

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: 03

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون الخاص

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

# عقد النقل البحري للبضائع

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الخاص

تحت إشراف الأستاذ :

حيثالة معمر

الشعبة: الحقوق

من إعداد الطالب :

سعيد سعيد

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

بن عوالي على

الأستاذ

مشرفا مقرا

حيثالة معمر

الأستاذ

مناقشا

زواتين خالد

الأستاذ

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/07/09

# شكر وتقدير

نحمد الله ونشكره على فضله و نعمه ، وعملا بسنة نبينا محمد  
صلى الله عليه وسلم وتبعا لهديه فشكر الناس من  
شكر الله تعالى .

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

لهذا أتقدم بالشكر الجزيل و الامتنان الخالص إلى :

الأستاذ

**"حيتالة معمر"**

على قبوله الإشراف على مذكرة تخرجي لنيل شهادة الماستر وعلى كل ما

قدمه لي من عون

والى كل أساتذتي في كلية الحقوق والعلوم السياسية

وكل من مد لي يد العون من قريب او بعيد بالكثير او القليل

# الإهداء

الى شعاع النور ودافعي في الحياة الى أعظم الأمهات..... أمي رحمها الله

إلى سبب طموحي في الحياة وبذرة حلمي ..... والدي رحمه الله

إلى رفيقة دربي .....زوجتي وإبنتي

الى الحُضن و الأمان.....إخواني

الى من شاركوني دربي .....أصدقائي و أحبتي

الى كل هؤلاء اهدي هذا العمل .

# المقدمة

يشكل البحر أهمية حيوية في حياة الإنسان و الشعوب، إذ أنه كان منذ القدم أداة الاتصال بين الأمم حلقة الالتقاء الحضاري بين الشعوب.

حيث يعتبر النشاط البحري في أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشارا، لاسيما أن البحار و المحيطات تمثل حوالي 71% من مجموع السطح الكلي للكرة الأرضية، لهذا تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم و الأكبر، و هذا يسبب انخفاض تكاليف النقل البحري و سهولته مقارنة بأجور و صعوبات النقل البري، الذي يتم بواسطة السكك الحديدية و السيارات و الشاحنات و غيرها.

يعتبر النقل عمل مادي يتمثل في تحريك الأشخاص أو الأموال (الأشياء من مكان لآخر بواسطة أداة نقل، وقد ارتبطت المعاملات التجارية بالنقل منذ أقدم العصور و تجد ذلك واضحا في الحضارات القديمة مثل حضارة الفراعنة و الفينيقيون و الإغريق فقد ازدهرت التجارة في هذه العصور.

و في عصرنا الآن فإن تقدم و ازدهار المعاملات التجارية يعتمد على ما يتم إحرازه من تقدم في وسائل النقل المختلفة فهو خدمة لا غنى عنها لتداول الثروات.

و عملية النقل كتصرف مادي ترتبط بشكل كبير بتصرف قانوني، يربط بين القائم على وسيلة النقل و مالك الأشياء المراد نقلها، و هو ما يطلق عليه "عقد النقل" الذي بمقتضاه يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل للأشياء المراد نقلها.

وتختلف صفة عقد النقل باختلاف المكان الذي يبرم فيه و الوسيلة المستخدمة في النقل، فقد يتم النقل على سطح اليابسة و يكون ذلك إما بالشاحنات أو القطارات أو السيارات، و هذا ما يطلق عليه النقل البري أما إذا تمت عمليات النقل عبر البحار عن طريق السفن فيطلق عليه النقل البحري"، و إذا ما تم النقل عبر الجو عن طريق الطائرات فيطلق عليه "النقل الجوي

و كما تختلف صفة النقل تبعا لمحل العقد و ما إذا كان المراد نقله أشخاصا فيطلق عليه "عقد نقل أشخاص" أما إذا كان المراد نقله هو البضائع فيطلق عليه "عقد نقل البضائع".

وقد استتبع مع هذا التطور اختلاف النظام القانوني للنقل تبعا لاختلاف وسيلة النقل و الوسط الذي يؤدي فيه، بحيث وجد نظام قانوني خاص لكل من النقل بمختلف أقسامه البري الجوي و البحري

و يلاحظ أن النقل البحري يخضع لقواعد خاصة يضمنها القانون البحري و معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد سندات الشحن و الموقعة في 25 أوت 1924، إلا أن عجز هذه الاتفاقية في الواقع المعاش عن مواكبة التطور الاقتصادي لكونها كانت تخدم مصالح الدول الناقلة أكثر من الدول الشاحنة، و على هذا الأساس برزت الحاجة إلى تغيير هذا الوضع إلى أن ظهر البروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل في سنة 1968، و تم تعديل هذا الأخير ببروتوكول سنة 1997، و قبل ذلك وقعت اتفاقية هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978، و التي استمد منها المشرع الجزائري معظم أحكامه.

### أهمية الموضوع:

و تتجلى أهمية النقل البحري في تنمية المبادلات التجارية الداخلية و الدولية، خصوصا بالنسبة للدول التي تتوفر على واجهة بحرية على الأقل نظرا لما يتميز به هذا النوع من النقل من سمات يستمد منها من طبيعة البيئة البحرية، كانهخفاض التكاليف مقارنة مع بعض طرق النقل الأخرى إلى جانب الإمكانية الضخمة التي توفرها السفن في نقل البضائع بالمقارنة مع الوسائل الأخرى.

كما لا تخفى أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان، فالنقل من جهة هو عصب حركة تداول الثروات، ذلك أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيرا نقل الأشياء من مكان إلى آخر، أي نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها.

## الهدف من الموضوع:

إن دراسة موضوع عقد النقل البحري هو عمل يتوخى تحقيق جملة من الأهداف؛ أهمها الاطلاع على جزء مهم من القانون الخاص، ألا وهو القانون البحري بوجه عام، كان يستهدف الموضوع التعرف على مختلف الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي ظهرت من أجل ضبط هذا الوضع، و لعل أهمها تتمثل في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات

الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 و المسماة بمعاهدة بروكسل، و كذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في 31 مارس 1978، و التي جاءت لتحل مكان معاهدة بروكسل.

كما تجدر الإشارة للتعرف على التشريعات الوطنية بما فيها الجزائر، التي وضعت حيزا هاما في قوانينها الداخلية من اجل وضع إطار قانوني للنقل بموجب سندات الشحن.

## أسباب اختيار الموضوع:

إن أهمية الموضوع المذكورة سابقا، و عزوف الباحثين عن الاهتمام به (الموضوع) مقارنة بقضايا أخرى من القانون الخاص، و مدي ازدياد الحاجة لاستيعاب مثل هكذا مواضيع تزداد أهميتها مع التوجه الاقتصادي و الاجتماعي للدول من بينها الجزائر نحو المزيد من الانفتاح الاقتصادي.

كما أن موضوع "عقد النقل البحري" يعد أهم المسائل التي عالجها القانون البحري و الاتفاقيات الدولية من حيث الالتزامات المترتبة في ذمة طرفية، خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح امام القضاء.

كلها عوامل كانت دافعا و سببا جعلني أختار البحث في هذا الموضوع لإنهاء هذه المرحلة من تكويني العلمي.

الدراسات السابقة:

من الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع نذكر، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه من إعداد الباحث، يسعيد مراد، تحت عنوان "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - فيها اعتمد الباحث على المنهج المقارن، فقارن بين الأحكام التي جاءت في كل من القانون الجزائري و القانون المصري و نصوص اتفاقيتي بروكسل لعام 1924 و هامبورغ لسنة 1978.

أما في هذه الدراسة فقد تطرقنا إلى عقد النقل البحري بوجه عام.

### الصعوبات:

لا يخلو أي بحث كان من عراقيل مهما اختلفت، حيث صادفتنا مشكلة ضيق الوقت أو العمر القصير للسداسي للإمام بموضوع دراسي و جمعنا للمعلومات الكافية. طرح الإشكالية:

إن الاستفسارات التي تطرح بشأن عقد النقل البحري عديدة، سواء تعلق الأمر بنقل دولي أو داخلي، وهي تدور في مجملها حول طبيعة أحكام عقد النقل البحري سواء من حيث شكل العقد و تداوله و وظائفه و البيانات المدونة به، و من حيث مضمونه هذا المعرفة الحقوق و الالتزامات المتبادلة بين أطرافه و بيان العناصر التي تحدد المسؤولية و أساسها، و نطاقها و طرق دفعها .

لكن هذه الاستفسارات كلها تصب في إشكاليتين رئيسيتين اثنتين:

أما الإشكالية الأولى فهي تتعلق بالأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع؟ و من ثم يمتد هذا الطرح ليشمل إثبات عقد النقل البحري و آثاره فنتساءل عن تحديد مختلف الالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري؟

أما الثانية، تتعلق بمسؤولية الناقل البحري للبضائع و ما تثيره من إشكالات قانونية سواء الوطنية أو الدولية تدور أساسا حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فعلى أي أساس تقوم هذه المسؤولية و ما هو نطاقها و كيفية الإعفاء منها؟.

اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالات التي أثارها طبيعة موضوع الدراسة الاعتماد على منهجية وضمنا من خلالها منهجين مختلفين التحليلي و المقارن. اما اعتمادنا على المنهج التحليلي فقد تم توظيفه، على اعتبار أن القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية هي الأصل و تلك الواردة في القانون البحري و الوانين الوطنية الأخرى هي الجزء أو الفرع.

امام استخدام المنهج المقارن قد بدى لنا ضروريا في موضوع كهذا أن نقارن و أن نقارب بين مختلف الاتفاقيات و المعاهدات الدولية بينها و بين القانون البحري الجزائري و القانون المصري البحري في جزء أو بعض من عناصر الموضوع.

إنه و لما سبق، سنتناول عقد النقل البحري وفق فصلين منفصلين لنبين في الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري، و يندرج تحته مبحثين اثنين نتطرق في الأول إلى مفهوم عقد النقل البحري و المبحث الثاني إثبات عقد النقل البحري و آثاره. اما الفصل الثاني سنتناول فيه مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفق مبحثين اثنين نعرض في الأول أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، و المبحث الثاني دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

# الفصل الأول

يأتي النقل في طبيعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية. و يعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، اذ لا يأتي انجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان لآخر<sup>1</sup>

أن عقد النقل البحري لا يختلف في جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى، الا فيما يتعلق باستخدام وسيلة محددة في تنفيذه هي السفينة.<sup>2</sup>

نظرا للمخاطر التي يتعرض اليها الناقل البحري فقد أخضع المشرع الجزائري النقل البحري القواعد قانونية خاصة، حيث خصص الباب الثالث لنقل البضائع من الكتاب الثاني الاستغلال التجاري للسفينة في المواد من المادة 738 الى 816، فحدد اولا الأحكام العامة ثم النظام القانوني للنقل البحري للبضائع.

إنه و كما تقدم تنقسم الدراسة في هذا الفصل الى مبحثين اثنين : المبحث الأول تناول فيه مفهوم عقد النقل البحري، أما في المبحث الثاني سندرس اثبات عقد النقل و الاثار المترتبة او المتبادلة في ذمة طرفية.

### المبحث الأول : مفهوم عقد النقل البحري :

يعد عقد النقل البحري Contract of Carriage by Sea من اهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة للملاحة البحرية، و من ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية بالغة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل السلع و تبادلها بين مختلف الجهات. ذلك أن ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية جعل انعدام احدهما يعلم الاخر، فلا يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية و لا مجال للتجارة الدولية بدون النقل البحري.

1- هاني دويدار، موجز القانون البحري، د.ط، (مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999)، ص 47.  
2- هناك نوعان من النقل البحري، نقل البضائع و نقل الأشخاص، و جرى العرف على أن عبارة النقل البحري" يستعمل للدلالة على نقل البضائع يحرا، إذ نقل البضائع أهم أنواع النقل البحري على الإطلاق.

حيث تجدر الإشارة الى تحديد معالم هذا المبحث ذلك بإعطاء تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للتشريع الوطني، و كذا طبقا لعقاقات الدولية، و تحديد خصائصه الجوهرية (المطلب الأول)، و تميزه عن مختلف العقود المشابهة له.

### المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه:

أن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من انشاء السفينة، و تلك أما بقيام مالكيها بنقل البضائع عليها، و بالتالي تتحدد صفة الناقل و الشاحن و في نفس الوقت المرسل اليه، و من ثم لا تور اي مشكلة بخصوص عقد النقل و هو ما يقتضي استبعاد هذه الصورة من صور الاستغلال من الدراسة. وقد يكون استغلال المالك السفينة بتأجيرها للغير، و صور تأجير السفينة ثلاث: ايجار سفينة غير مجهزة، ايجار سفينة مجهزة بالمدة و ايجار سفينة مجهزة بالرحلة، و هذه كذلك مستبعدة، كون أن عقد تأجير السفينة يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام القانوني لعقد النقل البحري

### الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع:

اختلف الفقهاء في توحيد تعريف لعقد النقل البحري للبضائع بالرغم من ان اغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه.

و عقد النقل البحري - بالمعنى الدقيق المعروف الآن - هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكا او مجهزة او مستأجرا لسفينة) بأن ينقل بضائع بحرا لحساب شخص اخر هو الشاحن لقاء اجر معلوم<sup>1</sup>، كما يعرف على أنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه القائل بان ينقل بضائع معينة من ميناء الاخر مقابل أجر يلتزم الاخر به (الشاحن).

و من ثم لا يعتبر نقلا بحريا استغلال المالك سفينة في نقل بضائعه الخاصة. و هذه الظاهرة كانت شائعة في القديم، و لكنها اصبحت نادرة الوقوع اليوم، و لل نجد لها مثالا

1- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في التنقل البحري، ط2، (مصر: منشأة المعارف، 2002)، ص5.

الا بالنسبة لشركات البترول التي تملك عددا من الصفن لنقل البترول من مكان استخراجها الى الخارج.<sup>1</sup>

و يلاحظ اننا نستعمل عبارة "النقل البحري" للدلالة على النقل البحري للبضائع باعتباره أهم أنواع النقل البحري.

### أولا- تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري:

طبقا لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري يعر عقد النقل البحري على انه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء اخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافاة له المسماة اجرة الحمولة "

كما أوضحت المادة 739 على انه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليها والي ممثله القانوني.<sup>2</sup>

أن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري هو تعريف جامع، و حسنا ما فعل عندما نص على ضرورة كل ميناء الشحن و التفريغ بحريين و هذا ما أغفلته اغلب التعريفات الفقهية.

غير انه يؤخذ على هذا التعريف انه لم يورد تحديد المقصود من البضائع، و هل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع الى الحاويات و هل البضائع في المفهوم التشريعي هي كل المنقولات مادية كانت او حية. و للإلمام بمفهوم عقد النقل البحري يجب استعراض جملة العناصر المكونة له و التي أشارت اليها كل من معاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة "ب" و المادة 738 من القانون البحري الجزائري و التي تتمثل في الاتي:<sup>3</sup>

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، لط، (مصر: دار المطبوعات الجامعية، 2000)، ص 283.

2- أما المشرع الفرنسي فعرفه في المادة 15 من قانون 1966/06/18 بأنه عقد يلزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجرة

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2012، ص 17

أولاً: عملية النقل تتم بعقد بحيث يعرف العقد وفقاً لنص المادة 54 من القانون المدني الجزائري انه "اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين، يمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما". وفي عقد النقل البحري للبضائع يكون الالتزام بفعل النقل التغير المكاني للشيء، أي نقله من مكان الأخر.

ثانياً: موضوع النقل و هي البضائع الممثلة في الأموال و الأشياء و البضائع، و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي تذكر في النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة، و هذا ما حددته نص المادة الأولى فقرة "ج" من معاهدة بروكسل.

ثالثاً: يعتبر النقل بحريا اذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع و تمت العملية بحرا، و هو النقل البسيط كما قد يكون مختلطاً كما لو تم جزء منها بحرا، و الجزء الاخر يتم برا او جوا، في هذه الحالة يطبق القانون البحري على المرحلة البحرية، أما بالنسبة للأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها و هذا ما أورده نص المادة 769 قانون بحري جزائري.

رابعاً: ايصال البضاعة من مكان لأخر، بحيث تتم عن طريق البحر مقابل أجره النقل حيث الاتفاق الوارد في العقد بين طرفيه.

### ثانياً- تعريف عقد النقل البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية:

يختلف تعريف عقد النقل البحري للبضائع باختلاف النصوص الواردة في المعاهدات الدولية و التشريعات الوطنية. فتنوع معظم دول العالم المهتمة بالتجارة البحرية عن عضوية معاهدة بروكسل 1924 او بروتوكولاتها 1968-1978<sup>1</sup>، و بين اتفاقية هامبورغ<sup>2</sup> 1978. لذا جاءت المبادرة من طرف اللجنة البحرية الدولية في ادخال تعديلات جديدة على

1- معاهدة بروكسل لسنة 1924، و التي تعرف باسم قواعد لاهاي، و عملت بموجب بروتوكول منة 1968، ثم علت سنة 1979، بحيث يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي و تعديلاتها حالياً 48 دولة.

2- اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 و التي تعرف باسم قواعد هامبورغ، و يبلغ عدد الدول الأعضاء فيها إلى 34 دولة.

معاهدة بروكسل 1924، إلى أن الإرادة الدولية اتجهت نحو احداث اتفاقية جديدة، حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللجنة البحرية الدولية فكرس فريق العمل جهوده لإعداد الاتفاقية منذ 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تقويضا خاصا بفتح التوقيع لجميع الدول على الاتفاقية يوم 2009/09/23 في مدينة روتردام الهولندية.

أ- **اتفاقية بروكسل 1924:** تقضي المادة "1" الفقرة تبة عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المشية بسند شحن او بائه وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، و كذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن، و تقضي نفس المادة في الفقرة د أن نقل البضائع في ظل المعاهدة يبدأ من الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها منها، فالمعاهدة ان تجزء عقد النقل إلى مراحل ثلاثة: الأولى من وقت تسليم البضاعة للناقل الى وقت بدء الشحن، و الثانية من وقت الشحن الى التفريغ و الثالثة من نهاية التفريغ الى وقت تسليم البضاعة فعلا للمرسل اليه، و المرحلة الثانية فقط هي التي تخضع للمعاهدة، بينما تخضع المرحلتان الأولى و الاخيرة للقانون الوطني او ما تشير به قاعدة الاسناد، و ليس معنى ذلك أن هاتين المرحلتين انفصلتا عن عقد النقل البحري بل ما هناك أن المعاهدة<sup>1</sup> ارادت تركها للقوانين الوطنية.

وتبدو أهمية ذلك من حيث انه اذا تضمنت عند الشحن شروطا بالإعفاء من المسؤولية كانت باطلة بالنسبة لما يقع في المرحلة الثانية، و صحيحة بالنسبة لما يقع في المرحلتين الأولى و الثانية طبقا للقوانين الوطنية.

ب- **معاهدة هامبورغ 1978:** عرفت الفقرة "6" من المادة 1 عقد النقل البحري بانه عقد يتعهد الناقل بموجبه بان ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء الى اخر لقاء اجرة .

1- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، تط، (مصر: منشأة المعارف، دس من)، ص ص 391-420.

و عبارة "بطريق البحر" يمكن أن تقصر بحيث يستبعد نقل البضائع خلال الانهار و البحيرات فاذا صح ذلك فان النقل خلال البحيرات و الأنهار لا يعطيه تعريف عقد النقل. ومن ناحية اخرى فان التقصير الدقيق لكلمة "ميناء" يعني ميناء بحري و مع شيء من المرونة في التفسير فالتفسيرات الميناء النهري ينصرف اليه التعريف. اما عما ورد بالنص من أنه: "لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر و كذلك نقلا بوسيلة أخرى عقد نقل بحري الا في حدود تعلقه بالفعل بطريق البحر.

فقد قصد به تقادي ما تذهب اليه بعض التفاعيات النقل الأحادي الوساطة من تطبيق نصوصها خارج حدودها التقليدية أي على وسائل نقل اخرى مما قد يثير تعارضا بين اتفاقيتي احادي الوساطة، و لما كان الأونكتاد - عند دراسة اتفاقية هامبورغ<sup>1</sup> - بعد مسودة اتفاقية للنقل متعددة الوسائط، فقد رئي انه من الأفضل أن يذكر في اتفاقية هامبورغ و بوضوح انها تنطبق فقط على عقود النقل البحري نظرا لأنه كان يجري اعداد مسودة اتفاقية النقل متعددة الوسائط و التي وقعت في 24 مايو سنة 1980.

