

ومهما يكن فإن حالة غياب الإخطار لا ينشئ للناقل دفعا بعدم قبول الدعوى، وإنما مجرد قرينة في غير صالح المدعى، ولا يسقط حقه في الدعوى إلا بالتقادم.

ثانيا : المدعى عليه

يكون الناقل مدعيا عليه في دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كان الناقل الأول أو من الناقلين اللاحقين له في حالة النقل بسند شحن مباشر. ويجوز رفع الدعوى على الربان على اعتباره النائب القانوني للناقل وعلى وكيل السفينة أيضا، كما يجوز رفعها على أي من تابعي الناقل، ولا يفيد تابع الناقل الإعفاءات من المسؤولية الخاصة بالناقل أو تحديداتها، إلا إذا أثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأديته وظيفته أو بسببها. ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة حسب قواعد القانون العام^{74 75}.

الفرع الثاني : الجهة القضائية المختصة

فسواء كان الاختصاص نوعيا أو محليا فإنه يخضع للقواعد العامة المحددة وفقا لقانون الإجراءات المدنية. أ/ الاختصاص النوعي.

إن تحديد الاختصاص القضائي مربوط بطبيعة عقد النقل البحري للبضائع من جهة ومن جهة أخرى بأطرافه، فلقد سبق تبيان أن العقد تجارى من جهة الناقل المحترف (المهني) طبقا للمادة 02 قانون تجاري، إلا إن زبائن الناقل منهم من هو تاجر ومنهم من ليسوا كذلك. وعلى كل فإنه لا مجال للتمسك بالاختصاص النوعي والدفع به في مواجهة الفرع المدني أو الفرع التجاري، لأن كليهما في ظل التنظيم القضائي الجزائري لا يحوز أن صفة الاختصاص المانع في مواجهة الآخر وهو ما تؤكد أحكام الأولى قانونا الإجراءات المدنية حينما تقضي بأنه (إن المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام. وهي تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية و....) وعليه إذا ما عرضت القضية أمام القاضي المدني أو التجاري ومهما كانت صفة المدعى المتمسك بها يظل رئيس الفرع مجبرا على الفصل فيها و لا سبيل له لنفي اختصاصه⁷⁶.

ب/الاختصاص المحلى.

طبقا للقواعد العامة يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه، وهو ما نصت عليه المادة 08 قانون إجراءات مدنية و تضيف تحديدا آخر المادة 09 قانون إجراءات مدنية و الذي هو تقيدا على النص السابق أنه ترفع الدعوى التجارية في غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي

⁷⁴ - المادة 745 قانون بحري

⁷⁵ - قررت المحكمة العليا أن التناقل مسؤول شخصيا إلى غاية التسليم النهائي و تلفها على الرصيف ليس مسؤولية وكيل التفريغ ما دام لم يثبتها الناقل في القرار بتاريخ 1998/05/16، ملف رقم 169663، المجلة القضائية، عدد خاص بالغرفة التجارية و البحرية، ص 178.

⁷⁶ - و يبقى القاضي ملزما بتبنيبه الأطراف لاتمام الرسوم وفقا للمبالغ التي تحددها قوانين المالية لكل نوع من دعاوى، لأن الرسوم من النظام العام، و إلا الحكم بعدم قبول الدعوى شكلا لعدم انتظام الإجراءات.

وقع في دائرة اختصاصها الوعد و تسليم البضاعة، أو أما الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها.

فيجوز للمدعى رفع دعواه أمام أي محكمة سبق ذكرها أو أمام محكمة أخرى يختارها هو منفردا أو باتفاق مع الناقل وهذا طالما أن الاختصاص المحلى ليس من النظام العام وفقا لأحكام المادة 28 قانون إجراءات مدنية هذا ويجوز تقديم الأجنبي أمام المحاكم الجزائرية الذي أبرم عقودا مع جزائريين سواء تم إبرامها في الجزائر أو خارج الجزائر وفقا للمادة 10 قانون إجراءات مدنية من جهة مقابلة يجوز أيضا تقديم الجزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقد عليها في بلد أجنبي حتى ولو كان المتعاقد معه أجنبي، وفقا للمادة 11 قانون إجراءات مدنية⁷⁷.

المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية.

من الدفع التي قد يلجأ إليها المدعى عليه للتخلص من التزامه فالتعويض هو الدفع بتقادم الدعوى فما هو أساسه ونطاقه، و ما هي مدته، و هو ما سوف ندرسه من خلال النقاط الآتي بيانها:

الفرع الأول: أساسا ونطاق التقادم.