### ج- قواعد روتردام 2008:

يختلف تعريف عقد النقل البحري للبضائع باختلاف النصوص الواردة في المعاهدات الدولية و التشريعات الوطنية بالنسبة لقواعد روتردام عرفت عقد النقل البحري في الفترة 1 في المادة الأولى، بانه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل، و يجب أن ينص العقد على النقل بحرا، و يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل اخرى اضافة الى النقل البحري، و حقيقة الامر ان النقل متعدد الوسائط<sup>2</sup> هو في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع، معنى ان واسطة النقل ليست بالشيء الجديد، ولكن الجديد هو النظام القانوني

1- أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، تط، (مصر: منشأة المعارف، دس من)، ص 39.

2- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة بومرداس، كلية الحقوق، شعبة الحقوق الأساسية و العلوم السياسية، 2013، ص 7.

الذي يحكم، و يربط الوسائط المختلفة كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط "transport multimodal".

وجاءت المادة 2 / 1 في نفس القواعد بمصطلح جديد و هو العقد الكمي و يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. و يمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى او حدا اقصى او نطاقا معيناً.

### الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع:

يتميز عقد النقل البحري بجملة من الخصائص فهو عقد رضائي و ملزم للجانبين، و هو من عقود الإذعان، و عقد تجاري، و سنيين هذا بالتفصيل فيما يلي:

**اولاً- عقد النقل عقد رضائي و ملزم للجانبين :** عقد النقل البحري عقد رضائي يلزم و يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين الناقل و الشاحن دون حاجة لاتباع شكل خاص، و لا يمنع العقد من أن يكون رضائياً اشتراط اثباته بالكتابة، فهذه الاخيرة مشترطة فقط للإثبات و ليس للانعقاد<sup>1</sup>.

اما بالنسبة لسند الشحن البحري الذي يصدره الناقل الى الشاحن و الذي تدور حوله جل احكام النقل البحري للبضائع فيتحدد دوره في اثبات العقد.

و على هذا النحو، عقد النقل عقد ملزم للجانبين<sup>2</sup> ينشئ التزامات متقابلة في ذمة عاقيه، فالمقاول يلتزم بشحن البضائع و تفرغها و كذا ما قد يعهد اليه من اعمال متصلة بهما، في حين يلتزم المتعاقد معه بدفع أجرة النقل المتفق عليها.

**ثانياً- عقد النقل البحري من عقود الإذعان:** الأصل في شروط عقد النقل هي محل مناقشة و بحث من أطرافه. بيد أن الحاصل عملاً انه ليس بإمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي

1- محمد السيد الفقى، القانون البحري، لط، (مصر: دار الجامعة الجديدة، 2007)، ص 311.

2- كمال حمدي، عقد الشحن و التفرغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 106.

يعرضها له الناقل ثم هو مضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من احتكار فضلا عن تماثل شروط النقل.

و بذلك أصبح عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان<sup>1</sup> التي يقتصر فيها القبول على مجرد التسليم بشروط مقررة توضع من قبل الموجب و التي لا يقبل فيها اية مناقشة. و يخضع تفسير عقد الإذعان للقواعد الواردة في القانون المدني، و يكون كذلك عندما لا يساوي الطرفان من حيث القوة الاقتصادية<sup>2</sup> لكل منهما، فلا يمكن اعتبار العقد عقد اذعان اذا ما كان الشاحن شركة متعددة الجنسية.<sup>3</sup>

كما يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من قبل عقود الإذعان حيث ينفرد الناقل البحري بتحديد مضمونه الاتفاقي و لا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط و ما يضمنه العقد من بنود و مؤدى ذلك أن شركة التجهيز تحدد مسبقا شروط العقد العامة، و لا يكون للشاحن إلا قبولها كاملة فينعد العقد، أو يرفض جملة فلا يقوم العقد.

**ثالثا: عقد النقل تجاري:** تقضي نص المادة "02 في فقرتها الثامنة من القانون التجاري الجزائري أن كل مقاوله الاستغلال و استعمال النقل يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع<sup>4</sup>.

كما أكد المشرع الجزائري في نص المادة "03 من القانون التجاري على أنه يعتبر عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية يعتبر عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية يعتبر عملا تجاريا بحسب الشكل.<sup>5</sup>

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، قط، (مصر: دار الفكر الجامعي، 2009)، ص 287.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط3، (الأردن: دار الثقافة، 2012)، ص 136.

3 - <http://www.droitentreprise.org>

4- تنص المادة "02 من القانون التجاري على أنه: يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه: كل مقاوله لاستغلال النقل و الانتقال

5- تنص المادة 03 من القانون التجاري على أنه: يعد عملا تجاريا بحسب شكله: التعامل بالسفينة بين كل الأشخاص،

الشركات التجارية، وكالات و مكاتب الأعمال مهما كان هدفاء العمليات المتعلقة بالمحلات التجارية، كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية.

يربط عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين اثنين الناقل البحري و الشاحن. و يعد العقد تجاريا دائما بالنسبة الى الناقل، أما بالنسبة للشاحن يذهب الفقه الى التمييز بين فرضين:

1- ان يكون الشاحن تاجرا و يكون ابرام عقد النقل متصلا بنشاطه التجاري ففي هذه حالة يعتبر العقد تجاريا بالنسبة اليه تطبيقا لنظرية الاعمال التجارية بالتبعية .

2- الا يكون الشاحن تاجرا و يبرم عقد النقل البحري لنقل الاغراض خاصة به الى البلد سوف ينتقل اليه و يستقر فيه ، في هذه الحالة لا يعد العقد عملا تجاريا بالنسبة اليه ، وهنا ياخذ بوصف العمل المختلط في العلاقة بين المتعاقدين .

و يترتب على اعتبار عقد النقل من الاعمال التجارية ضرورة اعمال النظام القانوني للاعمال التجارية و التي يميزها عن غيرها من الاعمال التجارية<sup>1</sup>.

#### المطلب الثاني : تميز عقد النقل عن غيره من العقود المشابهة

هناك عدة مصطلحات تقترب حول موضوع الدراسة منها : عقد العمل البحري ، عقد القطر البحري ، عقد ايجار الفينة ... الخ ، لهذا وجب علي ان اقف عند كل مصطلح على حدة و اعكيه تصريفا خاصا به حتى لا يكون هناك مزج و " خلط " بين المصطلحات هذا حتى نميز بين النقل البحري و غيره من طرف استغلال السفينة من مكان او من جهة لآخرى لقاء اجر متفق عليه الطرفين .

لهذا سنتناول من خلال هذا المطلب تميز عقد البيع عن غيره من العقود المشابهة في أربعة فروع على النوح التالي :

#### الفرع الأول : تميزه عن عقد العمل البحري

عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في السفينة مقابل أجر تحت إشراف متجهز او ريان ، بحيث يسري العقد على الاشخاص الذين يعملون على ظهر

1- هاني دوينار ، موجز القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 158 .

السفينة و بالتالي يستبعد الأشخاص البريون ( كوكلاء البحريون او المقاولون البحريون ، وكيل السفينة والسمسار البحري ) .

و يرى الدكتور بلال وفاء محمدين أن عقد العمل البحري يخضع لنصوص القانون المدني في شأن عقد العمل فيما لم يرد بشأنه نص، و فيما لا يتعارض مع طبيعة العمل البحري<sup>1</sup>، ولكن هذا العقد له طبيعة قانونية خاصة تميزه عن غيره من العقود.

كما يشترط لانعقاد هذا العقد توافر الشروط الموضوعية العامة لسائر العقود من رضاء و محل و سبب، و في الأصل أن المجهز هو الذي يبرم العقد مع البحار، و لكن جرت العادة بان يتولى الريان ابرام العقد ذلك بوصفه وكيلا عن المجهزه

إلى جانب الشروط الموضوعية هناك عدة شروط اساسية واجب توافرها فيمن يعمل بحارا و هذه الشروط هي: شرط السن، شرط اللياقة الصحية و شرط الكفاية الفنية.

**1- شرط السن:** يشترط فيمن يعمل بحارا الا يقل عمره عن ثمانية عشرة سنة ميلادية، فلا يجوز تشغيل الصبية في حجرة الآلات بالسفن، ولا يجوز تشغيل البحار الذي تقل سنه عن خمسة عشر سنة على اسفينة الا اذا كان يعمل على السفينة ذاتها ابيه او اخوه، او عمه او خاله او جده. و يجب توقيع الكشف الطبي على البحار الذي تقل عمره عن خمسة عشر عاما بصفة دورية منتظمة مرة على الاقل كل ستة اشهر.

**2 - شرط اللياقة الصحية:** لم يعرض القانون لهذا الشرط، بل هي لوائح صادرة في شأن العمل البحري<sup>2</sup> أي ما يجب توافره فيمن يعمل ملاحا (بحارا) من الجهة الصحية:

أن يكون جسمه ناميا نموا طبيعيا خاليا من الأمراض العضوية و الوظيفية التي تمنعه من القيام بوظيفته، كما يجب اجراء الكشف الطبي على البحار، على أن يشمل اختبار البصر و الأمراض الجراحية و أمراض العظام و المفاصل، و امراض الجهاز التنفسي الدموي و

1- ايمان الجميل، عقد العمل البحري، تط، (مصر: المكتب الجامعي الحديث، 2014)، ص 12.

2- محمود فريد العريفي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، تط، (مصر: دار الجامعة الجديدة، 2002)، ص

امراض الجهاز الدوري و الأمراض العقلية و العصبية و كل الأمراض غير القابلة للشفاء او المزمنة التي من شأنها أن تمنع اللياقة الصحية بحيث يجوز للجنة الطبية اعتبار الملاح (البحار) غير لائق ولو لم يكن مصابا بأحد الأمراض المذكورة هذا اذا رات ان مرضه يؤثر في كفاءة عمله.

**3 - شرط الكفاية الفنية:** يلزم القانون حصول الريان و ضباط الملاحة و المهندسين البحريين على شهادات معينة تؤهلهم لأداء أعمالهم و وظائفهم على متن السفينة، بحيث لا يجوز لا يجوز استخدام اشخاص غير متمتعين بالمؤهلات و الكفاءات المطلوبة، و تعد السفينة في هذه الحالة غير صالحة للملاحة البحرية هذا ما يثير مسؤولية المجهز و الوظائف التي يجوز لحملة الشهادات شغلها و الشهادات هي: شهادة ريان، شهادة ضابط ملاح اول، شهادة ضابط ملاح ثان، شهادة ضابط ملاح ثالث، شهادة كبير مهندسين بحريين، شهادة مهندس ثان بحري، شهادة مهندس ثالث بحري. كما يحدد القانون الشروط الواجب توافرها للحصول على أي من هذه الشهادات.

### الفرع الثاني: تميزه عن عقد القطر البحري:

هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم. و هذا ما تضمنته نص المادة 860 من القانون البحري الجزائري بنصها " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر و مقابل مكافاة بخدمات القطر بواسطة سفينة<sup>1</sup>.

على ضوء هذا التعريف لا يمثل القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد تنفيذ العقد قطر و لا يعدوا الأمر سوى عملية مادية لا ترتب حسب الاصل آثارا قانونية.

1- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التعليم العالي و البحث العلمي، أمر رقم 76-80 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية، عند 29، المؤرخة في: 10 أبريل 1977.

عقد القطر البحري، عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب و القبول على موضعه دون الحاجة لاتخاذ أي إجراء شكلي آخر، و لا تشترط الكتابة لإثباته<sup>1</sup>.

كما أنه يعد من العقود الملزمة للجانيين اذ يفرض التزامات على عاتق كل من مجهزي سفينة القطر و السفينة المقطورة فيلتزم مجهز سفينة القطر بإنجاز عملية القطر المتفق عليها، و يقضي المر توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص بسفينة القطر، فيجوز بالتالي لمجهز القطر توفير احدى السفن المملوكة له لتنفيذ عقد القطر. كما يعتبر من عقود المعاوضة اذ يضطلع به مشروعات ذات طابع رأسمالي تهدف إلى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر، حيث أن مالك السفينة المقطورة يلتزم بدفع مكافأة تحدد بناء على اتفاق الطرفين و في حالة عدم وجوده بموجب التعريضة، أو يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف و في حالة عدم وجودها يجب دفع مكافأة عادلة، هذا ما أورده نص المادة 685 من القانون البحري الجزائري.

#### الفرع الثالث: تميزه عن عقد ايجار السفينة:

يعتبر عقد ايجار السفينة اقدم في الظهور من عقد النقل البحري بسندات الشحن، و تلك الان التاجر كان يلجا في بداية الامر الى مشارطات الايجار لاستئجار سفينة<sup>2</sup> او اكثر لنقل بضائعه، و كان عقد ايجار السفينة بخضوعه لميدا سلطان الارادة و تجرده عن الشكلية، فشروط العقد تناقش بحرية وفقا لمصالح المتعاقدين، فمشارطة الايجار "la charte partie" هي التي تحدد الالتزامات المتبادلة للطرفين، كتلك الشروط المقترحة فقها او المنظمة قانونا لم تكن الا في نطاق محدود حسب ما جرى عليه العمل، حيث ظل الامر على هذا النحو حتى

1 – Fatima BOUKHATMI, les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, DMF, 03-2008 n° 690.

2- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، (مصر: دار النهضة العربية، 2005)، ص 4.

القرن التاسع عشر . منذ هذا التاريخ بدا يظهر شكل جديد من اشكال التنقل البحري و هو النقل بسندات الشحن.

حيث تعرض المشرع البحري الجزائري الى عقد ايجار السفينة من خلال الباب الثاني من الكتاب الثاني الاستغلال<sup>1</sup> التجاري للسفينة، فتناولت نص المادة 640 من القانون البحري على انه: " يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر و يمكن ان يتم استئجار السفينة على اساس الرحلة او لمدة معينة او بهيكلها".

كما نصت المادة 641 من القانون البحري الجزائري بانه : تحدد التزامات و شروط و اثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية بيد انه لا يجوز للأطراف ادراج اشتراطات في عقد استئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل".  
عقد ايجار السفينة

من خلال التعريف السابق يستفاد من امور عدة تتعلق ببيان خصائص و تميزه عن عقد النقل البحري بوثيقة الشحن و هذا على النحو التالي:  
اولا- يلتزم المؤجر في عقد ايجار السفينة أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة معينة او جزء منها يقتصر التزام الناقل في عقد النقل البحري للبضائع على تقديم خدمة محددة للشاحن و هي نقل البضائع المشحونة بحرا من ميناء لأخر<sup>2</sup>، و على ذلك فبينما يكون التزام مؤجر السفينة التزام ببذل عناية، و يكون التزام الناقل البحري التزام بتحقيق نتيجة<sup>3</sup>، و الذي يبدا اشد من الالتزام بوسيلة التي يقع على عاتق مؤجر السفينة في مشاركة الايجار.

1- الباب الثاني استئجار العفن، المواد: 40-737 من القانون البحري الجزائري.

2 - E. du PONTAVICE, observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, 1987, P35.

3- تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنه: يعد التأقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها متى تسلمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"

ثانيا- من حيث محل العقد أن عقد ايجار السفينة يمكن أن يرد على سفينة كاملة أو جزء منها كما الحال في المشاركة بالرحلة فهي يمكن أن ترد على السفينة كلها أو على جزء منها سواء لرحلة معينة او عدة رحلات و على ذلك عكس عقد النقل بسند الشحن الذي ينصب على بضاعة معينة يلتزم الناقل بنقلها من مكان إلى آخر، فالتزام الناقل البحري بالتعليم المطابق لسند الشحن هو جوهر عقد النقل .

ثالثا- ان ايجار السفينة يمكن أن يرد على السفينة خالية من التجهيز (عارية)<sup>1</sup>، او مجهزة و هذا خلافا لعقد النقل بسند الشحن الذي لا يتم الا على سفن مجهزة و محلة تقديم خدمة يقدمها الناقل الشاحن و ليس تأجير مكان على ظهر السفينة.

رابعا- يتميز عقد ايجار السفينة بالخاصية المكتملة للنصوص التي تحكمه، فإرادة<sup>2</sup> الطرفان هي التي تحدد شروط العقد و تبين اثاره، فصوص القانون لا تنطبق الا في حالة تخلف هذه الشروط الاتفاقية، اما عقد النقل البحري بسندات الشحن فهو يخضع لقواعد ملزمة في تنظيمه خاصة فيما يتعلق بالتزامات الناقل و مسؤوليته.

خامسا- نظم المشرع البحري الجزائري عقد ايجار السفينة في المواد من 640 إلى المادة 737 الى جانب النصوص الخاصة بعقد النقل البحري في المواد من: 738 الى 816، كما نصت المادة 766 على عدم سريان احكام مسؤولية الناقل على النقال بمقتضى عقد ايجار السفينة الا اذا صدرت وثيقة شحن تنفيذ العقد ايجار السفينة، فتسري أحكام عقد النقل على علاقات النقل و الغير حائز وثيقة الشحن عن طريق التطهير.

1- المادة 723 من القانون البحري تقرر أنه التطبيق هذا القانون، فإن تأجير السفينة بهيكلها دون تجهيز، يماثل استئجار السفينة

2 – Martin REMOND Guillord, Droit maritime, 2eme édition, A.Pedome, Paris, 1993, P 299.

سادسا- لا يعد عقد ايجار السفينة عقد اذعان<sup>1</sup> d' adhesion اذ طرفا العقد يقفان على قدم المساواة من ناحية القوة الاقتصادية، و هذا خلافا لعقد النقل البحري الذي يعد من قبيل عقود الاذعان كما راينا سابقا في الخصائص.

#### الفرع الرابع: تميزه عن البيوع البحرية:

البيوع البحرية هي يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحرا. و هذه البيوع يطلق عليها في العمل عمليات التصدير و الاستيراد، و تقضي القيام بعدة اجراءات و العديد من الأعمال لكي تتحقق الصفقات، من بينها ابرام عقد النقل البحري، و اذا كان عقد النقل البحري يربط بصفة اساسية بين الناقل البحري و الشاحن الا ان العمل يشير الى تدخل طرف ثالث في كثير من الفروض يعرف بالمرسل اليه، و هو الشخص الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول،<sup>2</sup> ولا شك أن هذا الوضع يستند إلى علاقة سابقة بين الشاحن و المرسل اليه.

و تكون ذات اثر في مواجهة الناقل البحري بخصوص ما يتعلق بالنقل البحري و تنفيذه، اذ هي تحتم على الشاحن الاتفاق مع الناقل البحري على ان يتسلم شخص اخر البضائع في ميناء الوصول، و هذه العلاقة غالبا ما تكون عقد بيع.

بحيث يتم البيع البحري في ميناء القيام<sup>3</sup>، كما قد يتم في ميناء الوصول، و البيوع التي تتم في ميناء القيام في البيع "سيف او كاف"، و البيع تقرب" و البيوع التي تتم في ميناء الوصول هي البيع بسفينة معينة، و البيع بسفينة غير معينة.

**اولا: البيوع البحرية عند القيام: Les Vents Maritimes au Départ:** في البيوع البحرية عند القيام تنتقل ملكية البضاعة من البائع الى المشتري في ميناء القيام، و من ثم يتحمل المشتري مخاطر و تبعة هلاك البضائع عند نقلها بحيث منذ شحنها يعتبر مالكا لها.

1- كمال حمدي، القانون البحري، ط3، (مصر: منشأة المعارف، دس من)، ص 366

2- محمود فريد العربي، هاني نودار، مبادئ القانون التجاري و البحري، المرجع السابق، ص 203.

3- ينقسم هذا البيع إلى قسمين: البيوع في ميناء القيام التي هي أكثر أهمية و أكثر شيوعا (CIF أو CAF)، و البيع فوب، و يبرم في ميناء الوصول و هي السياقة في الظهور و الأقل انتشارا في الحياة العلمية.

ويأخذ هذا النوع من البيوع البحرية احذي الشكلين او الصورتين هما : البيع "سيف" والبيع "فوب".