أولا: أساسه.

لقد فرضت معاهدة بروكسل لعام 1924 في المادة والقانون البحري في المادة 742 و المادة 743 قانون بحري تقادما قصيرا مدته سنة واحدة. و لا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء و من ثم فهو غير قابل لإقامة الدليل على عكسه. و هذا رغبة من المشرع في تصنيفه عملية النقل بأسرع وقت مستطاع، حماية من ناحية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه على الوفاء بها، و تخوفا من ضياع أدلة الإثبات وحماية أيضا للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر باشتراطه مدة تقادم مسرفة في القصر لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه⁷⁸.

ومدة التقادم التي حددها القانون تعتبر ملزمة لطرفي العقد فليس لهما أن يتفقا على تعديلها لا إطالة و لا تقصيرا، فهي من النظام العام لا يجوز ترك تحديدها لمشئئة الأفراد. وأجاز المشرع استثناء إطالة مدة التقادم، فيمكن تحديد هذه المدة إلى عامين اتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع

77 - قررت المحكمة العليا أن دعاوى عقد النقل البحري ترفع أمام الجهة القضائية التي توجد بها ميناء التفريغ أو الشحن قرار في 24/02/1990 ملف رقم 64975، المجلة القضائية العدد الأول سنة 1991، ص 67، و القرار الصادر في 16/12/1997 ملف رقم 162697، المجلة القضائية عدد خاص 1999. و المرسل إليه غير ملزم بوثيقة الشحن، قرار في 04/11/1992، المجلة القضائية عدد 3 سنة 1992 ملف رقم 71819-.

78 - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 234

الدعوى⁷⁹ إذن فحتى الاتفاق على إطالة مدة التقادم حدده المشرع في مدة سنتين و الاتفاق على أكثر منها غير جائز محافظة منه (المشرع) على نفس الأهداف و هي مصلحة الشاحن و على حد سواء مصلحة الناقل بإزاحة عبئ المطالبات ضد الناقل بحيث يطمئن إلى ممارسة نشاطه دون حدوث مفاجئات تعوقه من متابعة هذا الاستثمار⁸⁰ و هذا فيما يخص الدعاوى الخاصة بالأضرار و فقدان اللاحق بالبضاعة. ويجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن ينزل عنه صراحة أو ضمنا بعد ثبوت الحق فيه طالما أن له حق التصرف في حقوقه وصوره النزول الضمني عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه كعرض الناقل بعد انقضاء هذه المدة تسوية العجز اللاحق بالبضاعة بتسوية ودية.

وعلى الرغم من أن مدة التقادم من النظام العام إلا أن الدفع بالتقادم ليس كذلك يجب أن يتمسك به من قرر لمصلحته، و هو دفع موضوعي يجوز إشارته مرحلة كانت عليها الدعوى و لو أمام جهة الاستئناف، و من ثم فلا يجوز الدفع به أمام المحكمة العليا.
ثانيا : نطاقه.

لقد حددت المادة 743 قانون بحري في فقرتها الأولى نطاق أو مجال التمسك بالتقادم، فيكون ذلك في :

أ/ الدعاوى المرفوعة ضد الناقل.

ب/ بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع.

ج/ النقل يتم بموجب وثيقة الشحن.

وحددت مدته هنا بسنة واحدة يمكن تمديدها إلى سنتين باتفاق الأطراف.

لكن المادة 742 قانون بحري شملت باقي الدعاوى الناجمة عن عقد النقل البحري التي تتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه تسري على الدعاوى الآتية :

أ/ دعوى الناقل ضد الشاحن (المرسل إليه) للمطالبة بأجرة النقل.

ب/ دعوى الناقل ضد الشاحن بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع الأخرى بسبب شحنته.

ج/ دعوى الناقل ضد الشاحن مطالبا إياه بالتعويض الذي دفعه إلى المرسل إليه باعتباره (الشاحن) مسؤولا عنه

استنادا إلى خطاب الضمان الذي تعهد فيه بتحمل أية مسؤولية بسبب إصداره مند شحن خال من التحفظات والتي كان يتعين إدراجها به ولم تدرج بناء على طلب الشاحن مقابل خطاب الضمان⁸¹.

إلا أن المشرع استثنى بموجب المادة 744 قانون بحري دعاوى الرجوع فأجاز لمن يمارسها أن يرفعها حتى بعد انقضاء المدة المذكورة فيما سبق على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

و تخضع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع للتقادم سواء كانت رفعت أمام القضاء أم

التحكيم.

⁷⁹ - المادة 2/743 قانون بحري، المادة 5 معاهدة بروكسل عام 1924

⁸⁰ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 280.

⁸¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 236.

و لا يكون التقادم ساريا فيما يخص الدعاوى الأخرى غير الناشئة عن العقد الدعوى التقصيرية المرفوعة من الغير على الناقل، أو دعاوى الناشئة عن العقود المبرمة بين الشاحن و المرسل إليه.
الفرع الثاني : مدة التقادم.

التقادم في مادة النقل البحري تقادم مسقط⁸² prescription extinctive و سواء كانت المدة محددة بسنتين وفقا للمادة 472 قانون بحري أو بسنة في المادة 473 قانون بحري، والتي تحسب بالتقويم الميلادي، كما تحسب تلك المدة بالأيام لا بالساعات، و لا يحسب اليوم الأول و اليوم الأخير و يبدأ حسابها من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه⁸³ فإن ذكر هذا التحديد ولو أنه ورد بالنسبة للدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري غير تلك المتعلقة بالضرر أو الفقدان، فإن الحكم هذا يظل منطبقا عليها على اعتبار بأنه حكما عاما ينطبق أيضا هذه الحالات لأن التسليم هو الذي يمكن صاحب الحق فيها من اكتشاف العيب أو الضرر أو الفقدان ومنذ ذلك الحين تحسب عليه آجال التقادم. و هو ما يستقيم مع أحكام المادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

الفرع الثالث : التحكيم.

التحكيم هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة و بمقتضى التحكيم ينزل الخصوم عن حقهم في الالتجاء إلى القضاء مع التزامهم بطرح النزاع على محكم أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم.

ويعتبر التحكيم من أهم الطرق لفض المنازعات البحرية و من أهم المزايا التي يخولها التحكيم للأطراف تبادلي الإجراءات القضائية وتعقيدها، و تبادلي مشكلات تنازع القوانين بما للأطراف من حرية في اختيار القانون الواجب تطبيقه على المنازعة⁸⁴.

وقد يكون هذا الاتفاق تبعا لعقد معين يذكر في صلبه و يسمى شرط التحكيم clause d arbitrage ou clause compromissoire و قد يكون بمناسبة نزاع معين قائم بالفعل بين الخصوم، و يسمى في هذه الحالة مشاركة التحكيم compromis و الاتفاق اللاحق لنشوء النزاع لا يرد بداهة إلا في صورة اتفاق مستقل⁸⁵.
ولقد فصلت المادة 458 مكررا 1 جميع شروط صحة اتفاقية التحكيم الشكلية منها وكذا الموضوعية إذا ما كان يتضمن العقد أحد الطرفين على الأقل الذي يكون موطنه في الخارج⁸⁶.

82 - قررت المحكمة العليا أن تقادم الدعوى بمرور عامين يؤدي إلى عدم قبولها، قرار في 1989/07/09 ملف رقم 59288، غير منشور

83 - بحسب التقادم من تاريخ الاستلام النهائي للبضاعة إلى تاريخ تسجيل الدعوى، قرار المحكمة العليا في 1994/02/07 ملف رقم 114891، مجلة قضائية سنة 1994 جزء 2 ص 163، وقضت بأن اكتفاء القاضي يذكر النصوص دون ذكر التواريخ الخاصة بالتقادم أي تسبب القرار يستوجب الطعن، قرار في 1989/07/09 ملف رقم 39957، و قررت بأنه يجوز إثبات مرور أجل التقادم بجميع الوسائل قرار في 1996/07/09 ملف رقم 143090، مجلة القضائية، عدد خاص بالعرفنة التجارية و البحرية سنة 99ها.

84 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 286.

85 - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 250.

86 - المادة 458 مكرر قانون إجراءات مدنية.

إلا أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن قد يتم إبرامه بين وطنيين لأن لا الاتفاقية (معاهدة بروكسل لعام 1924) ولا القانون البحري يحصره في النقل ما بين الدول، واتفاق التحكيم المبرم في هذه الحالة يخضع لشروط وإجراءات التحكيم الداخلي لا سيما تلك المنصوص عليها في المواد 442، 443، 444 من قانون الإجراءات المدنية والاتفاق على التحكم لا يفترض و إنما يلزم أن يعبر بوضوح عن انصراف إرادة الخصوم إلى اتباع هذا الطريق وكذا موضوع المنازعات التي ينصرف إليها.