أ- **البيع سيف : CIF** على المشتري أن يلاحظ أن البائع وفق هذا المصطلح "CIF"، ملزم بإجراء التأمين في حدود التغطية الدنيا فقط و اذا رغب المشتري في حماية أمنية أكبر، توجب عليه اما الاتفاق على ذلك مع البائع بالوضوح المطلوب، او انجاز الاضافة التأمينية المطلوبة بنفسه يتطلب هذا المصطلح من البائع أن يخلص البضاعة التصدير.

لا يستخدم هذا المصطلح الا في حالتي النقل البحري و النقل خلال الطرق المائية الداخلية فقط، و اذا اتجهت نية الأطراف هذا الى غير تسليم ما بعد اجتياز حاجز السفينة يتوجب استعمال مصطلح "CIF". البيع "سيف" او "كاف" هو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام، و يقوم البائع بشحن البضاعة على سفينة يختارها هو و يلتزم بالتأمين على البضاعة و ابرام عقد نقلها.

مصطلح سيف CIF هي عبارة مختصرة للكلمات الانجليزية الثلاثة:

(cost , insurance , freight) ، و يقابله بالفرنسية مصطلح (كاف. F. A .C )<sup>1</sup> ، اختصارا للكلمات الثلاث (cout , assurance , fret) ، التي تعني في اللغتين (الكلفة، التأمين، الشحن)، المقصود بها ثمن البضاعة بدل التأمين و أجرة الشحن ( النقل ).

ب- **البيع فوب: F.O . B** يعني مصطلح " F . O . B " تسليم متن السفينة " أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين. و هذا يعني أن على المشتري أن يتحمل جميع النفقات و اخطار الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فان هذا المصطلح يتطلب من البائع ان يقوم بتخليص البضاعة التصدير.

لا يستخدم هذا المصطلح التا في حالتي النقل البحري او لنقل خلال الطرق المائية الداخلية فقط.

1- أكرم يا ملكي عبد القادر، القانون التجاري، طاء، الأردن: إثراء للنشر و التوزيع، (2012)، ص ص 360-362.

و حين لا تكون نية الأطراف متجهة إلى تسليم البضاعة بعد حاجز السفينة، يتوجب استعمال مصطلح F.G . A<sup>1</sup> ، بحيث ترجع تسمية البيع F.O.B<sup>2</sup> الى الاصطلاح الانجليزي free on board و الذي يعني تسليم البضاعة على ظهر السفينة، و يترتب على ذلك أن مصاريف الشحن انما تكون على عاتق البائع ا وان الثمن الذي يدفعه المشتري يشمل كل من مصاريف الشحن و قيمة البضاعة.

بحيث قد يقتصر التزام البائع على تسليم البضاعة على رصيف الميناء، و يسمى البيع في هذه الحالة بالبيع فاس F.A.S، هذا اختصارا للمصطلح الانجليزي Free along side، و يتفق البيع فوب مع البيع سيف في كونهما من بيوع القيام. فالبايع في كل من النوعين يلتزم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، و من ثم تنتقل الملكية بمجرد الشحن الى المشتري و الذي يتحمل منذ ذلك الوقت مخاطر الطريق.

**ثانيا: البيوع البحرية في ميناء الوصول : Les Ventes à l'arrivée :** هذا النوع من البيوع البحري قليل في العمل، و هو يتجسد في تلك العملية التي يتعهد فيها البائع بتسليم البضاعة في ميناء الوصول، و عليه فهو الذي يبرم عقد النقل و هو الذي يتحمل الخطير و مصاريفها، و اذا شاء فيمكنه تأمين على البضاعة، فلا التزام عليه بذلك اتجاه المشتري ما دامت البضاعة ما زالت بضاعته و لن تنتقل ملكيتها إلى المشتري الا بتسليمها اليه في المكان المحدد و التزام البائع ينتهي بتسليم البضاعة في ميناء الوصول و لكن قد يتم الاتفاق على أن يقوم البائع بتسليم البضاعة في المخازن، الأمر الذي يتطلب منه<sup>3</sup> - فضلا عن عملية النقل البحري - عمليات نقل اخرى قد تكون برية او بالسكة الحديدية و ذلك تحت مسؤولية.

1 - <http://www.jedco.gov.jo>

2- أسامة حجازي المسدي، القواعد المنظمة للعقود البيوع و التجارة الدولية، تط، (مصر: دار الكتاب القانونية، 2010)، ص

.157

3 - <http://www.droitentreprise.org>

حيث أن في هذا البيع تتحدد البضاعة المباعة بحمولتها على السفينة، و الحمولة تتقرر بتسليم وثيقة الشحن، و وثيقة الشحن هي عقد يمثل البضاعة و الذي يمتلكه يمتلك البضاعة من وسط هو قبطان السفينة، و من حيث طبيعة العقد لا تنتقل ملكية البضاعة الى ممتلكها الا بعد وصول السفينة الى مرفأ الاستيراد و تسليم بوليصة الشحن الى الممتلك في الوقت المناسب حتى تتم له الحيازة.<sup>1</sup>

ان هذا النوع من البيوع أقل أهمية على غرار البيوع عند القيام لا يحقق المصلحة التجارية لأي طرفي البيع، و قد يكون البيع عند الوصول اما بسفينة معينة أو غير معينة و هذا ما ستراه فيما يلي :

أ- **البيع بسفينة معينة : par navire désigné** : و هو البيع الذي يتفق فيه الطرفان على كيفية تحديد السفينة التي يتم النقل بواسطتها فقد يتم تحديد السفينة باتفاق لاحق، فالواقع ان تحديد السفينة لا يعتبر من جوهر الاثار التي تترتب بصفة عامة على بيوع الوصول، فالملكية التقاء الطريق تظل للبائع، والمخاطر عليه، و بالنسبة للتسليم و دفع الثمن لا يكونان الا عند الوصول.<sup>2</sup>

ب- **البيع بسفينة غير معينة: Vente Sur Embarquement** : و يسمى ايضا Vente Par Navire designed، حيث تكون السفينة في هذا البيع غير معينة، و يلتزم البائع بموجب هذا النوع بنقل ملكية بضاعة معينة خلال مدة معينة على السفينة التي يتم بها نقل البضاعة، و حصل هذا النوع بعد تطور صناعة السفن، عندما تم اكتشاف البحار و تقدمت خطوط الملاحة البحرية، حيث أصبح تعيين السفينة غير ضروري بالنسبة للمشتري.

1- على مقلد، المطول في القانون التجاري، طا، ( لبنان: المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، 2008)، ص 905.

2- علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، لطة (مصر: دار الجامعة الجديدة، 2003)، ص 253.

فكانت حرية للبائع في اختيار السفينة<sup>1</sup> التي ستتولى عملية نقل البضاعة، و حل هذا النوع محل البيع بسفينة معينة، عندما كان تعيين السفينة ضروريا بالنسبة للمشتري، لأنه كان يهيمه معرفة السفينة، هذا حتى يطمئن على علامة الرحلة و سرعة السفينة.

---

1- عادل على المقدادي، القانون البحري، طاء، الأردن: دار الثقافة، (2009)، ص ص 161-162.

المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري و آثاره:

سبق تعريف عقد الناقل البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الطرفان الناقل بأن ينقل بضائع من ميناء لآخر، مقابل أجر يلتزم به الشاحن. إنه لما سبق سنخصص هذا المبحث المسألة إثبات عقد الناقل البحري (المطلب الأول)، و ذلك باستعراض أحكامه العامة من البيانات الواجب توافرها في مسند (وثيقة) الشحن إلى جانب التحفظات الواردة عليه، كما نعرض مختلف أشكال العقد و طرق تداولها، ثم الوظائف التي يؤديها باعتباره كأداة لإثبات استلام البضائع، و باعتباره كوثيقة لتمثيل البضاعة عبر النقل بحرا.

و بذلك يتسنى لنا الوقوف على الآثار المتردية أو المتقابلة في ذمة أطرافه الشاحن والناقل البحري (المطلب الثاني)، حيث يندرج تحته فرعين التين نخصص الأول للالتزامات الناقل البحري و نوضح في الفرع الثاني الالتزامات المترتبة على أصحاب الحق في البضاعة.

**المطلب الأول: إثبات عقد النقل البحري:**

حقيقة أن سند الشحن<sup>1</sup> Connaissance يلعب دور جوهريا في إثبات العقد، بل أن دوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد و تنفيذه حول هذا السند (الوثيقة) إذ يمثل البضائع فيجوز تداولها بتداوله، و يقرر لحامله الشرعي حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول.

و تعظم أهمية سند الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البضائع و هو الشاحن عن الشخص الذي يتسلمها من الناقل البحري بعد تمام النقل و يسمى بالمرسل إليه.

**الفرع الأول: أحكام سند الشحن:**

إن الناقل البحري هو الطرف الذي يقدم خدمة النقل البحري، و بالتالي لا غرابة أن يتولى إصدار سند الشحن على إثر انتقاؤه مع الشاحن على النقل، إلا أن هناك من البيانات

1- هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص182.

التي يجب ادراجها في هذه الوثيقة لا يستطيع الادلاء بها سوى الشاحن ، و ذلك مثل :  
علاماتها الرئيسية ، أو عدد الطرود أو وزنها أو كميتها .

و إذا كان سند الشحن يمثل للوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع فلا اقل من  
اشتراط صدوره من نسختين على الاقل ، هذا حتى يتسنى لكلا الطرفين ، الناقل البحري وو  
الشاحن الاحتجاج بما ورد فيه من البيانات ، الا ان وجود الاشخاص الذين قد تتعلق لهم  
الحقوق بالبضائع المنقولة يفضي الى ضرورة صدور سند الشحن باكثر من نسخة .

ان المشرع الجزائري و ادراكا منه لاهمية هذه الوثيقة علميا و قانونيا ، فقد خصص  
الفصل الثاني من الباب الثاني من قانون البحري لوثيقة الشحن و تنظيم الاحكام في اكثر من  
20 مادة .اذن نعوض تعريف السند الشحن و بياناته من جانب اول، ثم نعوض بعد ذلك الى  
التحفظات الواردة عليه .

**أولا : تعريف السند الشحن:** ان هذه الوثيقة لم تكن معروف في العصور القديمة ، بل و لم  
تكن هناك الحاجة اليها لان التجار كانوا يرافقون بضائعهم حتى ميناء الوصول<sup>1</sup> ، الا انه وبعد  
ان تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و 14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في  
الظهور . لقد أورد الفقه عدة تعاريفات لتبيان المقصود بسند الشحن ، فالبعض يعتبره ايصال  
الذي يوقع عليه الريان بتسلمه البضاعة على متن السفينة ، كما يعتبره البعض الاخر بانه  
الوثيقة التي تتضمن عقد النقل ، او هو وثيقة لاثبات عقد النقل ، ككما وضعه اخرون كونه  
وثيقة بنتمام الشحن .

سند الشحن هو صكك يثبت شحن البضاعة و استلزم الريان لها ، كما انه يثبت عقد  
النقل ذاته و يمثل البضاعة و له حجية في البيانات الواردة به<sup>2</sup>

1 -René Rodière .traité général de droit maritime . tom2 .librairie Dalloz Paris .1970.page  
327.n 696.

2 -<http://www.olc.bu.edu.eg>

مما تقدم يفهم بأن سند الشحن أو سند الحمولة هو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو ممثله القانوني للشاحن للدلالة على استلام البضاعة، من هذا الأخير و شحنها فعلا على ظهر السفينة و تلك بغية نقلها إلى جهة محددة، و عند الشحن بهذا الوصف يجب أن يحرر في جميع الحالات سواء كان النقل بمشاركة الإيجار أو يسند الشحن.

كما يجب التمييز بين نوعين من سندات الشحن، مسند الشحن و السند لأجل الشحن، فالأول هو الذي يسلمه الريان للشاحن عندما يتم شحن البضائع فعلا على ظهر السفينة، أما السند برسم الشحن فهو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو وكيل الناقل عند استلامه البضاعة<sup>1</sup> على الرصيف أو في مخازن الناقل، و قبل شحنها فعلا على ظهر السفينة.

**ثانيا- بيانات سند الشحن:** إن وثيقة الشحن هي وثيقة النقل البحري، و بالتالي تشمل على العناصر الجوهرية للعقد، السفينة، الرحلة البحرية، التاريخ، أطراف العقد، الإمضاءات اللازمة، مبلغ أجرة النقل. إنه و لا شك أن قيمة سند الشحن لكي يقوم بوظائفه لا تظهر إلا فيما يتضمنه من بيانات يقربها من ناحية و يعطي وصفا كاملا للبضاعة تمكن المرسل من التصرف بالبضاعة حتى و هي في عرض البحر، من ناحية أخرى و هذا الأمر جعل المشرعين ينصون على البيانات التي يتوجب إدراجها في سند الشحن لكي يقوم هذا الأخير بوظائفه.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع البحري الجزائري تعرض لجملة البيانات الواجب أن تتضمن في وثيقة الشحن، و هذا طبقا لنص المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 67.

كما تشير نص المادة "3" في فقرتها الثالثة من اتفاقية بروكسل 1924، على الناقل أو الریان أو وكيل النقل، بعد استلام البضائع و أخذها في عهده، أن یسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن عند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية<sup>1</sup>:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع و ذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدي في شحن هذه البضائع. على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حساب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج- حالة البضائع و شكلها الظاهر: ومع ذلك فليس الناقل أو الریان أو وكيل الناقل ملزما بأن یثبت في سندات الشحن أو بدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي یحملة على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها ...

من خلال استقراء النصين الوطني و الدولي نخلص إلى أن هذه البيانات لا یستطیع بطلان العقد، فعقد النقل البحري هو عقد رضائي، و أنه ليس هناك أي جزء على تخلف بیان من هذه البيانات المذكورة، حيث أن هذه البيانات مذكورة على سبيل المثال و لیست على سبيل الحصر بمعنى أنه یجوز للطرفین النص على بيانات أخرى في الوثيقة، كما تجدر الإشارة إلى أن النص یهدفان إلى هدف مشترك و هو تحديد عناصر عقد النقل، و إعطاء وصف للبضائع

1- تنص المادة 752 من القانون البحري الجزائري على أنه: يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه

أ- العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تحريمها،

ب- عند الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها كما قمت كتابة من قبل الشحن، و تلك حسب كل حالة ج: الحالة و التكيف الظاهران للبضاعة

المراد نقلها، و تسمح للناقل بإدراج تحفظاته بخصوص البضائع المحزومة و التي لا يعلم محتواها.<sup>1</sup>

### ثالثاً- التحفظات الواردة في سند الشحن:

يجري الناقلون بالسفن على أن يدرجهم يستندات الشحن شروطا تخلصهم من المسؤولية التي قد تترتب عليهم بسبب حالة البضاعة أو كميتها أو تغليفها، إذ لما كان السند حجة بما ورد فيه من بيانات فإنهم بدون هذه التحفظات يفترض أنهم تسلموا البضاعة بحالة جيدة و بالكمية و التغليف المذكور في السند (وثيقة الشحن)، فإذا ورد بالسند تحفظات في خصوص بيان أو عنصر هذه العناصر فقد حجته فيه ضد الناقل و أصبح على حامل سند الشحن أن يقيم هو الدليل على صدق البيان، أي يصبح المسند عاجزا عن القيام بدوره في إثبات حالة أو كمية أو تغليف البضاعة عند شحنها و بالتالي لا يصلح ليلا للشاحن (البائع) على ما يدعيه، من حيث قدر البضاعة المشحونة أو حالتها أو كيفية تغليفها، و يعتبر السند الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو الشروط غير سليم، لأنه لا يطمئن المشتري إلى حسن تنفيذ البائع التزاماته، و الغرض أن سند الشحن دليل على حسن تنفيذ البائع ما تعهد به.<sup>2</sup>

ومن هنا كان السيد الذي يتضمن تحفظا أو شرطا بعدم المسؤولية أو يضعف من حقوق المرسل إليه ضد الناقل سندا غير نظيف Dirty unclean، أو مشروطا Qualified، أو موصوفا Claused، في ين يسمى السند الخالي من ذلك نظيفا Clean أو unqualified أي غير مشروط و بالفرنسية يسمى « Net ».

1 - P. Bonnassies, le connaissance. Evolution historique et perspectives, Annales IMTM, 1984, P108.

2- على جمال الدين عبرض، الاعتمادات المستندية، تط، (مصر: دار النهضة العربية، دس من)، ص 227.

الفرع الثاني: أشكال سند الشحن و طرق تداولها:

أفرزت الهيئة البحرية عدة أشكال السند الشحن فهو إما أن يكون إسمياً أو لأمر أو لحامله كما قد يكون سند الشحن إلكترونياً، و سنعرض و لو بشكل مقتضب (مختصر) لكل شكل من هذه الأشكال كما يلي:

**أولاً: وثيقة الشحن لأمر:** و هو الشكل الذي يقرب سندات الشحن من الأوراق التجارية فبمجرد اشتراط شرط الأمر بالقبول بأن (سند الشحن لأمر)، فإن هذا الشرط يؤدي إلى قابلية انتقال الشحن بالطرق التجارية أي بالتظهير، و هذا الشكل هو الغالب على سند الشحن، فهو الأكثر نوعاً بين الأشكال الأخرى.<sup>1</sup>

و يعود السبب في ذلك أنه أقرب إلى البيئة التجارية من الشكل الإسمي و أكثر أماناً في حالات الضياع و السرقة من الشكل الأخير (الحامل) فهو يعطي القابلية لحامله التصرف به بالسرعة المتناسبة مع هذه البيئة، و يجب أن يكون التظهير في هذا الشكل تظهيراً ناقلاً للملكية هذا كي يؤدي أثره بنقل الملكية أي يتوفر بياناته الشكلية و الموضوعية للتظهير.

**ثانياً: وثيقة الشحن لحاملها<sup>2</sup>:** قد يكون سند الشحن لحامله و حينئذ تنتقل ملكيته بمجرد التسليم أو المناولة، و تسلم فيها البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول، و من النادر أن يكون سند الشحن لحامله، و هذا نظراً لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع و السرقة... الخ<sup>3</sup>

إن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، و بالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، و يحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها و في نيته بيعها وهي في الطريق أثناء النقل و في مثل هذه الحالة لا يكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، و قد لا يرتضي الشاحن إصدار سند الشحن

1- علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري (دراسة قانونية مقارنة)، ط1، (الأردن: دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2006)، ص 26

2- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 300.

3- علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، تط، مصر: الدار الجامعية للطباعة و النقر، د.سن)، ص 233.

باسمه حتى لا يضطر إلى اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية و إذا ما أراد التصرف في البضاعة المنقولة، و لذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله.

**ثالثا- وثيقة الشحن الإسمية:** و هو ذلك المسند الذي يصدر باسم شخص معين، و لا يستعمل سند الشحن الاسمي، إلا إذا كان الشاحن و المرسل إليه شخصا واحدا.

و هو غير قابل للتداول بالطرق التجارية إذ يلزم الانتقال ملكية البضاعة التي يمثلها مسند الشحن باتباع إجراءات حوالة الحق المدنية كما هي مقررة في المادة 239 من التقنين المدني الجزائري في الفصل الأول من الباب الرابع (انتقال الالتزام).<sup>1</sup>

ولا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا للشخص المعين في مسند الشحن أو الشخص الذي انتقلت إليه ملكية البضاعة عن طريق حوالة الحق، فإذا حدث أن سلمها للغير نشأة مسؤوليته.

**رابعا- وثيقة الشحن الإلكترونية:** قبل أن تبين إصدار سند الشحن الإلكتروني و مدى توافر الأمان فيه يجدر بنا أن نشير إلى أهم العيوب و الانتقادات التي وجهت إلى سند الشحن الورقي (التقليدي)، و التي كانت وراء محاولات البحث عن مستند آخر للنقل يحل محل سند الشحن البحري.<sup>2</sup> و من هذه العيوب، البطء في التداول و كذا تسهيل حصول التحايل، و النظام الذي يؤسس عليه سند الشحن بعد ثقيلًا و بطيئًا بالمقارنة بالسرعة المطلوبة في النقل.

إن كل هذه العيوب و أخرى تساهم و تساعد في تأخر السند عن وصوله في الوقت المطلوب.