وإذا ما تم الإيقاف عليه فإن الناقل و الشاحن يلتزمان به المرسل إليه باعتباره طرفاً في العقد، وإذا لم يكن سند الشحن يشير إلى الشرط و التزام حامل السند به فلا يجوز للناقل فيما بعد أن يتمسك به في مواجهة الحامل حسن النية⁸⁷.

⁸⁷ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 250، 251، 252.

خاتمة الفصل :

رغم ما حققته معاهدة بروكسل في مجال تضييق الهوة بين مطالب الشاحنين و مطالب الناقلين إلا لم تكسب رضا الجميع بما كرسته من حماية للشاحنين و بتقديرها العديد من أسباب الإعفاء من المسؤولية، لهذا انعقد مؤتمر دولي في هامبورغ الألمانية تحت إشراف الأمم المتحدة بحيث تبني ما يعرف باسم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر سنة 1978 .
جعل مسؤولية الشاحن واجبة الإثبات وليست مفترضة، فالشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن الخسارة أو الضرر قد نجم عن الإخلال الشاحن بواجباته.

الخاتمة

يتبين لنا من هذه الدراسة الدور الفعال لعقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم و المنتظم. ورغم ما انتبهه الواقع العملي من قصور أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، فقد تبناها المشرع الجزائري و صادق على المعاهدة مبكرا عام 1964 و ضمن القانون البحري جل أحكامها مع اختلاف طفيف في بعض المسائل. هذا الذي تعتربه الكثير من النقائص في مجال توفيره الحماية اللازمة للشاحنين، خاصة و أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة.

و كان على المشرع أن يتدارك ما أثبتته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام، سواء بالنسبة للمعاهدة أو القانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 05/98 الصادرة سنة 1998. فرفع الاحتكار عن استغلال خدمات النقل البحري للبضائع، و فتح مجاله أمام الأشخاص الطبيعيين الخاضعين للقانون الجزائري، و أضاف في مجال أحكام عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن عبارة " أو ممثله القانوني" بعد كلمة " مرسل إليه" الواردة في المادة 739 قانون بحري، مما يفهم منه أن المشرع يريد تسهيل مختلف العمليات اللازمة لتنفيذ العقد، على الأخص منها تسليم البضائع حتى لا يتأخر الأمر إلى مدة أطول و لأجل تجنب المنازعات، و تشجيع إنشاء الممثلات التجارية في الداخل و الخارج. و أخضع نقل المواد الخطرة و المواد الغذائية الموجهة إلى الاستهلاك البشري و الحيواني، للقواعد و المقاييس و الاستعمالات و الممارسات البحرية الدولية المطبقة في هذا الشأن. و اعتمد قاعدة جديدة في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة. و مع ذلك فإن القانون تشوبه بعض النقائص:

1- أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن هو الوسيلة القانونية المعتمدة في جميع عمليات نقل البضائع، هذا الأمر من الناحية العملية غير سليم، لأن المتعارف عليه أن بعض البضائع كالبتترول، الغاز، الزيوت... لا يصلح نقلها إلا بمقتضى مشاركة إيجار السفينة.

2- كما أخرج من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الناتجة عن تأخير البضاعة و أخضعها للقواعد العامة، مما يستدعي تدخل المشرع لجعل هذه الأحكام تخضع لنفس قواعد المسؤولية عن الهلاك و التلف.

3- لم يتطرق المشرع لمسؤولية الناقل الفعلي، ذلك أن الناقل المتعاقد بإمكانه أن يتعهد بتنفيذ العقد إليه دونما حاجة لاستشارة الشاحن، فيلزم معه تنظيم الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الفعلي.

4- غلب المشرع مصلحة الناقلين في نص المادة 812 قانون بحري، فأجاز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل خارج المرحلة البحرية من العقد، و هو ما يجحف في حقوق الشاحن الطرف الضعيف، فوجب على المشرع التطرق لهذه النقاط أيضا.