حيث أنت أزمة البترول في الثمانينات وما صاحبها من الاعتماد على 50% من احتياطي البترول في بحر الشمال إلى بيع الشحنة أكثر من مرة أثناء عملية النقل و ما يصاحب ذلك من كثرة تداول سند الشحن و انتقاله لأكثر من مشتري مما يؤدي إلى تأخر عمليات التسليم الأمر الذي دعا إلى استخدام الوسائل الإلكترونية في إصدار سند الشحن

1- محمد السيد النقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 323.

2- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 69.

وتداوله السريع في تنمية و دعم التجارة الدولية، حيث عرف سند الشحن الإلكتروني عدة أنظمة متعلقة بإصداره و التي يمكن ذكرها فيما يلي:

أ- نظام شركة سيدوكس لسند الشحن: تقوم هذه الفكرة التي تبنتها شركة سيدوكس على محاولة منع تأخير تداول وثيقة الشحن من خلال نظام يجمع بين التوثيق الورقي التقليدي، و النظام الإلكتروني الكامل، فيم إيداع وثيقة الشحن التقليدية بسجل مركزي لا يتم نقلها منه بعد ذلك أبدا، ثم يتم الإخطار بنقل الملكية إلى كل مشتري جديد إلكترونيا، و رغم نجاح هذا النظام في الحد نظريا من التأخيرات في تداول السند إلا أن حظه في النجاح عمليا كان معدوما، الأمر الذي أدى إلى تركه تماما سنة 1998.<sup>1</sup>

ب- سند الشحن الإلكتروني وفقا لنظام اللجنة البحرية الدولية CMI: جوهر النظام، هو وجوب تشابه البيانات التي يتم إدراجها بسندات الشحن الإلكترونية لتلك الواردة بسند الشحن الورقي (التقليدي)، حيث ترسل البيانات بواسطة النقل إلى عنوان إلكتروني يحدده الشاحن، فضلا عن مفتاح خاص (كلمة سر) نرسل للشاحن لاستخدامها في المعاملات اللاحقة و لا يعرفها أحد سوى الناقل و الشاحن، و يقوم الشاحن و أي مالك تال بنقل ما يسمى بحق التحكم و النقل إلى كل مالك جديد و هكذا. و على ذلك فهذا النظام متاح لكل من يملك التقنية المطلوبة لتشغيله، فكل ما يتطلبه الإيصال بالناقل وجود اتصال هاتفي باللاسلكي يرتبط مستخدم النظام بالناقل و أن يكون لديه حاسب آلي و وحدة خدمة (مودم)، أو أية طريقة وصول أخرى لشبكة اتصالات لا سلكية أخرى.

ج- نظام بوليو Bolero: على إثر الانتقادات الموجهة لنظام GMT السابق الذكر و أهمها عدم الأمان في هذا النظام، اتجهت الجهات المعنية إلى التفكير في نظام جديد لتداول سندات الشحن الإلكترونية و وجدت ذلك في نظام ما يسمى بنظام 'Boliro'، و يعود أصل هذا المشروع إلى سنة 1996، حيث أعد مشروع مشترك بين T.T.C.Swift، و في عام 1998

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص78.

حصل نظام Bolino على تصديق T.T.C.Swift و هو على عكس مسابقه نظام CMI نظام مغلق و يستلزم تشغيل النظام توفير ما يلي:

• توفير حساب آلي مركزي الذي يتم من خلاله تسجيل كافة الأطراف التجارية كمستخدمين اله و تحفظ بياناتهم في سجل مركزي، كما يستطيع هؤلاء الأطراف أن يتصلوا بالحاسب الآلي المركزي من أماكن عملهم.

• يمكن للناقل معرفة هوية المستلم النهائي من ميناء التفريغ (الوصول)، و إن كان ذلك ليس ضروريا أثناء الرحلة البحرية.

• يتم تسجيل جميع العمليات مركزيا في الحاسب المركزي (الرئيسي)، و الذي يمكنه أيضا تخزين كافة تفاصيل بوالص الشحن، و كذا تفاصيل عقد النقل إذا رغب الأطراف بذلك.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: وظائف وثيقة الشحن البحري: Functions of the bill of lading

بعد أن تعرفنا على سند الشحن و أشكاله و بياناته لابد لنا أن نتعرف على ما يقوم به هذا السند بعد أن يتخذ شكلا معيناً و يشتمل على البيانات اللازمة.

للتعريف على هذه الوظائف لابد من الإشارة ابتداء إلى أن وظيفة مسند الشحن تطورت عبر الزمن، و تنوعت فبعد أن كان دليلاً لإثبات شحن البضاعة على سطح السفينة، تطور به الأمر ليصبح أداة لإثبات عقد نقل البضاعة و سند ملكية، و تمكنه من أن يكون أداة ائتمان و تداول.

**أولاً- إثبات استلام البضائع:** إن منجد الشحن هو إيصال يتسلم البضاعة، يعترف فيه الناقل بتسلم البضاعة المسلمة إليه فهو إيصال يبين كمية البضاعة المشحونة و حالتها عند الشحن كما يبين علامتها المميزة و نوعيتها، و يتعهد الناقل بموجبه يتسلم البضاعة كما تسلمها كمية و نوعاً حيث تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع من تلك الواقعة، حيث يسأل الشخص الذي وقع

1- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، طاء، الأردن: دار الثقة للنشر و التوزيع، (2009)، ص 233.

مسند الشحن و سلمه إلى الشاحن عن التاريخ الحقيقي للشحن الذي يفترض أنه الذي يثبت في  
السند<sup>1</sup>

**ثانيا : وثيقة الشحن أداة التمثيل البضاعة: Titre representatif de la**

**marchandise** : فهو يمثل البضاعة المشحونة ذاتها و يقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة  
في مسند الشحن و يعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة.<sup>2</sup>

و تمثيل سند الشحن للبضاعة هو الذي يسمح أثناء سيرها بحرا بإجراء كل العمليات  
التجارية على البضائع من بيع و رهن و غيرها، حيث يقوم بتسليم عند الشحن للمشتري أو  
الدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها<sup>3</sup>

و يشترط لكي يعتبر عند الشحن سند ملكية أن يمثل السند البضاعة المنقولة، و أن  
يكون للحامل الحق بالتصرف بالبضاعة خلال الرحلة البحرية، و أن يكون حامل سند الشحن  
مخولا بأن يطالب الناقل بالبضاعة في ميناء التفريغ (الوصول).

**ثالثا- وثيقة الشحن أداة لإثبات عقد نقل البضائع:**

يتداخل سند الشحن بعقد النقل، حيث يعتبر في بعض الأحيان أنه عند النقل، لأن  
أصحاب البضائع الصغيرة لا يسبق عملية شحن بضائعهم و إصدار سند الشحن، إبرام عقد  
النقل للبضائع، إنما يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة، تتمثل باتفاق على نقل البضائع  
وشحنها وإصدار سند شحن، ومع ذلك فإن الرأي الراجح لا يعتبر سند الشحن هو عقد النقل  
إنما إثبات إن سند الشحن إثبات جيد لعقد النقل البحري و لكنه ليس العقد نفسه حيث إنه إما  
أن يحتوي الشروط العقدية أو يشير إليها إذا كانت مطبوعة في نموذج منفصل عن العند  
نفسه.<sup>4</sup>

1- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ط2، (الأردن: دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2003)، ص 93.

2- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 25.

3- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، المرجع السابق، ص 93.

4- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 233

**المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري:**

سبق و أن عرفنا أن عد النقل البحري للبضائع يعتبر من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق طرفيه: الناقل البحري و الشاحن.

و لقد رأينا أن تنفيذ بعض هذه الالتزامات قد يشهد تدخل شخص ثالث هو المرسل إليه، و يكون ذلك في ميناء الوصول عند استلام البضائع من الناقل البحري و بالتالي ستعرض التزامات الناقل أولاً، و في الفرع الثاني: التزامات أصحاب الحق في البضاعة.<sup>1</sup>

**الفرع الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع:**

إن الالتزام الأساسي للناقل هو أن يقوم بتنفيذ عملية النقل. و هذه تقتضي منه أن يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة. و الأصل هو أن يتولى الشاحن عملية الشحن، و لذا فالأصل أيضاً أن يضع الناقل سفينته الصالحة للملاحة تحت تصرف الشاحن حتى يقوم هذا بعملية الشحن، ثم تبدأ التزامات الناقل في النقل، بعملية الرص Arrimage التي يتولاها الريان، ثم يقوم بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول، ليسلم البضاعة في نهاية الأمر لصاحب الحق في تسلمها و بهذا يمكن ترتيب التزامات الناقل على النحو الآتي:

الالتزامات المترتبة في ميناء الشحن، الالتزامات أثناء تنفيذ الرحلة البحرية على متن السفينة و الالتزامات المترتبة في ميناء الوصول (ميناء التفريغ).

**أولاً- التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن:** تشمل هذه المرحلة من مراحل إنجاز عملية النقل البحري الالتزام بإعداد السفينة و الالتزام باستلام البضائع و رصها في السفينة.

أ- إعداد سفينة صالحة لإنجاز النقل البحري: يلتزم الناقل أن يهيئ سفينة أو جزء منها، القادر على تعلم البضائع المتعاقد عليها، و إذا كان جزء من السفينة فيتضي أن يكون في سفينته تتمتع بالصلاحية على الإبحار و على استقبال البضائع، و تقصم صلاحية السفينة إلى نوعين:

1- علي البارودي، محمد فريد العريفي، محمد السيد القي، القانون البحري و الجوي، ط1، (لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، 2001)، ص 348.

• صلاحية ملاحية: Navigation fitness .

• صلاحية تجارية: Commercial fitness

فالأولى تعني إعداد السفينة بحيث تكون قادرة على أداء الرحلة المحددة في عقد النقل، من حيث المثانة و من حيث تجهيزها بالمؤونة و الوقود، و يقودها ربان كفؤ، و على متنها العدد الكافي من البحارة.

أما الثانية، و هي الصلاحية التجارية، فهي قدرة السفينة على استقبال البضائع على نقلها، من حيث تهيئة العنابر الملائمة، و تهيئة وسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع.<sup>1</sup>

لا يكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة، ليوفي الناقل التزامه في إحضار السفينة و إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن أي أنه إذا حضر الشاحن البضائع و وضعها على رصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لاستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه في تهيئة السفينة الصالحة للملاحة.

**ب- استلام البضائع من الشاحن:** يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن. و تعتبر واقعة الاستلام بداية المجال الزمني للنقل البحري، و الذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك و التلف الذي يلحق بالبضاعة و عند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك.

كما يتم استلام البضائع في ميناء الشحن و في الموعد المتفق عليه، و يمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن في مكتبه أو مقره، و في هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء، و هذا تمهيدا لشحنها في السفينة.

1- الطيف جبر كومانى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 112.

و لا يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري، ومع ذلك يصدر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع في خارج الميناء، رغم أن الأمر يرتبط بتوكيل الشاحن الناقل البحري في القيام بشحن البضائع على متن السفينة، لما يقتضيه اتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع من وجود الشاحن. وجدير بالإشارة إلى أن واقعة الاستلام تتحدد في ضوء الالتزام بشحن البضائع في السفينة.

فالأصل أن هذا الالتزام يقع على عاتق الناقل البحري، و لكن يجوز الاتفاق على خلاف ذلك.

**ج- رص البضاعة:** البضاعة بالسفينة ترتيبها و تنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على يقصد برص سطح السفينة.

و بالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يأمنها من الهلاك أو التلف، حيث تقتضي المادة 215 في الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية بأن الناقل البحري يلتزم برص البضائع بالسفينة. و لا يرتبط رص البضائع بغاية المحافظة عليها فحسب، و إنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام.

فالأمر يتعلق أيضا بمصالح الناقل البحري و مصالح الشاحنين الآخرين.

و من الوجهة العملية تتم عملية الرص تحت إشراف الريان، و قد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز، يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.<sup>1</sup>

**ثانيا: التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة الرحلة البحرية:** إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن و استلم الناقل البحري البضائع بعد شحنها فيها و رصها في العنابر، أصبحت السفينة متأهبة للسفر، و من خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع، أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

1- محمد فريد العريني، هاني دويدار، منادي القانون التجاري البحري، المرجع السابق، ص 596.

بحيث يتوجب على الناقل البحري المحافظة على البضاعة المنقولة أثناء الرحلة.<sup>1</sup>

أ- **التزام الناقل البحري بالنقل:** يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول، كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد إذا لم يتفق على طريق آخر في سند (وثيقة) الشحن، فلا يجوز أن يسلك طريقا آخر و أن يعرج على موانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها<sup>2</sup>، فإن الانحراف عن خط السير المتفق عليه أو المعتاد، كان مسؤولا عما يلحق بالبضاعة من ضرر أو هلاك نتيجة ذلك أو التأخر في وصولها هذا سبب الانحراف الغير مبرر، وفي مقابل ذلك لا يسأل الناقل عن ذلك حين يكون هناك مبرر للانحراف مثل إصلاح عمل طارئ أو تقادي عاصفة أو إنقاذ أرواح ... الخ وقد عالجت قواعد لاهاي لسنة 1924 الانحراف Deviation فيما جاءت به المادة 414 منها التي أعطت الناقل حق الانحراف في خط السير المعتاد لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف معقول و لا يسأل عن أبي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.<sup>3</sup>

وقد يجيز العقد للريان أحيانا أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة: «أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان "or as near as she may safely get "

و يطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كحجر صحي، أو حصري بحري أو إضراب، كما ينطبق أيضا في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه.<sup>4</sup>

1- هاني دويدار، الناقل البحري و الجوي، ط1، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، (2008)، ص 231.

2- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص 286.

3- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 309.

4- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، لطة (مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003)، ص 132.

ب- التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع: إن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ الرحلة البحرية يعتبر من أهم الالتزامات الواقعة على عاتقه، إذ يعتبر مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة الإيجار ما لم يكن الأمر راجعاً إلى سبب أجنبي<sup>1</sup> حيث أن هذا الالتزام لا يقتصر على فترة إيجار السفينة فقط و إنما يبدأ هذا الالتزام منذ استلام الناقل البضاعة من قبل الشاحن، و يمتد إلى غاية ميناء الوصول و تسليمها للمرسل إليه. حيث يفترض الالتزام بالمحافظة على البضائع تكاليف و أعباء عديدة على الناقل البحري كأن يعيد رص البضائع إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة العناير، أو يتأكد من إحكام تغليف البضائع على إثر بعض الأحداث، أو اتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.

ثالثاً- التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول: آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، و التسليم عبارة عن واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، و مؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع تبقى و تظل قائمة إلى حين أن يتم تسليمها إلى المرسل إليه.

• تسليم البضاعة للمرسل إليه: كما يلتزم الناقل بتسلم البضاعة من المرسل بعقد إبرام عقد النقل، إنه يلتزم أيضاً بتسليمها إلى المرسل إليه، و يخلط أحياناً بين التزامه بتفريغ البضاعة بين التزامه بتسليمها، فالتفريغ يقابل الشحن، فإذا كان التفريغ على عاتق الناقل، فالتسليم يكون لاحقاً. وإذا كان التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه فيتم التسليم أولاً ثم يتم التفريغ و في هذه الحالة يتم التسليم و البضاعة لا تزال في السفينة، ثم يقوم المرسل إليه بإنزالها من السفينة إلى أرض الميناء، كما يجوز أن يتم التسليم و التفريغ في وقت واحد.<sup>2</sup>

1- علي البارودي، هاني دويدار، مادي القانون البحري، المرجع السابق، ص 203.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 151.

يقول الأستاذ روبيير أن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري و المتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه أو نائبه، و هو يفترض تلاقي إرادتي الناقل و المرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة، و وضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه و الأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة و استلامها.

و التسليم بهذه المثابة و كما هو واضح يعتبر عملية قانونية لها شروطها و حدودها بخلاف التفريغ الذي لا يعدو كونه مجرد عملية مادية رغم أن العمليتين غالبا ما تكونا معاصرتين لبعضهما البعض في الواقع العملي، لذلك فإن عمليات رفع البضاعة و تفريغها لا تضع هكذا نهاية العقد النقل و التزامات الناقل الناشئة عنه و إنما الذي له لهذا الأثر القانوني هو قبول المرسل إليه البضاعة التي يقدمها له الناقل و استلامها.<sup>1</sup>

إن التعليم الفعلي لا يعني دوما الحيازة الفعلية من قبل المرسل إليه، كما لا يعني وقوعه بمجرد تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ أو دائرة الجمارك، ما دام لم يتمكن المرسل إليه من فحص البضاعة و كذا معاينتها.

و التحقق من البضاعة حق للمرسل إليه لا يتوقف على مكان التسليم أو طبيعة البضاعة أو الحالة الخارجية للطرود، فالتحقيق يرد على الحالة الداخلية للطرود و كما يرد على حالتها الخارجية، و هو تحقق يحصل دون أية مشكلة معينة، و دون أية أعباء أو مصاريف.<sup>2</sup>

و الجدير بالذكر هنا هو أن المرسل إليه يجب أن يكون مهياً للتسلم، فلا يعتبر الناقل مخطئا إذا ما قام بالتفريغ في ميناء الوصول بالرغم من طلب المرسل إليه بالانتظار، و إن ما يلحق بالبضاعة بعد انتهاء أعمال التفريغ، لا يسأل عنه الناقل<sup>3</sup>

1- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في النقل البحري، د.ط، (مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002)، ص 249،

2- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 46

3- طلب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 153.

الفرع الثاني: التزامات الشاحن (أصحاب الحق في البضاعة):

مشروع النقل البحري مشروع رأسمالي يستهدف منه الناقل البحري تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل، و يترتب على ذلك أنه متى تم إبرام عقد النقل يجب تمكين الناقل من تقديم خدمة النقل و الوفاء بمقابل هذه الخدمة إلى الناقل، و يترتب على ذلك أن ينشأ على عاتق الشاحن التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في القيام بشحن البضائع على متن السفينة و تفرغها منها بينما يتمثل الثاني في الوفاء بأجرة النقل حتى يتحقق للناقل الربح المنشود.

**أولاً- الالتزام بتسليم البضائع للناقل :** يتوجب على الشاحن قيامه بإحضار البضاعة التي تعود إليه و تسليمها إلى الناقل، و يجب أن يكون ذلك في الميعاد و المكان المتفق عليه في عقد النقل البحري، و من حالة عدم تحديد زمان و مكان التسليم في الاتفاق الجاري بينهما، يتم اللجوء في هذه الحالة إلى العرف السائد في ميناء الشحن لتحديد وقت و مكان التسليم.

على أنه في الأحوال التي يتخلف فيها الشاحن، عن تسليم البضاعة في الوقت و المكان الذي حدده الاتفاق أو العرف، فإنه يتحمل الأجر كاملاً عن الرحلة المتفق عليها، بالإضافة إلى التكاليف و النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة النقل، إلا أنه في حالة ما إذا قام الناقل بشحن بضائع أخرى بدلاً من تلك التي تعود للشاحن الذي تأخر في التسليم، فإن لهذا الأخير الحق في المطالبة بثلاثة أرباع أجرة البضائع التي تحقت بدلاً من بضائعه مع المصاريف التي ادخرها هو للسفينة<sup>1</sup>.

أن التزام الشاحن في هذا الصدد لا يقتصر على مجرد القيام بتسليم البضائع في الزمان و المكان المتفق عليهما، بل يمتد ليشمل عدة التزامات أخرى تقع على الشاحن و هي التزامه بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة، يتم تحريرها في سند الشحن و إلا كان الشاحن مسؤولاً

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 112.

عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات و لو نزل عن سند الشحن إلى الغير.<sup>1</sup>

كما يلتزم الشاحن بأن يسلم الناقل بضائع عادية و لا تتطوي على خطر يمكن أن يلحق بالسفينة أو غيرها من البضائع المشحونة، إما إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار و جب على الشاحن أن يخطر القائل بذلك، و أن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، و بياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعة فالجدير بالذكر أن استعداد السفينة لبدء الشحن يقع على نوعين: الاستعداد المادي" والاستعداد القانوني.

فالاستعداد المادي يتعلق باستقاء السفينة للمتطلبات التقنية لبدء الشحن، كما هو الحال في شأن تهيئة العنابر لاستقبال الشحنة، و كون الروافع في حالة تسمح بالشحن بالمعدلات المتفق عليها.

أما بالنسبة للاستعداد القانوني فهو استقاء السفينة للإجراءات و المستندات القانونية بالشكل الذي يمكنها قانوناً من بدء الشحن، و بذلك تتدرج مع يعرف في فضاء و سوق نقل البضائع الخطرة ما يسمى ب: شهادة الإيمو"، و هو وصف للشهادة التي تتعلق بالبضاعة الخطرة و الصادرة وفقاً لضوابط معاهدات السلامة المنعقدة تحت إطار المنظمة البحرية الدولية maritime organization « « International، حيث أن المنظمة البحرية الدولية يشار إليها اختصاراً بأحرفها الأولى أي « IMO »<sup>2</sup>

و تعتبر شهادة الإيمو « IMO certificate » في مجال نقل البضائع الخطرة بمثابة شهادة تثبت استقاء السفينة لوسائل السلامة التي قررتها المنظمة البحرية الدولية للسفن، التي

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص95.

2- ناصر محمد ابراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، ط1، (مصر: دار الفكر الجامعي، 2003)، ص 22.

تقوم بنقل البضائع الخطرة، فهذه الشهادة تصدر تطبيقاً لأحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحر<sup>1</sup>

**ثانياً- الالتزام بدفع أجرة الحمولة:** الأجرة le fret<sup>2</sup>، هي عبارة عن المبلغ النقدي، الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعها للناقل، في مقابل نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

كما تعرض المشرع الجزائري على أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها و هذا ما قضت به نص المادة 748 من القانون البحري البضائع على نحو يضر بمصالح صاحب الحق في تسلمها و الثاني هو فرض و احتمال عدم وصول البضائع إلى ميناء الوصول.

**أ- مدى استحقاق الأجرة في حالة وصول البضائع:**تنص المادة 219 فقرة الثالثة من قانون التجارة البحرية على أنه لا يبرأ الشاحن أو من له حق تسلم البضائع من دفع الأجرة و لو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.

و يفترض النص المتقدم وصول البضائع فعلاً إلى ميناء الوصول، و لكن أصابها التلف أو الهلاك الجزئي، أو نقص أثناء السفر، لأن البضائع معرضة لتقلبات الأسعار، فإذا ما تأخر الناقل البحري في إنجاز الرحلة البحرية، قد تصادف البضائع في تاريخ وصولها الفعلي هبوطاً في أسعارها كما كانت عليه في التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه، ولا شك أن هبوط السعر قد يكون مصدراً للخسارة يتحملها المرسل إليه فيعزف عن دفع أجرة النقل إلى الناقل البحري<sup>3</sup>

1- عادل على المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 113.

2- تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أنه: يلتزم الناقل أو من يمثله بعد استلام البضائع، و بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف و البضائع الواجب تظها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة الواجب دفعها".

3- هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 242 .

بحيث نص المادة يؤكد على وجوب دفع الأجرة في حالات الملاك الجزئي أو التلف أو النقص في قيمة البضائع، و بالتالي يتعين على المرسل إليه دفعها إذا كانت مستحقة عند الوصول كما لا يجوز للشاحن استردادها إذا كان الناقل قد قبضها عند الشحن ولم يعد في إمكان مستلم البضائع تركها للناقل البحري مقابل عدم الوفاء بأجرة النقل أيا كان نوع البضائع المنقولة

و بالتالي هناك توازن بين مصلحة الطرفين: الناقل البحري و صاحب الشأن في البضاعة.

**ب- مدى استحقاق الأجرة في حالة عدم وصول البضائع:** و يعني عدم وصول البضائع إلى الميناء المتفق عليه، هلاكها هلاكاً كلياً، و في هذه الحالة يثور التساؤل حول مدى استحقاق الناقل لأجرة النقل بالرغم من هلاك البضاعة.

إلا أن يتوقف على السبب الذي أدى إلى هلاك البضائع، لأن الناقل في حالة تعرض السفينة للخطر قد يضطر إلى التضحية بالبضائع أو يكون الهلاك راجعاً إلى سبب لا يد له فيه. وقد يرجع الهلاك إلى إهمال الناقل البحري أو إهمال تابعيه.<sup>1</sup>

1- هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص243.

### ملخص الفصل :

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة للشاحن من مكان لآخر لقاء أجر محدد، بحيث يأخذ من هذا التعريف أن لعقد النقل البحري طرفين هما الناقل و الشاحن.

كما يستخلص من هذا التعريف أن عقد النقل البحري عقد رضائي يلزم و يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين الناقل و الشاحن دون حاجة لاتباع شكل خاص، كما أنه ملزم للجانبين، إذ ينتج

عنه التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين، و يدخل في دائرة عقد الإذعان التي يعرض فيه الموجب إجابته في شكايه نهائيه لا يقبل مناقشة فيه.

و يثبت عقد النقل البحري في صك او ورقة تسمى سند الشحن و الذي يصدره الناقل أو من ينوب عنه بناء على طلب الشاحن عند استلامه البضاعة من هذا الأخير.

رأينا من قبل أن عقد النقل البحري ملزم للجانبين، فهو ينشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، و يلاحظ أن النصوص القانونية في هذا المجال يغلب على معظمها الطابع المفر مما يجوز معه للمتعاقدین الاتفاق على مخالفتها.

# الفصل الثاني

إذا كان النقل البحري هو أهم موضوعات القانون البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا النقل، نظراً لكثرة الدعوات التي تدور حولها و لأنها تترجم عادة إلى مبالغ نقدية يطلب من الناقل نفعها، و عليه فإن الناقل يتخذ كافة الوسائل للتخلص منها في وقت يعمل فيه المرسل أو المرسل إليه جهدهما لتحميله مسؤولية ما يطرأ على البضاعة من ضرر أو نقص أثناء وجودها في عهده أي من وقت تسلمها للنقل حتى تسليمها فعلياً للمرسل إليه، ذلك لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة، و من ثم فإن مسؤوليته على سلامة البضاعة المنقولة أثناء الرحلة البحرية هي مسؤولية مفترضة لا يستطيع الفكاك منها إلا بالإثبات أن ما أصاب البضاعة من ضرر هو بسبب قوة قاهرة أو بخطأ من المرسل أو بسبب وجود عيب خفي في المنقول<sup>1</sup>.

إذ تقتضي دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع الإحاطة بكافة الجوانب المتعلقة به، لذا لا بد من تحديد أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، وصولاً إلى دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن نقل البضائع و إيصالها من مكان لآخر هو عمل الناقل البحري، فحينما كان العمل فإن هناك احتمال لوقوع الخطأ فيمكن أن يقع هذا الأخير أثناء ممارسة الناقل لعملية النقل، و ذلك نتيجة إخلاله بالتزاماته اتجاه البضائع محل النقل، و بالتالي ترتب مسؤوليته، فما هو مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ (المطلب الأول)

لا يمكن أن نعتبر الناقل البحري للبضائع قد أخطأ أثناء ممارسته لعمله إلا إذا أخل بالتزامات الخاصة به، مما يؤدي بنا إلى البحث في قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني). حيث أن لهذه المسؤولية نطاق، فما هو نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ (المطلب الثالث)

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص323.

المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إن الناقل البحري له أهمية كبيرة مقارنة بالشاحن أو المرسل إليه كطرف في عقد النقل، و يعود ذلك إلى كونه همزة وصل بين الطرفين، لذا فإن تحديد تعريفه مهم جدا كخطوة أولى (الفرع الأول)، و من ثم تحديد طبيعة هذه المسؤولية الفرع الثاني) و أساسها (الفرع الثالث)

الفرع الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع

إن موضوع البحث عقد النقل البحري لا يقتصر على التشريع الجزائري و القوانين المقارنة، بالتالي فهو موضوع فضفاض لذا وجب علينا تعريف الناقل البحري في التشريع الجزائري (أولا) ثم إعطاء تعريفه طبقا للقوانين المقارنة (ثانيا) و بعدها وفقا للمعاهدات (ثالثا).

أولا- تعريف الناقل البحري للبضائع وفقا للتشريع البحري الجزائري

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددة إلا أنه يمكن استنباطه اعتمادا على نص المادتين 738 و 754 من القانون البحري<sup>1</sup>، إذ يعتبر الناقل ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويمكن في حالة عدم ذكر اسم الناقل أن يعتبر المجهز هو الناقل، والمجهز هو الذي يستغل السفينة بوصفه مالكا لها أو بأية صفة أخرى تخوله ذات الحق وهي لا تخرج عن كونه المستأجر حسب المادة 572 من القانون البحري<sup>2</sup>.

تم تعديل المادة 571 من ق.ب.ج من خلال القانون 98-05، والذي كان ترجمة لتوجيه جديد فرضته الضرورات الاقتصادية، حيث أثر هذا التعديل بشكل واضح على مفهوم الناقل من الناحية القانونية، إذ يمكن التفرقة بين مرحلة ما قبل التعديل وما بعدها.

1- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05  
2- نص المادة 572 من ق. ب. ج نتص على: يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بقاء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

1- مرحلة ما قبل التعديل:

تنص المادة 571 من ق.ب.ج على أنه :

«ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري....»<sup>1</sup>

لم يكن الحق للأشخاص خلال الفترة الممتدة من سنة 1963 إلى غاية تعديلات سنة 1998 ممارسة نشاط النقل البحري وحتى النشاطات المرتبطة بها (كالشحن، التفريغ...)، إذ كانت الدولة تحتكر هذه النشاطات بصفة مطلقة عن طريق مؤسسات تابعة لها تقوم بذلك. حيث أنه في سنة 1963 تم إنشاء أول شركة جزائرية للنقل البحري، خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تتكفل بالنقل آنذاك وقد فرضت هذه الشركة نفسها في مجال النقل الدولي كناقل نظرا للكم الهائل من المواد الاستهلاكية أو التجهيزات والمواد البترولية التي كانت تنقل، ولهذا السبب ظهرت بعد ذلك فكرة التخصص في النقل من أجل تخفيف الضغط على هذه الشركة فتم إنشاء شركة لنقل المحروقات سنة 1982 ، ثم شركة أخرى لنقل المسافرين وبقية مهمة نقل البضائع مسندة للشركة الجزائرية للنقل البحري منذ 1987 بدون أن يكون لها منافس.<sup>2</sup>

2- مرحلة ما بعد التعديل

تم تعديل المادة 571 السابقة الذكر بموجب القانون رقم 98-05 والتي تم إعادة صياغتها على النحو التالي: « النقل البحري ملكية عامة يمكن أن يكون موضوع امتياز»، كما تضيف المادة 571 في فقرتها الأولى والثانية على أنه: «يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص إعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي سفن، ويوجد المركز الرئيس لنشاطهم في القطر الجزائري».

1- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، متضمن القانون البحري.

2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013، ص 10.

يمنح الامتياز على أساس دفتر شروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم يفضي الامتياز في جميع الحالات على دفع حقوق». من خلال نص المادة السالفة الذكر أن الدولة الجزائرية مع احتفاظها بالملكية العامة للنقل، قد فتحت المجال لاستغلاله وفق آلية قانونية، كثيرا ما لجأت إليها وهي نظام التعاقد عن طريق منح الامتياز للأشخاص محددين وفق شروط يحكمها تنظيم خاص والمجمد في المرسوم التنفيذي رقم 08-57<sup>1</sup>.

### ثانيا- تعريف الناقل البحري للبضائع في القوانين المقارنة

لقد كان الناقل دائما محور و مركز اهتمام دارسي القانون و فقهاءه، حذوا بمكانته البارزة عبر تاريخ العلاقات الناجمة عن عقد النقل البحري، و ما تولد عنها من نصوص قانونية دولية أسهبت في تناول النظام القانوني الذي تقوم على مسؤوليته، لكن الشاحن و هو الطرف الآخر في العقد، على عكسه لم يحضى بكل هذه التفصيلات.

### الناقل البحري للبضائع في التشريع البحري المصري

إنه و لما سبق سنحاول تعريف و المعاهدات الدولية.

### 1- في التشريع البحري المصري :

بالاستقراء و تحليل نص المادة 198 من القانون البحري المصري يمكن اعتبار الناقل مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرها، واعتبرت المادة 78 من ذات القانون أن المجهز إما أن يكون مالكا أو مستأجرا للسفينة، وبذلك يجب أن يكون للناقل له صلة بالسفينة الناقلة، فهو إما أن يكون مالكا لها أو مستأجرا أو مجهزا<sup>2</sup>.

1- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التعليم العالي و البحث العلمي، مرسوم رقم 08-57 فبراير 2008، المتضمن شروط منع امتياز استغلال خدمات النقل البحري و كفيياته، الجريدة الرسمية، عند 9، المؤرخة في 24 فبراير 2008 .

2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص 14.

2- في المعاهدات الدولية:

عرفت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924، المعدلة ببروتوكول 1968، الناقل في المادة الأولى فقرة "أ" على أن «الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل».

و عرفت اتفاقية الأمم المتحدة حول نقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ) الناقل في المادة الأولى/1: «براد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحرا».

و جاءت قواعد روتردام في المادة 1 الفقرة 5 بتعريفه كما يلي: "الناقل يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحنه"<sup>1</sup>.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

سبق أن أشرنا إلى أن الناقل يلتزم بالتزام أساسي هو نقل البضاعة المشحونة و تسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، و هذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل و يعتبر مخلا بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة كما لو هلكت البضائع المشحونة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، فمسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه عقدية مصدرها عقد النقل و يكون فيها الخطأ مفترض و على الناقل حتى يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله و إنما إلى سبب أجنبي لا بد له فيه<sup>2</sup>

1- عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري منكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، قسم الحقوق، 2012، ص 08.

2- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 120.

بينما ذهب البعض إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى تقصيرية في حالي الغش والخطأ الجسيم، وقد جاء ذلك بمناسبة تبرير شمول التعويض عن الضرر في الحالتين المذكورتين لما كان متوقعة منه و ما لم يكن متوقعا.

في حين ذهب الدكتور السنهوري في هذا الشأن إلى خلاف ذلك ، حيث يقول " أن المدين مسؤول عن الضرر بأكمله، حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها، وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضا معقولا أن المدين قد ارتضاه، ويكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية ويقصرها على مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلا في حالي غش المدين وخطأه الجسيم، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملزما بالتعويض عن كل الضرر متوقعا كان أو غير متوقع، لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الاتفاقي الذي يعمل في مقدار المسؤولية.<sup>1</sup>

وتتعرض في هذا الصدد إلى موقف كل من المشرع الجزائري (أولا) و المشرع المصري (ثانيا)، و كذا إلى موقف المعاهدات الدولية (ثالثا).

#### أولا- موقف التشريع البحري الجزائري:

إن المشرع البحري الجزائري لم يحدد ينص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية عقدية أم أنها تقصيرية، غير أنه يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة "802" من القانون البحري الجزائري، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

1- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجنيد (نظرية الالتزام بوجه عام)، ط3، المجلد الثاني، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، (2000)، ص 771.

ترفع الدعوى في أولها ضد الناقل باعتباره مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار، وذلك طبقاً للمادة "802" من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>، كما حددت المادة 739 ق.ب.ج نطاق عقد النقل الذي يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولاً بقوة القانون.

تقع على عاتق الناقل البحري التزامات عديدة أهمها نقل البضاعة المشحونة و تسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يحكمه العقد (التزام عقدي)، بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلاً بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة.

إنه لما سبق أن مسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل ويكون فيها الخطأ مفترضا، وعلى الناقل حتى يتخلص من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله، وإنما إلى سبب أجنبي لا بد له فيها كقوة قاهرة ترتب عليها هلاك البضائع المنقولة، فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس مبدأ الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما وباجتماع الأركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل أما إذا انتفى أحدها فتنتفي المسؤولية<sup>2</sup>.

استناداً لنص المادة 803 ق.ب.ج لا يمكن للناقل التخلص من الخطأ إلا بإثباته أنه قد بذل العناية اللازمة، أم الالتزام بتوصيل البضاعة فهو التزام بتحقيق نتيجة و لدرء المسؤولية على الناقل عليه إثبات خطأ الغير، القوة القاهرة أو المسبب الأجنبي<sup>3</sup>.

1- المادة 802 من ق.ب.ج، ج نقص على ما يلي: "يد القائل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه

بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية

2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 16

3- لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج عن بعض المخاطر الخاصة كطبيعة بعض البضائع المعروضة سواء للهلاك الكلي أو الجزئي أو تأكلها أو تلفها يصيب الحشرات أو الحيوانات القارضة.

يمكن اعتبار أن مسؤولية الناقل في القانون البحري الجزائري مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدأ سلطان الإرادة، إلا أنه تجدر الإشارة أن أحكام هذه المسؤولية عبارة عن قواعد أمر لا يمكن الاتفاق على مخالفتها، بحكمها تتعلق بالنظام العام، فمثلا المادة 811 ق.ب. ج جعلت كل شرط تعاقدى يكون هدفه وأثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773، 780، 802، 803، 804 باطلا وعليم المفعول.

أكد القضاء الجزائري على أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية وذلك في مجموعة من القرارات التي تكرر ذلك، فالناقل مسؤول عن الخسائر التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر في 16 / 05 / 1995 عن الغرفة التجارية والبحرية.

#### ثانيا- موقف التشريع البحري المصري:

القانون المصري هو الآخر و بعد سنوات على صدور قانون النقل العراقي استلهم أحكام اتفاقية هامبورغ 1978م، إلا أنه بدلا من أن ينساق وراء النص المثير للاختلاف، و هو نص الفقرة 01 من المادة الخامسة من الاتفاقية، و كما فعل المشرع العراقي بشيء من التزيد كما لاحظنا، فإنه تلافي الجزء الأخير من الفقرة المذكورة، بعد أن كان موجودا في المشروع، إلا أن القانون أسقط ذلك النص ليعلق عن قواعد في المسؤولية اتجهت بشكل واضح لحماية الشاحنين من خلال تشديد مسؤولية الناقل فالمسؤولية المادية تثبت على الناقل بمجرد حصول الضرر المتمثل إما بعدم تسليم البضائع أو تسليمها متأخرة أو متضررة، و ليست له إلا التمسك بالسبب الأجنبي أي مطلوب من الناقل أن يثبت السبب في حصول الضرر<sup>1</sup>، و إن هذا السبب لا يد له فيه.

وبذلك تنص المادة 227: يضمن الناقل هلاك البضائع و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسليم الناقل البضائع في ميناء الشحن و بين قيامه في ميناء التفريغ

1- الطيف جبر كومانى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 10.

بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها...»، و تنص المادة 229 على أن: «يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 01 من المادة 277 في هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا بد له أو لقائيه أو لأحد تابعيه».

مفاد النصوص السالفة الذكر، أن التزام الناقل البحري بتحقيق نتيجة، و هو نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ سليمة و كاملة و ذلك في الميعاد المتفق عليه. مقتضى التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، أي أن المضرور غير ملزم بإقامة الدليل على الخطأ المرتكب من الناقل، و إنما يكفي إثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه الذي هو توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، فإذا ما أثبت ذلك قام خطأ الناقل العقدي، و إذا ما أثبت المضرور الضرر ومقداره كانت علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفترضة، ويتبع ذلك تحقق المسؤولية العقدية للناقل، إلا إذا تمكن الناقل من قطع الرابطة السببية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا بد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه.

فمسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية عقدية، أساسها الإخلال بالتزامه التعاقدية الناشئ عن عقد النقل هو نقل البضاعة إلى ميناء الوصول سليمة وفي الميعاد، ولا تكون مسؤولية الناقل تقصيرية إلا عن العمل غير المشروع من جانب الناقل أو تابعيه<sup>1</sup>.

### ثالثاً - موقف المعاهدات الدولية:

نصت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ على أنه : «يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، و كذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة ع، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته».

1- مصطفى كمال طه، على البارودي، مراد منير فيم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، تط، (مصر: منشأة المعارف، دس من) ، ص 373.

و المرفق رقم 2 الملحق بالاتفاقية و المعنون تفاهم اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحري للبضائع يورد ما يلي<sup>1</sup>:

من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، و مؤدى ذلك كقاعدة يقع علماء الإثبات على الاقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل في هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات».