5- لتوفير حماية أكبر للشاحن كان من الأجدر على المشرع أن يجعل من أساس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ (أو الإهمال المفترض)، و لا يكون مطالبا بإثبات الخطأ إنما يكفي إثبات وجود البضائع بحوزة و حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر و هو أمر جد يسير، فيكفيه إذن تقديم عقد النقل و ما يثبت استلام الناقل للبضائع

من الشاحن. و توفير هذه الحماية يعني تشجيع الإقبال الواسع على إبرام هذا النوع من العقود لنقل البضائع. و
من ثم تطوير التبادلات التجارية و توسيع نطاقها.

الفهرس

.....	الشكر
.....	الإهداء
أ-هـ.....	مقدمة عامة
09.....	الفصل الأول : أحكام عقد النقل البحري للبضائع
10.....	المبحث الأول ، مفهوم وتكوين عقد النقل البحري للبضائع
10.....	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع
10.....	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
12.....	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
13.....	الفرع الثالث: تمييزه عن غيره من العقود
14.....	الفرع الرابع : وضائف سند الشحن
14.....	المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البحري للبضائع
15.....	الفرع الأول : أطراف العقد
15.....	الفرع الثاني : الرضا
16.....	الفرع الثالث : المحل
16.....	الفرع الرابع : أجره النقل
17.....	المبحث الثاني : اثار عقد النقل البحري للبضائع
17.....	المطلب الأول : اثاره بالنسبة للناقل
17.....	الفرع الأول : التزاماته قبل الرحلة
22.....	الفرع الثاني : التزاماته أثناء الرحلة البحرية
24.....	الفرع الثالث : التزاماته بعد الرحلة البحرية
26.....	المطلب الثاني : اثاره بالنسبة للشاحن والمرسل إليه
26.....	الفرع الأول : التزامات الشاحن
30.....	الفرع الثاني : اثار العقد بالنسبة للمرسل إليه
31.....	خاتمة
33.....	مقدمة الفصل
33.....	الفصل الثاني : أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
34.....	المبحث الأول : مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
34.....	المطلب الأول : قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
34.....	الفرع الأول : أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
37.....	الفرع الثاني : حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
40.....	المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية
40.....	الفرع الأول : الإعفاءات القانونية

46.....	الفرع الثاني : الإعفاءات الاتفاقية.....
49.....	الفرع الثالث : الأشخاص المستفيدون من الإعفاء.....
50.....	المبحث الثاني : دعوى المسؤولية
51	المطلب الأول : أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة.....
51.....	الفرع الأول : أطراف الدعوى.....
54.....	الفرع الثاني : الجهة القضائية المختصة
55.....	المطلب الثاني : تقادم دعوى المسؤولية
55.....	الفرع الأول : أساس ونطاق التقادم
56.....	الفرع الثاني : مدة التقادم
57.....	الفرع الثالث : التحكيم
58.....	خاتمة الفصل.....
.....	الخاتمة عامة

المراجع

أولاً : باللغة العربية.

1- النصوص القانونية.

-معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924.

-قانون 05-98 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل و يتم الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري. الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة بتاريخ 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998م

-الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات المدنية، الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة بتاريخ 19 صفر عام 1386 الموافق 9 يونيو 1966.
-الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة بتاريخ 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر سنة 1975.
-الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101، الصادرة بتاريخ 16 ذو الحجة عام 1395 الموافق 19 ديسمبر 1975.
-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 أبريل 1977.

2- المؤلفات:

- د.أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 1992.
- د.أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل و تعديلاتها، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1981.
- قضاء النقض البحري
- د.قايد بهجت عبد الله، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق 1984، الطبعة الأولى.
- د.محمد المنجي، دعوى التعويض (مراحل الدعوى من تحرير الصحيفة إلى الطعن بالنقض)، توزيع دار الفكر العربي، الطبعة الأولى 1990.
- د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر 1983.
- د.صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة(دراسة مقارنة في القانون البحري) بيروت، الدار الجامعية للطباعة و النشر.
- د.مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
- مبادئ القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية للطباعة و النشر، الطبعة الثالثة، سنة 1984.
- د.مجيد حميد العنكبي، قانون النقل العراقي (المبادئ و الأحكام) بغداد، منشورات البحوث القانونية، 1984.
- د.محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبروج)، الاسكندرية، منشأة المعارف، 1995.
- عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، مطبعة الأطلس، 1983
- د.سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية، 1988.
- د.علي حسن يونس، العقود البحرية، القاهرة، دار الفكر العربي، 1978.
- د.علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الثانية، 1991.