فمسؤولية الناقل البحري، في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ، تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، أي أن الناقل مكيل بقريئة الخطأ.

وإذا كان التزام الناقل على هذا النحو هو التزام بنقل عناية مع افتراض خطئه أو إهماله، فإن ذلك يعني أن الضرور و على خلاف حكم الالتزام ببذل عناية، ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل و إنما يكفي إثبات وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، و هو أمر جد يسير يكفي في خصوصه تقديم عقد النقل و ما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن، و إثبات الضرر المدعى به، و عندئذ تعمل قريئة الخطأ، إذ يفترض وجود خطأ أو إهمال من الناقل و قيام علاقة السببية بين الخطأ و الضرر، و يكون على الناقل دفع مسؤوليته بنفي صدور خطأ أو إهمال من جانبه و ذلك بإثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه كل ما كان في المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته.

وبدأت اتفاقية بروكسل لعام 1924 في تصويرها لهذا المبدأ العام بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وذلك في مادتها الثالثة، وأضافت المادة الرابعة منها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية والتي بلغت سبعة عشر حالة<sup>2</sup> متأثرة بتلك بالنزعة الأنجلوسكسونية، وعلى هذا الوضع يشق معه الوقوف على ما إذا كانت اتفاقية بروكسل قد اعتمدت في هذا الصدد على اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أم تقصيرية.

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، ط، (مصر: منشأة المعارف، 1995)، ص 31.

2- يمكن رد حالات الإعفاء هذه إلى ثلاثة مجموعات الأولى هي عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الرحلة، و الثانية هي الأخطاء في الملاحة أو في إدارة المقيتة، و الثالثة تتمثل في الأخطار المستثناة كالقوة القاهرة أو الحريق.

باستقراء المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لعام 1924 في فقرتها الأولى<sup>1</sup>، أنه لا تمرى أحكام الاتفاقية إلا على اتفاقيات النقل المثبتة بموجب عقد الشحن أو أي وثيقة مماثلة، ومن خلال هذا يفهم أن هذه المسؤولية هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزام عقدي يتضمنه عقد النقل

### الفرع الثالث: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام، فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على افتراض المسؤولية أي الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة بينما تفرق الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام و مسؤولية الناقل الخاص<sup>2</sup>.

والناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز، أما الناقل الخاص يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حال على حدى دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، و تركز مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيري الواجب إثباته<sup>3</sup>.

إن ما تقتضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية هو اعتماد الخطأ العقدي، لكن تختلف النصوص في موقفها من الخطأ، فهل هو الخطأ الواجب الإثبات، أم أنه الخطأ المفترض، و هل هذا الأخير قابل لإثبات العكس أم لا؟ و هذا ما سنبينه في كل من التشريع الجزائري (أولاً) و المصري (ثانياً) و المعاهدات الدولية (ثالثاً).

1- تنص المادة 1 / 3 من اتفاقية بروكسل 1924 على أنه على الأقل قبل الرحلة و في بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا يجعل السفينة صالحة للملاحة، و أن يهني السفينة و يجهزها و يموتها، و أن يجعل الأنبار و غرف التبريد و البرادات و كافة أجزاء المدينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة و مؤهلة لاستيعاب هذه البضائع و حفظها".

2- هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص 250.

3- علي البارودي و هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 209.

أولاً- أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري:

باستقراء نص المادة 802 ق ب ج يتضح أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وعلى هذا الأساس فالمضرور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في علم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه.

إن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الخطأ الصادر من الناقل بل يكفي حصول الضرر وبالتالي قيام مسؤولية الناقل.

إن قيام مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض يثير البحث عن ما إذا كان الخطأ المفترض قابل لإثبات العكس أم أنه غير قابل لإثبات العكس؟

نصت المادة 803 من قانون ق.ب. ج<sup>1</sup> التي نصت على حالات استثنائية تعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقق إحداها وهي التي عشر حالة، فالناقل يستطيع الدفع بإحدى هذه الحالات إن تحققت من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية، وبالتالي يمكن القول معه بأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس أي إثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 803 السالفة الذكر<sup>2</sup>

ثانياً- أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري المصري:

تنص المادة 1 / 229 من التقنين البحري المصري على أن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس الخطأ المفترض، إذ لا يحتاج المضرور إثبات الضرر، بحكم أن الخطأ

1- المادة 803 من ق.ب. ج تنص على أنه: " يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناجمة مما يلي: ..... للمزيد من المعلومات حول هذه النقطة أنظر المطلب الثالث من المبحث الثاني في هذا البحث.

2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 24.

مفترض في الناقل، وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر قائمة بمجرد إثبات المتضرر الضرر الذي أصابه.

وأجاز المشرع للناقل نفي المسؤولية بإثبات أنه قام وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير.

كما تنص المادة 1 / 227 من التقنين البحري المصري على أنه: « يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة »

كما جابت المادة 229 على أنه: « يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227 من هذا القانون إذا أثبتت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه<sup>1</sup> »

يستفاد من هذين النصين أن التزام الناقل البحري في القانون المصري التزم بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها. ولا ترفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه كقوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو العيب الذاتي للبضائع أو الخطأ من الغير<sup>2</sup>.

### ثالثاً - أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المعاهدات الدولية:

لقد جاءت الفقرة الأولى من المادة الخامسة في اتفاقية هامبورغ معلنة أن الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشأ على هلاك البضاعة أو على ما يلحقها من تلف و كذلك عن التأخير

1- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص 24.

2- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 327.

في التسليم، و استنادا إلى ما تقدم بشأن الامتداد الزمني لهذه المسؤولية فإن مسؤولية الناقل هذه عن الأضرار الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير لا تثار إلا بصدد الأحداث التي تسبب هذه الأضرار و التي تقع في الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل<sup>1</sup>.

حيث جاء في المرفق الثاني من الاتفاقية بأنه من المفهوم عموما أن مسؤولية الناقل بموجبها تقوم على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة و لكنها خرجت عنها في حالات أخرى فتميزت الاتفاقية بين الأضرار، و تبعا لهذا التمييز يختلف أساس المسؤولية، فبالنسبة للأضرار الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير، تقوم مسؤوليته على أساس الخطأ المفترض و لكنها تختلف عن اتفاقية بروكسل في حكمها على الناقل الذي أثبت أنه بذل العناية المعقولة في نقل البضاعة و كذا المحافظة عليها، و مع ذلك حصل الضرر، فبموجب اتفاقية هامبورغ تبرا الناقل من المسؤولية و لو ظل سبب الضرر مجهولا.

ونتيجة هذه المقارنة يبدو أن اتفاقية بروكسل كانت نسبيا أكثر رعاية المصلحة الشاحن و المرسل إليهم من اتفاقية هامبورغ، و بالنسبة للأضرار الناتجة عن الحريق أو التي دفعت بالحيوان الحية، فتقوم مسؤوليته على وجوب إثبات خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه، فمسؤوليته هنا لا تقوم على الخطأ المفترض، استنادا على المادة (4/5 و 5) من اتفاقية هامبورغ<sup>2</sup>

يتضمن الفصل الخامس من قواعد روتردام، أساس مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة، التلف أو التأخير في تسليمها، ضمن نص المادة 17 تحت عنوان "أساس المسؤولية" وتتضمن هذه المادة حالات كثيرة تتضمن إثبات المسؤولية التي تقع على الناقل في حال إخلال بالتزاماته<sup>3</sup>.

1- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة النقل البضائع بحرا (قواعد هامبورغ) 1978 مصر: المكتب العربي الحديث، دس من)، ص 24.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 162.

3- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ميل لقواعد روتردام، المرجع السابق، ص 67.

المطلب الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية المدنية، بل هو الأساس الذي تقوم عليه، إذ يجب على المضرور أن يتمسك بخطأ وقع من فاعل ويقوم الدليل عليه، و على هذا الأساس فلكيما مسؤولية الناقل البحري يجب أن يكون هناك خطأ (الفرع الأول) وقع من الناقل وأن ينتج عن هذا الخطأ ما يسمى بالضرر (الفرع الثاني) و أن تكون هناك علاقة تسببية بين الخطأ المرتكب والضرر الحاصل (الفرع الثالث).

الفرع الأول: ركن الخطأ:

إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم على أساس الخطأ كما أشرنا سابقا فمتى صدر الخطأ من الناقل خلال قيامه بالتزاماته أثناء الرحلة الخاصة بالبضائع تقوم مسألته، فما هي الأخطاء التي يسأل عنها الناقل، و ما هي الكيفية التي تثبت بها هذه الأخطاء؟.

أولا- الأخطاء التي يسأل عنها الناقل:

قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضررا بسبب خطأ يرتكبه الناقل، فيسأل الأخير عن الضرر طبقا لما تقضي به القواعد العامة مسؤولية المرء عن أخطائه الشخصية، إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين، وقد يصدر عن هؤلاء خطأ، فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه، فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصيا، وقد تصدر من تابعيه، فكيف تكون أخطاء الناقل الشخصية؟

و كيف تكون أخطاء التابعين و من هم؟

1- أخطاء الناقل الشخصية:

قد يلحق الشاحنون ضررا بسبب خطأ شخصي من الناقل رغم ندرة ذلك حاليا ومن أبرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة، كأن يكون هيكل السفينة

غير قادر على مواجهة مخاطر البحر، أو أن العقابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة، أو أن يكون الريان الذي أنيطت به قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الريان يطلب منه الانحراف أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر، ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل<sup>1</sup>.

## 2- كيف تكون أخطاء التابعين و من هم التابعون:

غالبا ما يكون الضرر ناتج عن خطأ في رص البضاعة، أو إهمال الملاحين في العناية بها وأحيانا سرقتهم لها، وقد تكون بصيب مناورة خاطئة قام بها الريان، هذه الأخطاء وغيرها تقود الضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم الناقل. و هم جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته سواء كانوا تابعين له - يؤدون عملهم بإشرافه - أم الذين يقومون بأعمالهم بغير إشراف من الناقل، مادامت أخطائهم وقت بمناسبة تنفيذ عقد النقل، و قد أثار أساس مسؤولية الناقل العقدية عن أخطاء تابعيه<sup>2</sup> خلافا بين الفقه، فالبعض يرى في توسيع النيابة أساسا لهذه المسؤولية، بحيث لا تقتصر النيابة على الأعمال القانونية و إنما تشمل حتى الأعمال المادية، فيصبح الشخص الذي يستخدمه المدين بتنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقه، يتصرف وكأنه نائبا عنه، بينما يرى البعض الآخر أن التابع وهو يقوم بتنفيذ الالتزامات التي على عائق المدين يكون كالأداة في يد هذا الأخير، وعليه يسأل المدين بشكل مباشر عن أخطاء التابعين وكأنها أخطاء شخصية وقعت منه، حيث يقول مبدأ روماني: من يتصرف بواسطة الغير يعتبر متصرفا بنفسه<sup>3</sup>.

1-اسعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة النقل البضائع بحرا قواعد هامبورغ 1978، المرجع السابق، ص 25.

2- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط1، الأردن: دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2001، ص 54.

3 - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، (مصادر الالتزام - الواقعة القانونية)، ط 2، الجزء الثاني، الجزائر: دار الهدى، 1992، ص 179.

ويرى آخرون في تحمل التبعة الأساس لمساءلة المدين، إذ أنه مادام يجني الفائدة من أعمال التابع، عليه أن يتحمل ما ينتج من أضرار تسببها أخطاء التابع للغير، وأخيرا يرى فريق بأن أساس مسؤولية المدين عن أخطاء تابعيه في القانون. و نميل إلى الرأي الذي يذهب إلى أن مبنى المسؤولية عن أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية هو ضمان الناقل لما يصدر عن هؤلاء الأشخاص من أخطاء تسبب ضررا للغير، لأن الناقل عند الاستعانة بغيره لتنفيذ ما لقاها على عاتقه عقد النقل من التزامات، فعليه أن يضمن ما يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم من أضرار تسببها أخطاء التابعين أو الأشخاص الذين استعان بهم.

### ثانيا - إثبات الخطأ:

القاعدة الفقهية المعروفة أن "البينة على من أدعي... ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فيقع عليه عبء إثبات ما يدعيه، و ذلك بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية، تنشأ نتيجة الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد، فلا يطلب من الدائن الشاحن أو من المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده، وعدم تنفيذ التزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.

كما يذهب عدد من الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعا لاختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة، فإذا كان التزام الناقل هو تحقيق نتيجة، فإن عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في مسند الشحن وهي النتيجة التي التزم الناقل تحقيقها، يعني ثبوت الضرر، ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل هو بذل عناية، فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر، تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة منه<sup>1</sup>

1- لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 56.

الفرع الثاني: ركن الضرر:

نتيجة المساس بمصلحة ويمكن تعريف الضرر بأنه: الأذى الذي يصيب الشخص مشروعة له، أو بحق من حقوقه<sup>1</sup>.

يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا طبقا لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، وأن التوقع يقاس بمعيار موضوعي، هو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، وقد ورد في حكم المحكمة النقض المصرية قولها أن: "المدين في المسؤولية العقدية لا يلزم في غير حالتي الغش و الخطأ الجسيم إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي، بمعنى أنه هو ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات".

و كما تقضي القواعد العامة بأن الضرر يكون ماديا أو أنبياء و الضرر المادي هو إخلال تلحق المضرور أو بمصلحة مالية له يشمل الضرر الحال و المستقبل و المحتمل.

و الضرر الذي يمكن أن يترتب عن خطأ الناقل في نطاق تنفيذه عقد الشحن و التفريغ هو في الغالب ضرر مادي، و قد يكون ضرا يلحق البضاعة أو مجرد تأخير في تنفيذ عمليات الشحن و التفريغ و يأخذ الضرر صورا ثلاث<sup>2</sup> و تلك إما بهلاك البضاعة (أولا) أو تلف البضاعة (ثانيا) أو التأخير في تسليمها (ثالثا).

1- محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، ط 1، الجزء الأول الجزائر دار الهدى، 1993، ص 328

2- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 312.

أولاً - هلاك البضاعة:

هالك البضاعة قد يكون كلياً Totale أو جزئياً<sup>1</sup> Partielle. يلتزم الناقل بتسليم البضاعة بالحالة التي كانت عليها عند الشحن من حيث الكمية و الوزن و الحجم و كذا بالموصفات المدونة في مسند الشحن، كما رأينا أن هلاك البضاعة قد يكون كلياً كما لو احترقت أثناء النقل أو غرقت أو تلفت تلفاً كلياً<sup>2</sup> لأي سبب من الأسباب كما لو كانت جلوداً و تعفنت أو لم تسلم للمرسل إليه بسبب من الأسباب، كما لو تعرضت للسرقة أو للضياع أو تأخر تسليمها للمرسل إليه في الموعد المحدد في العقد أو الذي يقضي به العرف مع ترك ذلك لتقدير القاضي الذي يقدر زمن التسليم وفق الظروف المحيطة بعملية النقل، و قد يكون الهلاك جزئياً<sup>3</sup> Partial loss إذا سلمت البضاعة للمرسل إليه ناقصة من التزام بتحقيق نتيجة إذ يكفي أن يثبت المرسل إليه أن الهلاك قد حدث أثناء عملية النقل متى تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الهلاك عندها يكون للمرسل إليه حق إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بتسليم البضاعة، أو التعويض عنها بموجب المادة 73 من قانون التجارة مع اشتراط إبرام عقد مع المرسل و علم التنقل كلياً أو جزئياً، أما إن أمكن إثبات أن نقص البضاعة لم يقع أثناء عملية النقل فلا مجال للتطبيق مسؤولية الناقل<sup>4</sup>

ثانياً - تلف البضاعة: Dommage, Avarie

تلف البضاعة، يقصد به وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها و مقدارها إلا أنها تالفة أو معيبة، كما لو كانت أجهزة و وصلت محطة أو فاكهة و تضررت أو زجاج و وصل

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 128.

2- الهلاك الكلي: يكون الهالك كلياً عندما يتعذر على الأقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه من دون إمكان إثبات وجودها في مكان آخر بحيث يستطيع المرسل إليه من تسلمها، و لا يشترط في هذا الهالك أن يتحقق فعلاً.

3- الهلاك الجزئي و هو يسمى بالنقصان أو النقص، و هو فقدان جزء من الشيء بشرط ألا يكون بسبب طبيعة الشيء، فيوجد مثل هذا النقصان، و هو ما يعبر عنه بالنقص الفطري.

4 - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص 316.

مهمش سواء إن شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، و يسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف و العيوب التي أصابت البضاعة و لكنه لا يسأل عن العيب الذي يوجد في البضاعة، إذا كان هذا العيب قد ثبته الناقل في سند الشحن.

إما إذا كان سند الشحن نظيفاً، أي خالياً من التحفظات، فإنه يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة، و الناقل في هذه الحالة لا يستطيع أن يثبت عكس ما تضمنه سند الشحن تجاه الغير، الحامل الشرعي للمند حتى و إن كان لدى الناقل ورقة ضمان صادرة من الشاحن إذ لا حجة لهذه الورقة إلا بين أطرافها الشاحن و الناقل، إلا أن مسند الشحن النظيف لا يمنع الناقل من التخلص من مسؤولية التلف و إذا استطاع إثبات أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية<sup>1</sup>.

### ثالثاً - التأخير في تسليم البضاعة:

يعتبر التأخير Retard إحدى صور الضرر الذي يتعرض له الشاحن، إذ يقع إذا لم يسلم الناقل البضاعة خلال المدة المتفق عليها صراحة، و التأخير في ذاته لا يعتبر من قبل الخسائر، إلا إذا أصاب المرسل إليه ضرر جراء التأخير، كأن يسبب التأخير في التسليم في خسارة تصيب المرسل إليه بسبب نقص في الأسواق أو ضياع صفقة رابحة عليه، أو بصفة عامة كل ما فاتته من كسب و ما لحقه من خسارة<sup>2</sup>.

حيث يؤدي التأخير إلى فوات كسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحن، إذا ما تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في ميعادها المقرر، الأمر الذي يلحق ضرراً بالشاحن<sup>3</sup>.

1 عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 130.

2- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل يطريق الحاويات، لط، (مصر: منشأة المعارف، 2004)، ص 495.

3- تنص المادة 240 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: يعال الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير في تسليم البضائع يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

و يتحمل الناقد المسؤولية عن التأخير إذا توافرت شروطها، و هي وجود فعل مسبب المسؤولية، و أن ينتج عن هذا الفعل ضرراً اقتصادياً للشاحن أو المرسل إليه، حيث يلزم الناقل بتعويض المرسل إليه عن الأضرار الاقتصادية غير المتوقعة<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: علاقة سببية بين الخطأ و الضرر:

إن حصول الضرر و إثباته من قبل الشاحن أو المرسل إليه و افتراض بالخطأ بجانب الناقل، غير كافيين لمسألة هذا الأخير، إنما يجب أن يرتبط ذلك الضرر بالخطأ أن يكون الأول نتيجة الثاني كارتباط السبب بالمسبب.

ويبرز ركن السببية بوضوح عندما يكون خطأ المدين مفترضا كحالة الناقل موضوع بحثنا لأن الخطأ الذي افترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر، مع احتمال أن يكون ثمة سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في ذات الوقت إثباتاً لرابطة السببية.

ولا تكون رابطة المسببة باعتبارها ركناً من أركان المسؤولية واضحة، عندما يكون التزام المدين تحقيق نتيجة لاندماج ركن الضرر و الخطأ و كما لاحظنا أن مضمون التزام الناقل البحري و في غالبية النصوص موضوع دراستنا هو التزام بتحقيق نتيجة.

فتبرز صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ و الضرر لاندماجهما، ومع ذلك ففي بعض الحالات خاصة حالة الأضرار بسبب التأخير في التسليم يكون بالإمكان إثبات عدم توافر السببية و ذلك عن طريق إيراد الدليل على السبب الذي أدى إلى حصول الضرر و ليس بإثبات المسبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد، حيث يكون السبب هنا ركناً في الخطأ و المثال الذي ساق بهذا المجال، لو أن الناقل تأخر في تسليم البضائع عن الوقت المثبت في مسند الشحن أو في الوقت المعقول في حالة عدم تحديده، فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل، و لكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق الدائن (المرسل

1 - <https://web2.aabu.edu.jo>

إليه من ضرر لا يعود إلى خطأه و إنما إلى سبب آخر، فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ و الضرر<sup>1</sup>.