د. هاني محمد ديودار، الوجيز في القانون البحري – الجزء الأول- السفينة، الإسكندرية، مكتبة و مطبعة الإشعاع، 1993.

3- الأبحاث و المقالات.

1- مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون و الاقتصاد، العدد الأول، سنة 1958.

2- محمود سمير الشراوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون و الاقتصاد، العدد 37، سنة 1967.

4- الاجتهادات القضائية:

1/ نشرة القضاة الأعداد 49، 51، 56.

2/ المجلة القضائية لسنة:

1-1991 عدد أول و الرابع

2-1992 عدد أول و الثالث

3-1993 العدد الثالث

4-1994 العدد الثاني

5-1995 العدد الأول

6-1999 عدد خاص بالفرقة التجارية و البحرية

ثانيا : باللغة الفرنسية.

1- المؤلفات.

1/ AMAR ZAHI : droit des transports, Tome 1 (Cadres juridiques et institutionnels- contrat de transport de marchandises) Alger, office des publications universitaires.1991.

2/ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime (12eme édition) précis Dalloz 1997.

2- مقالات.

1/ Raymond Arrad : Chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle ou
inexcusable et limitation de responsabilité du transporteur maritime, Revue de droit
Maritime français, n°409

3- الاجتهادات القضائية.

1/ Revue de droit Maritime Français n°409, N°413, N°514, N°521.

الملخص

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

سيما و أن الموضوع لم ينل القدر الكافي من الدراسة و التحليل ضمن القواعد التشريعية الجزائرية خاصة بعد التعديلات الكثيرة و التي من شأنها السماح للأشخاص الطبيعية و المعنوية الخاصة بالدخول في مثل هذه المعلومات القانونية التي من المتوقع أن تنتج عنها منازعات كثيرة في هذا المجال تجعل القاضي الجزائري معرضا للتصدي لها و هذا بالفصل فيها بأحكام أو قرارات تتماشى و تحافظ على توجهات الدولة الاقتصادية و تحقيق أهدافها في جلب المستثمرين الأجانب و طمئنتهم على إدارة رؤوس أموالهم كما هو جاري في أي دولة أخرى من الدول المتقدمة.

يتبين لنا من هذه الدراسة الدور الفعال لعقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم و المنتظم. و رغم ما انتبه الواقع العملي من قصور أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، فقد تبناها المشرع الجزائري و صادق على المعاهدة مبكرا عام 1964 و ضمن القانون البحري جل أحكامها مع اختلاف طفيف في بعض المسائل.

هذا الذي تعتربه الكثير من النقائص في مجال توفيره الحماية اللازمة للشاحنين، خاصة و أن الجزائر تعتبر دولة شاحنة.

sommaire

Le commerce est principalement l'échange de biens et de produits entre les gens, qu'ils soient dans un pays ou dans des pays différents, et le plus souvent ne consomme pas ce qui est produit au même endroit mais transféré ailleurs, et le transport est le moyen de communication le plus important de notre temps. Ce dernier est varié dans sa polyvalence et portée, qui peut être piloté par avion, ou par terre par des véhicules, et peut être par la mer et par des navires. Toutefois, dans le domaine du commerce, en particulier des affaires étrangères, le transport maritime de marchandises constitue le principal type de transport, représentant environ les trois quarts du commerce international.

Surtout que le sujet n'a pas reçu suffisamment d'étude et d'analyse dans les règles législatives algériennes, surtout après les nombreux amendements qui permettraient aux personnes physiques et morales privées d'entrer dans ces informations légales, ce qui devrait entraîner de nombreux litiges dans ce domaine. Traiter avec eux en décidant des dispositions ou des décisions en accord avec les orientations économiques de l'Etat et atteindre ses objectifs d'attraction des investisseurs étrangers et en les rassurant sur la gestion de leur capital comme c'est le cas dans tout autre pays développé.

Cette étude nous montre le rôle effectif du contrat de transport maritime de marchandises dans le connaissance, le pilier du commerce maritime, sans lequel ce commerce ne bouge pas de la manière nécessaire et régulière. Malgré le fait que les dispositions pratiques du Traité de Bruxelles de 1924 ont été ignorées, il a été adopté par le législateur algérien et ratifié le traité au début de 1964. Les dispositions du Traité de Bruxelles de 1924 comprenaient un large éventail de dispositions.

Ce qui se caractérise par de nombreuses lacunes dans le domaine de la fourniture de la protection nécessaire aux expéditeurs, d'autant que l'Algérie est un Etat de camion.