فلو أن المرسل إليه في نفس المثال أدى بضرر لحقه من فوات صفقة عرضت عليه لبيع البضاعة و أدى تأخير التسليم إلى إلغائها كان للناقل أن يثبت بأن عدول المشتري عن إتمام الصفقة، لا يعود إلى تأخير البضاعة، و إنما إلى تعنت البائع مثلاً، أو لأنه وجد ما هو أفضل منها، و أن السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ و الضرر كما أوضحنا في المثال، غير المسبب الأجنبي الذي يقطع العلاقة بين عدم التنفيذ، و بين خطأ المدين، أي أن السبب الأجنبي يستفاد منه هذا التفي الخطأ عن الناقل.

### المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

إن التزام الناقل بإيصال البضائع عالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، و عليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل التي تنشأ عن إخلال بهذا الالتزام تعتبر مسؤولية عقدية أيضاً.

غير أن الأحكام مسؤولية الناقل البحري التي نظمها القانون البحري و اتفاقية بروكسل نطاق محدد، نطاق زمني (الفرع الأول هو بين تسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، كما لهذه المسؤولية نطاق مادي الفرع الثاني) و نعني به الأضرار التي تشمل هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

و لهذه المسؤولية نطاق بالنسبة للأشخاص (الفرع الثالث) و يعني تلك الأشخاص تسري عليهم أحكام المسؤولية.

1- الطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع:

نصت المادة 1 / 227 من القانون التجارة البحرية على أنه :

يضمن الناقل هلاك البضاعة و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة»..

قد حدد النص على هذا النحو النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي رسم قانون التجارة البحرية أحكامها بأنه المدة بين استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ، أما خارج هذا النطاق الزمني، أي ما يتم من عمليات سابقة على استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن، أو العمليات اللاحقة لتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ، فإنه تسري على مسؤولية الناقل عنها القواعد العامة في مادة النقل ولو نشأت بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري، و مقتضى الحرية التعاقدية التي تقرها تلك القواعد أنه يكون للناقل البحري بصدده العملية أن يدرج بعقد النقل شروط إعفاء من المسؤولية أو تحديد المسؤولية بأقل من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري<sup>1</sup>.

الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع:

تتعرض البضائع لمخاطر عديدة سواء أثناء تداولها قبل و بعد الشحن على وسيلة النقل أو أثناء الرحلة نفسها، الأمر الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع بعد تسلمها و قبل تسليمها<sup>2</sup>.

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص37.

2 - سوزان علي حمن، عقد نقل البضائع بالحاويات، لط، (مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004)، ص 123.

لذلك تؤخذ هذه الأضرار - و هي تمثل النطاق المادي لمسؤولية الناقل - أهمية كبرى تستوجب تحديد هذا النطاق للتعرف على الأضرار التي تعقد بسببها مسؤولية الناقل، و يشع النطاق المادي لمسؤولية الناقل ليشمل ثلاثة صور للضرر الذي قد يلحق بالمرسل إليه و هي: ملاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها لصاحب الحق فيها.

### الفرع الثالث: نطاق المسؤولية من حيث الأشخاص:

الوضع 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، بالتالي نكون أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم لتنفيذ جزء من النقل، فتتقل البضاعة من ناقل إلى ناقل هذا حتى تبلغ المرسل إليه، وذلك هو النقل المتتابع<sup>1</sup> والذي يتم بموجب سند الشحن المباشر .

كما تجد الإشارة إلى أن نص المادة 30243 قد أوردت تنظيماً للمسؤولية في حال تعدد الناقلين.

1- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 472.

### المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

في أي نزاع يعرض على القضاء، لا بد من وجود مدعي و مدعى عليه، و يقتضي ذلك أن تحدد الشخص الذي يمكن أن يكون مدعياً في دعوى المسؤولية على الناقل البحري، حتى يستوفي صاحب الحق في البضاعة المتضررة حقوقه من الناقل المسؤول عن الخسائر والضرر اللاحقين بالبضاعة، و لا مناص له إلا برفع الناقل بدعوى المسؤولية طبقاً للأحكام المقررة في القانون البحري، فالناقل البحري مسؤول وفقاً لأحكام القانون و على ما سلف تبيانه عن هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة بين استلامه لها في ميناء الشحن و بين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، و هو مسؤول كذلك عن تأخير وصول البضائع.

وعليه سوف تفصل في دراستنا لدعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بالتطرق أولاً إلى أطراف دعوى المسؤولية، مشيرين إلى الطرف المدعي فيها من جهة و إلى الطرف المدعى عليه من جهة أخرى، و ثانياً إلى أحكامها من حيث الاختصاص.

### المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن<sup>1</sup>، إلا أن تنفيذ العقد لا يبقي العلاقة القانونية في هذا الإطار البسيط، فكثيراً ما تشهد عقود النقل البحري للبضائع تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه فيثور التساؤل أولاً حول مدى رفع المسؤولية التعاقدية للناقل البحري من قبل أي من الشاحن و المرسل إليه؟ و من جانب آخر قد يكون المضرور شخصاً أجنبياً عن عقد النقل، و مع ذلك يرجع على الناقل البحري بالمسؤولية، و يكون ذلك إما بالحلول محل صاحب الحق في الرجوع على الناقل، و إما لأجل القضاء تعويض عن الأضرار التي تلحق به شخصياً.

1- سبق حين تعريف عقد النقل البحري للبضائع أنه ذلك العقد الذي يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر يدفعه له الشاحن (الصفحة 07 و ما بعدها).

لا شك في أن الناقل البحري ينجز النقل من الوجهة المادية بواسطة تابعيه، و قد ينشأ الضرر عن خطأ ارتكبه أحد التابعين، و إزاء مختلف القروض التي تنشأ عن إثارة مسؤولية الناقل البحري، فنتعرض للمدعي بالمسؤولية الفرع الأول) ثم للمدعي عليه بالمسؤولية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: المدعي بمسؤولية الناقل البحري:

تقام دعوى المسؤولية من صاحب المصلحة في استلام البضائع و التي أضرت مصلحته بهلاك البضائع أو تلفها أو وصلها المتأخر، يستوي في ذلك أن يكون هو الشاحن Le chargeur باعتباره الطرف الأصل في عقد النقل أو المرسل إليه Destinataire إذا كان شخصا غير الشاحن، أو الحائز الشرعي السند الشحن سواء كان السند اسميا أو للأمر أو للحامل و الذي قام باستلام البضائع وحده، و يمكن إقامة الدعوى من المؤمن إذا كانت البضائع المنقولة مؤمنا عليها | و قام المؤمن بتعويض المستأمن عما لحق البضائع من أضرار تأسيسا على حق حلول المأمن محل المستأمن في حقوقه قبل الناقل و الذي نصت عليه المادة 371 من قانون التجارة البحرية<sup>1</sup>.

### أولا- الشاحن Chargeur:

يعتبر الشاحن طرفا في عقد النقل، لأنه هو الذي يبرم عقد النقل مع الناقل، حيث تقضي القواعد العامة في المسؤولية العقدية، يكون لكل من طرفي العقد الحق في مطالبة الطرف الآخر الذي امتنع عن تنفيذ ما ألقاه على عاتقه العقد من التزامات أو تنفيذها تنفيذا معينا باللجوء إلى القضاء لإرغامه على التنفيذ العيني إن كان ممكنا، و إلا المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن الامتناع أو الإخلال بالتنفيذ، و عليه فللشاحن - و هو طرف أصيل في عقد النقل - الحق في مطالبة الناقل، و لا تنصرف المطالبة القضائية للتنفيذ العيني عادة، لأن الناقل يحتمي في ما تقرره النصوص من تحديد المسؤولية، فالمطالبة تكون بالتعويض لما

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص146.

تعرضت له من أضرار بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التعليم، و يرتبط هذا الحق بعقد النقل الذي ارتبط به و الذي يمنع الشاحن حق تسليم البضائع بالحالة الموصوفة في سند الشحن في مكان التنفيذ.

### ثانيا - المرسل إليه Destinataire :

قد لا تسلم البضائع إلى الشاحن نفسه، إنما إلى شخص آخر يحين ابتداء إذا كان مند الشحن إسمياً، و إن لم يكن معلوماً عند إصدار مسند الشحن فيحدد لاحقاً، عندما يكون سند الشحن الأمر أو لحامله.

وتتبادر سؤال مفاده، مما يستمد المرسل إليه حقه في تسليم البضائع، و بالتالي الحق في رفع دعوى المسؤولية على الأقل في حالة حصول الضرر الذي ينتج عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها؟ و الجواب على ذلك أن يستمد هذا الحق من سند الشحن، كما يرى ذلك القضاء و غالبية الفقه، حيث أن محكمة النقض المصرية أوضحت مركز المرسل إليه في قرار لها جاء فيه: "... يفيد أن قانون التجارة الشحن يتكافأ مركزه - حيثما يطالب بتنفيذ عقد النقل - و مركز الشاحن، و أنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن و منذ ارتباط الأخير به<sup>1</sup>.

وقد بينا أن المرسل إليه يحده شكل عند الشحن، إن كان إسمياً فالمرسل إليه هو الشخص الذي ورد اسمه فيه، و بالنسبة للمسند لأمر فالمرسل إليه المظهر إليه الأخير في سلسلة غير متقطعة من التطهيرات و إذا كان السند لحامله، فالمرسل إليه هو الحامل الشرعي للسند.

1- الطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص ص 163-164.

ثالثاً- الغير (المؤمن):

المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين و لما كان التأمين يعود عن مبالغ طائلة، و يواجه أخطارا جسيمة، فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لا يقوى عليها الأفراد، و من ثم فإن التأمين لا تمارسه اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة، وقد تأخذ شكل جماعة تأمين تبادلي<sup>1</sup>.

حين تقتضى دعوى رجوع المؤمن حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه)، فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل، بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب عقد الحول، الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه. ودعواه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة، في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له<sup>2</sup>.

الفرع الثاني: المدعى عليه بالمسؤولية:

يكون الناقل مدعياً عليه في دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كان الناقل الأول أو أي من الناقلين اللاحقين له في حالة النقل بسند شحن مباشر.

و يجوز أن ترفع الدعوى على الريان بحسبان أنه وكيل عن الناقل إذ وفقاً للمادة 99/1 من قانون التجارة البحرية فإن الريان يعتبر النائب القانوني عن المجهز (الناقل).

ويعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه، و من ثم يصبح مقاضاة وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن الناقل<sup>3</sup>.

1- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، ط1، (مصر: مكتبة الوفاء القانونية، 2012)، ص29.

2- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 133.

3- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص213.

### أولاً- الناقل المتعاقد :

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل و يتعهد للشاحن بتنفيذه، و بالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها و ذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه<sup>1</sup>، و يجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية.

فيختلف إذن الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل الأول على عاتقه فضلا عن تنفيذ مرحلة النقل الأولى ضمان استمرار تنفيذ مراحلها بواسطة الناقلين اللاحقين، و يكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة | شحن مباشرة تغطي مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل<sup>2</sup>، فهذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها.

### ثانياً- الناقل الفعلي:

وهو ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها، و الملاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس مشرعين آخرين مثل المشرع المصري الذي نص في قانون التجارة البحرية المصري على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل.

فالمشرع الجزائري نص على حالة واحدة و هي حالة توقف الرحلة لسبب ما، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم التأمين مسافة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول

1 - R. Rodière, op. cit, page 53.

2- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 81.

المقرر و هذا ما تضمنه المادة 776 من القانون البحري الجزائري و هي حالة اضطرارية و ليست اتفاقية بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، كما حددها مشرعين آخرين مثل المشرع المصري.

كما تجدر الإشارة إليه في الأخير أن الممارسة العملية اليوم تفرض هذا التعدد في الناقلين خاصة في استغلال الخطوط الملاحية في التجمعات البحرية<sup>1</sup> (Des conferences maritimes consortium)

### ثالثا - مجهز السفينة:

الأصل أن ترفع دعوى التعويض إلى جبر الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري فالتعرف على الناقل البحري أمر يسير يتم بالرجوع إلى وثيقة الشحن أين يظهر على صدرها اسم الناقل بالخط العريض فيكون المدعى عليه في دعوى المسؤولية، غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل، هذا طبقا للمادة 754 من القانون البحري التي نصت على أنه: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على منتها هو الناقل و كذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

ويعنى اوسع، فإن مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه كمالك أو مستأجر، في حال نقل البضائع حتى طرف مالك السفينة لا يطرح أي إشكال لمعرفة الناقل البحري، إذ يكفي الاستعلام عن اسم السفينة لدى مصالح التسجيل البحري للتعرف على مالكيها، فكما هو معلوم فإن لكل سفينة سجل تدرج فيه قيود عنيدة، اسم مالك

1- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص315.

السفينة و محل إقامته أو مقره و كذلك مجهر السفينة و هذا ما نصت عليه المادة 35 من ق.ب. ج<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية:

وفقا لمقتضيات المادة 6 / 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد، نص على استحداث أقطاب متخصصة للفصل في القضايا البحرية و بتشكيلة جماعية، حيث تنص المادة على أنه: تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها إلى المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، و الإفلاس و التسوية القضائية، و المنازعات المتعلقة بالبنوك، و منازعات الملكية الفكرية و المنازعات البحرية و النقل الجوي، و منازعات التأمين.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، و الجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاث قضاة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء عن طريق التنظيم<sup>2</sup>.

كما يمكن أن يلجأ أطراف النزاع إلى التحكيم إذا تضمن سند الشحن البحري شرطا لإحالة المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم للفصل فيها، بالرغم من أن المشرع الجزائري لم ينص على التحكيم في القانون البحري إلا أنه يمكن الرجوع إلى قواعد التحكيم في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية<sup>2</sup>.

كما تبين المادة 245 من قانون التجارة البحرية و المادة 21 من قواعد هامبورغ المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري

1- تنص المادة 35 من ق.ب.ج على أنه: يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية: ... اسم مالك السفينة و محل إقامته و كذلك مجهر السفينة و إذا وجد معه ملكين في الشيوعه أوجببت أسماؤهم و محلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية للسفينة.

2- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

فقد نصت المادة 245 في قانون التجارة البحرية على أنه: ترف الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لقانون المرافعات المدنية و التجارية، و يجوز أيضا حسب اختيار المدعي أن ترفع الدعوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة، و يقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعي الحق في الاختيار أو تقييده.

ومفاد هذا النص أن الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري تقام أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه و هو ما تنص عليه المادة 49 من قانون المرافعات المدنية و التجارية.

ولكن بما أن النزاع يتعلق بأمور تجارية فيجب إعمال احكام المادة 55 في قانون المرافعات المدنية و التجارية التي فتحت للمدعي حرية الاختيار بين محكمة موطن المدعي عليه او المحكمة التي تم في دائرتها الاتفاق كله أو بعضه أو المحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري :

يتضمن القانون البحري أحكاما تسمح في مجملها للمدعي برفع الدعوات امام أكثر من محكمة حسب اختياره، تيسيرا له في التقاضي، فنصت المادة 745 في القانون البحري على أنه: ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري امام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام.

كما يمكن أن ترفع امام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني.

1- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص231.

والملاحظ أن المشرع الجزائري نقل المادة 34 من القانون الفرنسي لسنة 1966 حرفيا،

فمن خلال استقراء المادة 745 فإنه لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختياريين هما:

أولاً: ترفع امام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام أي في مقر إقامة المدعى عليه طبقا للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية القديم.

إلا أن الأمر يختلف الآن بحيث نصت المادة 73 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أنه: يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، و إن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له و في حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

كما تضمنت الفقرة الرابعة من المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية بأن ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية، غير الإفلاس و التسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة، و أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها.

ثانيا- ترفع أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن بالتراب الوطني و هذا طبقا لنص المادة 2/745 من القانون البحري، هذه القاعدة من جهة، توسع للمدعي لاختيار المحكمة المختصة سواء كان ناقلا أو صاحب الحق في البضاعة، و من جهة أخرى تقرر امتياز للطرف الجزائري في القضايا الدولية.

إذن محاكم كل من مينائي الشحن و التفريغ مختصين إذا كانا واقعين بالتراب الوطني.

ولقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة بشأن الاختصاص أي أقرت و اعطت للمدعي المرسل إليه) حق اختيار المحكمة الفاصلة في المواد البحرية بين محكمة مقر إقامة

المدعي عليه و محكمة ميناء التفريغ و أنه لا يمكن القضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي<sup>1</sup> من الاستفادة من هذا الحق كما أقرت المحكمة العليا في قرار آخر عائق مؤرخ في 1990/02/24 بأن قضاة الموضوع لما قرروا بأن الجهة القضائية بعناية هي المختصة يكون الشحن ثم بميناء الشحن، وفقا للمادة 745 فقرة 2 يكون قد طبقوا القانون صحيحا<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري:

تسمح الكثير من الدول في قوانينها للمتخاصمين فض نزاعاتهم خارج المحاكم و الهيئات القضائية الرسمية و هذا ما يصطلح على تسميات بالطرق البديلة لفض النزاعات، و يأتي على رأس هذه الطرق التحكيم<sup>3</sup>، و اللجوء إليه له مبررات اقتصادية إذ كثيرا ما يتخوف المستثمرون الأجانب في الهيئات القضائية الوطنية و يرفضون عرض نزاعاتهم أمامها لتولد الاقتناع لديهم بصعوبة حياد القاضي و صعوبة ضمان عدم انحيازه لمواطنيه، طبعاً لا يقصد هذا التشكيك في نزاهة القاضي غير أنه، و كما أشار إلى ذلك بحق الكثير من الفقهاء، فإن القاضي و من غير قصد سيحدث اختلالاً و عدم توازن بين الأطراف و سيميل إلى مواطنة على اعتبار أنه يتقاسم مع هذا المواطن تراثه الثقافي من الناحية اللغوية و الاقتصادية، و خاصة القانونية، و هذه كلها سلبيات لا وجود لها في التحكيم و لذلك كان هذا الأخير وسيلة تلقى رواجاً كبيراً عند المستثمرين الاقتصاديين.

وينقسم التحكيم بالنظر و ينقسم التحكيم بالنظر إلى من يتولاه إلى نوعين، فهو قد يتم من قبل مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوي و إداري و تتدخل في العملية التحكيمية، تنظيمياً و إدارة و إشرافاً، و هذا هو التحكيم المؤسسي، أما في النوع الثاني فإنه يرجع

1- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 320

2- قرار رقم 64975 مؤرخ في 24 / 02 / 1990، منشور بالمجلة القضائية، منة 1991، العدد 1، ص 67.

3- ارتبط التحكيم البحري بالتجارة الدولية و التبادل التجاري بين الشعوب، كما ازدهر بازدهار هذه التجارة و ارتبط بنمو المعاملات الدولية في القرن الحالي يتزايد اللجوء إلى التحكيم البحري كأسلوب الحل المنازعات الناشئة عن العلاقات ذات العنصر الأجنبي.

للأطراف أنفسهم تنظيم إدارة التحكيم دون اللجوء إلى هيئة التحكيم منظمة و قائمة و هذا هو التحكيم الحر، حيث يتفق الأطراف مثلا على تعيين المحكومين و مقر التحكيم و القانون المطلق على إجراءات التحكيم.

إنه لما سبق سنحاول تقسيم هذا الفرع إلى ثلاث فقرات، الأولى نخصصها لتنظيم التحكيم، و نتناول الحكم التحكيمي (ثانيا) و نخصص الفقرة الثالثة لموضوع الطعن في حكم التحكيم.

### أولا- تنظيم التحكيم:

كلنا نعرف الدور الذي يؤديه نظام التحكيم في مجال المنازعات التجارية، و لا تقل أهميته كذلك في مجال المنازعات نقل البضائع بالبحر بالذات، و لعل في الإشارة هنا إلى الأرقام التي تقدمها في هذا الشأن جمعية محكمي لندن البحرية London Maritime Arbitrators association ما يقطع بدور التزايد المطرد للتحكيم في مجال النقل البحري، لقد أعلن رئيس هذه الجمعية أن من ألفين و سبعمائة إلى ألفين و تسعمائة طلب التحكيم تقدم في كل عام بصيغة التحكيم في منازعات النقل البحري، ثم أن من الملاحظ في الحقبة الأخيرة أن متوسط الزيادة السنوية في عدد طلبات التحكيم تكاد تصل إلى 10% من كل عام، أن حوالي 10% من هذه الطلبات تتعلق بمشارطات الإيجار و مستندات الشحن<sup>1</sup> التي تحرر على مقتضى مشارطات الإيجار، و لابد أن يكون لظاهرة هذا الازدياد المطرد لأهمية الدور الفعلي للتحكيم في فض المنازعات التي تنشأ مترتبة على عقود نقل البضائع بالبحر صداه في الأوساط الدولية.

لا يعدو اتفاق التحكيم البحري أن يكون تعبيراً عن إرادتين تراضينا على اختيار التحكيم و وسيلة لتسوية منازعة بحرية، حيث يقصد باتفاق التحكيم البحري تلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه

1- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 80.

أطراف العلاقة البحرية على عرض الأنزعة التي نشأت أو ستنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم.

و يأخذ اتفاق التحكيم البحري صورة مشاركة التحكيم أو شرط التحكيم.

ومشاركة التحكيم هي اتفاق أطراف العلاقة البحرية في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم حيث تستخدم هذه الصورة في حالات المساعدة البحرية و الإنقاذ، و تسوية الخسارات البحرية المشتركة و التصادم البحري.

اما شرط التحكيم فهو الصورة الأخرى لاتفاق التحكيم البحري حيث يتفق أطراف العلاقة البحرية بناء على نص واضح و صريح في العقد المبرم بينهما على عرض الأنزعة، التي قد تنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم، و غالبا ما توجد هذه الصورة في عقود النقل البحري و عقد البيع البحري، و عقود بناء السفن و إصلاحها و شرائها، و اتفاقات المساعدة البحرية و البحث و الإنقاذ بصفة عامة في كافة العقود البحرية المبرمة، و غالبا ما يستخدم مصطلح اتفاق التحكيم للتعبير عن الصورتين السابق ذكرهما<sup>1</sup>

وحتى يكون الاتفاق صحيحا يجب أن تتوافر فيه شروط موضوعية و أخرى شكلية فأما الموضوعية فهي ضرورة توافر التراضي صحيحا و أن يرد هذا التراضي على محل ممكن و مشروع و أن يستند إلى سبب مشروع، أما الشروط الشكلية فقد نص المشرع على أن يكون اتفاق التحكيم و تحت طائلة البطلان مكتوبا و يكون كذلك إذا ورد في محرر وقعه الطرفان أو إذا ورد فيما تبادله هؤلاء رسائل و برقيات أو غيرها من وسائل الاتصال، و هذا ما نصت عليه المواد: 1008 و 1012 و 1040 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري<sup>2</sup>.

1- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 406-

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 327.

ثانيا - الحكم التحكيمي:

تحكم محكمة التحكيم في الفصل في النزاع المعروض، و ذلك عن طريق إصدار حكم بالأغلبية، على أن يتم إدراج رأي المخالفين في قرار التحكيم، و يشترط في حكم التحكيم أن يكون مكتوبا و أن يكون مرفقا من طرف المحكم أو المحكمين الذي قاموا بإصداره كما يجب أن يتضمن تاريخ النطق، و هذا ما نصت عليه المادة 1029 في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري

وتنفيذ حكم التحكيم الدولي يحتوي على نوع من المساس بالسيادة الوطنية، حيث يتم صدوره في دولة أخرى و يطبق قانون غير القانون الوطني. و وفقا لقواعد التحكيم التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي « UNCITRAL » تنص المادة 31 منها: 1- في حالة وجود ثلاثة محكمين، تصدر هيئة التحكيم القرارات أو الأحكام الأخرى بأغلبية المدى.

2- فيما يتعلق بمسائل الإجراءات، يجوز أن يصدر القرار من المحكم الرئيسي وحده إذا لم تتوفر الأغلبية أو أجازت هيئة التحكيم ذلك، و يكون هذا القرار قابلا لإعادة النظر من قبل هيئة التحكيم إذا قدم إليها مثل هذا الطلب<sup>1</sup>

أ- إعداد حكم التحكيم:

لما كان أحد المبادئ الأساسية في مجال التحكيم الدولي هو إعطاء الحرية للأطراف فإنه يرجع لهؤلاء كأصل عام أن يتفقوا على الشكل و الإجراءات التي يصدر فيها الحكم، فإذا غاب هذا الاتفاق يمكن الرجوع إلى المبادئ الإجرائية، و إلا يطرح المشكل في حال وجود محكم واحد أما في حالة تشكيلة جماعية فإن الحكم يصدر بالأغلبية بعد مداولة يشترك فيها جميع المحكمين.

1- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص737.

ويلاحظ في الواقع العملي أنه كثيرا ما يسعى رئيس محكمة التحكيم جاهدا إلى أن يصدر الحكم بطريق الإجماع، إذ من شأن ذلك أن يجعل هذا الحكم مقبولا بسهولة من قبل المحكوم ضده، و هو ما يسمح في النهاية بالتنفيذ الاختياري<sup>1</sup>

### ب- الاعتراف بحكم التحكيم الدولي أو تنفيذه:

يكون قرار (حكم) التحكيم ملزما، بصرف النظر عن البلد الذي صدر فيه، و ينفذ بناء على طلب كتابي يقدم إلى محكمة مختصة. على الطرف الذي يستند إلى قرار تحكيم أو يقدم طلبا لتنفيذه أن يقدم القرار الأصلي الموثق حسب الأصول أو صورة منة مصادقة حسب الأصول، و هذا ما أورده المادة 35 من قواعد أوتسترال.

كما قد اهتم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية بوضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي و تنفيذها من خلال وضع شروط و إجراءات يتوجب اتباعها، مع الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يفرق من حيث الشروط والإجراءات بين الاعتراف و التنفيذ حيث تظل هذه الشروط واحدة من كلتا الحالتين<sup>2</sup>

### ثالثا- الطعن في أحكام التحكيم الدولي:

تنظم مراكز التحكيم البحري المؤسسي و هي غرفة التحكيم البحري بباريس المنظمة الدولية للتحكيم البحري و غرفة اللويدز<sup>3</sup> بلندن أسلوبا للطعن على أحكام الطعن الصادرة عن هيئات التحكيم التابعة لها يقضي باستئناف هذه الأحكام أمام نفس هذه المراكز في طعن تحكيمي داخلي أو في تحكيم هذه المراكز و تحدد لوائح تلك المراكز أحكام التحكيم القابلة

1 – F. ARRADOW, L'arbitrage maritime, le point de vue du praticien, DMF 681, Mai 2007, PP 389-397

2- يسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص338.  
3- اللويدز؛ تعد هذه الغرفة من أهم و أعرق مؤسسات التحكيم البحري التي لها باع طويل في تحكيم القضايا الخاصة بالحوادث البحرية، و تضم عددا كبيرا من أشهر المحكمين المعروفين و المشهود لهم بالكفاءة و ذلك في مجال المساعدات البحرية و الإنقاذ، و عمليات النقل البحري.

للطعن و تشكيل هيئة تحكيم من الدرجة الثانية و إجراءات الطعن و ميعاده و نظره و الحكم الصادر فيه.

ورأينا الخاص أننا نعتبر هذا النوع من الطعن لا يأتي بجديد بل يثير الشكوك حول حكم تحكيم الدرجة الأولى و يزيد ذلك في تكلفة الوقت و المال و نرى أن يكتفي بالطعن القضائي على إجراءات و شكل الحكم فقط حتى يتم المحافظة على سرعة الفصل في منازعات التحكيم البحري.

وبخصوص الطعن القضائي على حكم التحكيم البحري في مصر يقرر قانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994 في مادته 52 طريقاً واحداً للطعن على أحكام التحكيم البحري الدولي الصادرة في مصر و هو رفع دعوة بطلان الحكم و هذه الدعوى يرفعها صاحب المصلحة من طرف التحكيم أمام محكمة استئناف القاهرة، أو أي محكمة استئناف أخرى، يتفق الأطراف على اختصاصها، و ذلك خلال التسعين يوماً التالية التاريخ إعلان الحكم للمحكوم عليه، و دون أن يحول قبولها تنازل مدعي البطلان عن حقه في رفعها قبل صدور الحكم<sup>1</sup> وعدت المادة 53 من قانون التحكيم المصري أسباب الطعن بهذه الدعوى و هي أسباب واردة على سبيل الحصر لا على سبيل المثال-

### المطلب الثالث: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري و الإعفاء منها

تخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة للبضاعة المنقولة بحراً لتقادم قصير مدته سنتان، و يسري هذا التقادم<sup>2</sup> من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمياً فعلياً، و إذا استمر تسليم البضاعة عدة أيام، عرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه، أما إذا لم يقع التسليم على الإطلاق كما إذا كانت البضاعة قد هلكت

1 -<http://www.jedco.gov-jo>

2- يعرف التقادم بأنه وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي عينها القانون، فهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات، حيث أن الالتزام قد يقضي بالوفاء أو بما يعادل الوفاء، وقد يتقضي دون الوفاء به أصلاً و يتحقق ذلك في أسباب الانقضاء الأبية: الإبراء من الدين، استحالة التنفيذ، التقادم المسقط.

هلاكا كلياً، فإن التقادم يبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة، أي منذ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو اليوم الذي كان ينبغي فيه أن تصل إليه<sup>1</sup>.

يقضي الأمر بصدور دراسة تقادم دعوى المسؤولية أن نتعرض لأساس و نطاق التقادم الفرع الأول) ثم الإعفاء من المسؤولية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: أساس و نطاق التقادم:

قد فرض المشرع الجزائري في مادة نقل البضائع بحراً تقادماً قصيراً يسري على كل دعوى تنشأ عن عقد النقل البحري، فتقسم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع إلى الأنواع التالية حسب آجالها و رافعها كما في القانون البحري.

- الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري تتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه و هذا ما أورده المادة 742 ق.ب.ج.

- الدعاوى المرفوعة ضد الناقل البحري للتعويض عن الخسائر التي أصابت البضاعة المنقولة بوثيقة الشحن تتقادم بمرور سنة واحدة و هذا حسب المادة 1/ 443 من ق.ب.ج، كما يجوز الأطراف العقد أن يتفقوا على رفع أجل رفع الدعوى إلى سنتين من تاريخ وقوع الضرر حسب نص المادة 2/743 من القانون البحري.

- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن ترفع خلال سنة و يجوز أن ترفع حتى بعد انقضاء أجل، على أن ترفع خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به تعويضاً عن الخسائر، و هذا ما تضمنه المادة 744 من القانون البحري<sup>2</sup>

### أولاً- أساس التقادم و مدته:

إن المنازعات التي تنشأ عن عقد نقل البضائع سواء بالبر أو البحر أو الجو، تقتضي السرعة في اتخاذ الإجراءات لإثبات الضرر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة، علاوة على صعوبة التزام الأطراف بالاحتفاظ بالمستندات المتعلقة بعقد النقل لمدد طويلة، لذلك نص

1- محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 371.

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 358.

المشعر البحري على تقادم قصير يشمل جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، سواء تعلق الأمر بدعاوى المسؤولية أو غيرها من الدعاوى الناشئة عن عقد النقل، كدعوى المطالبة بالأجرة أو دعوى التعويض عن الأضرار التي لحقت بالسفينة و يمتد هذا التقادم لدعاوى الناقل ضد الشاحن و بالعكس، و لكن لا شأن لهذا التقادم القصير بدعاوى المرسل إليه، ضد المرسل تلك الدعاوى المؤسسة على عقد بيع البضاعة أو دعوى مؤجر السفينة هذا المستأجر، لأن الأمر هنا و هناك لا يتعلق بدعاوى ناشئة عن عقد النقل البحري<sup>1</sup> و لقد أخضع المشعر الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر لتقادم مدته سنتين و ذلك بغية السرعة في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقود النقل، و لتفادي مشكلة ضياع معالم الإثبات و حتى لا تتراكم الدعاوى و المطالبات على الناقل، و يعجز عن الوفاء بها مما يعرض نشاطه للتوقف، فهذا التقادم لا يقوم على قرينة الوفاء، بمعنى أن انقضاء مدة السنتين ليست دليلاً على وفاء الناقل لالتزاماته.

### ثانياً - نطاق التقادم: (الدعاوى التي تخضع للتقادم)

تنص المادة 244 من قانون التجارة البحرية يسري التقادم على كل دعوى تستند إلى حق ينشأ عقد نقل البضائع بالبحر، و لا يقتصر سريان هذا التقادم على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع على الناقل البحري، و إنما يمتد إلى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل البحري، و من ثم يسري التقادم على الدعاوى التالية:

- دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.
- دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد تابع الناقل يصيب الأضرار الناشئة عن الخطأ الذي يقع منه أثناء تأدية وظيفته و التي تتمثل في هلاك البضائع أو تلفها.
- دعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه لطالبته بأجرة النقل.

1- إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري دراسة مقارنة، د. ط، مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2009، ص 93.

- دعوى الناقل ضد الشاحن بالتعويض عن الضرر الذي أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع الأخرى.

- دعوى الناقل ضد الشاحن مطالبا إياه بالتعويض الذي دفعه إلى المرسل إليه باعتباره "أي الشاحن" مسؤولا عنه استنادا إلى خطاب الضمان الذي تعهد فيه بتحمل أي مسؤولية قد تترتب بسبب إصداره سند الشحن خال من التحفظات التي كان يتعين إدراجها به و لم تدرج بناء على طلب الشاحن مقابل خطاب الضمان<sup>1</sup>

وتخضع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر للتقادم سالف الذكر سواء أكانت الدعوى قد رفعت إلى القضاء أم أحييت إلى التحكيم.

### الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية:

يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا كانت هذه الأضرار راجعة هعن خطأ الناقل الشخصي كعدم صلاحية السفينة الناقلة للملاحة، أو خطأ تابعيه البحريين أو البريين، كأن يكون العجز أو التلف ناشئا من إهمال الريان أو سرقة رجال الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء تستيف البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون التأخير ناشئ عن اتباع الران طريق أطول للرحلة بدلا عن الطريق المتفق عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار سبب أجنبي<sup>2</sup> لا يد للناقل فيه تنتهي مسؤولية الناقل، و يخلص من ذلك أنه لا محل لمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا كان منشأ ذلك المسبب الأجنبي و يدخل تحت السبب الأجنبي كل من القوة القاهرة أو خطأ الغير، أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي للبضاعة.

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 235.

2- لم تعطي التشريعات تعريفا للمسبب الأجنبي، إنما لجأت بعضها في نطاق بحثنا إلى تعداد حالات تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية باعتبارها صورا للمسبب الأجنبي، وبناء على ذلك فقد تولي الفقه مهمة إعطاء تعريف للمسبب الأجنبي، والتعريف الشائع: أنه كل ما يؤدي إلى عدم التنفيذ و لا يعود إلى خطأ المدين.

وإنه و لما تقدم ذكره ما هي دوافع و أسباب الإعفاء من المسؤولية؟ (أولاً). ومن هم المعنيون أو المستفيدون من الإعفاء؟ (ثانياً).

### أولاً- أسباب الإعفاء من المسؤولية:

مثلاً يحدد القانون أسباب انعقاد المسؤولية و هي الخطأ و الضرر و رابطة السببية، يحدد أيضا أسبابا للإعفاء منها و هي ما نطلق عليها أسباب الإعفاء القانونية.

وكما هي الحال في جميع العقود يجوز لأطراف العقد الاتفاق على إدراج شروط الإعفاء المدني من المسؤولية في حالة خطأه و هي ما تعرف بأسباب الإعفاء الاتفاقية.

#### 1- السبب العام للإعفاء من المسؤولية: (السبب الأجنبي)

يمثل السبب الأجنبي في القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ الشاحن.

#### أ- القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ: , Force majeure ,ca s for- tuit

القوة القاهرة و الحادث المفاجئ شيء واحد و يشترط حتى يكون الحادث قوة القاهرة أن يكون غير ممكن التوقع و غير ممكن الدفع.

بالنسبة للشرط الأول و هو عدم إمكان التوقع Imprévisibilité فإنه إذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثا مفاجئا و يجب أن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا، و يكفي في المسؤولية التعاقدية أن يكون عدم إمكان التوقع وقت إبرام العقد، حتى لو أمكن توقع الحادث بعد التعاقد و قبل التنفيذ.

وبالنسبة للشرط الثاني وهو استحالة الدفع Irrésistibilité فإنه إذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثا مفاجئا، كما يجب أن يكون من شأن الحادث أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، و أن تكون الاستحالة مطلقة، و لا يشترط أن تكون الاستحالة مادية بل يمكن أن تكون معنوية<sup>1</sup>.

1- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 97.

هذا و يقع على المدين لإثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ فإذا أثبت المدين ذلك انتقلت علاقة السببية بين الخطأ و الضرر ولا تتحقق المسؤولية.

### ب- العيب الذاتي للبضاعة: Vice propre - I nherit vice

وهو العيب الذي يرجع إلى خصائص تكمن في البضائع ذاتها و تجعلها عرضة للتلف عند نقلها بالبحر و منها قابلية السوائل للتبخر بسبب حرارة الجو أو قابلية بعض الحبوب للجفاف أو الفواكه أو الجلود للتعفن، أو قابلية الحديد الصدأ بسبب الرطوبة، و يعد أيضا من قبيل العيب الذاتي مرض الماشية و موتها أثناء الطريق بسبب ذلك، و يعفى الناقل من المسؤولية عن العيب الذاتي دون حاجة إلى تضمين سند الشحن تحفظا بهذا الصدد، فالعيب الذاتي يمكن إلحاقه بخطأ الشاحن من حيث إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>1</sup>

### ج- خطأ الشاحن:

يقصد بذلك فعل المضرور سواء كان هو الشاحن أو المرسل إليه، و هي صور لخطأ يقع فيه الشاحن أو من يمثله، و أساس الإعفاء قاعدة رومانية تقضي بأن لا يسمح للمضرور بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي كان هو سببا في إحداثها، و عند الدفع بوحدة من صور خطأ لشاحن يجب أن يكون الضرر يعود إلى تلك الخطأ، و عليه فإن رداءة التغليف باعتباره خطأ من قبل الشاحن لا يمكن الدفع به بالنسبة للبضائع التي تنقل مغلقة، أما تلك التي تنقل غير مغلقة عادة فلا محل للدفع فيها كما يستطيع المرسل إليه إثبات خطأ الناقل الذي هو السبب في إحداث الضرر، و بذلك تقع رابطة السببية بين خطئه المتمثل بسوء التغليف و بين الضرر، و من امثلة خطأ الشاحن أيضا تقديم معلومات غير صحيحة عن البضاعة و يثبت الناقل أن الضرر الذي الحق بالبضاعة، سببه تلك المعلومات الخاطئة التي قدمها الشاحن<sup>2</sup>.

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص126.

2- لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص124.

2- الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية في التنقل البحري):

وهي عدة حالات تعفي الناقل البحري من المسؤولية و التي يمكن حصرها في جملة النقاط التالية:

أ- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها:

نصت على هذا الوجه من أوجه الإعفاء المادة 23 من قانون التجارة البحرية بقولها: "إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في مسند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة البيان".

و وفق هذا النص فإن شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إثباته الأمرين:

الأمر الأول: أن الشاحن نكر في عقد الشحن بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها، كما إذا أخفي قابليتها للكسر أو قدرها بأقل من قيمتها أملا في الحصول على تخفيض في أجرة النقل أو رغبة في التدليس على الغير كإدارة الجمارك، و لا يلزم في هذا الصدد إثبات الناقل عدم صحة بيان كطبيعة البضاعة و علم صحة بيان قيمة البضاعة معا بل يكفي أن يكون بيان غير صحيح بالنسبة لأحدهما فقط

الأمر الثاني: أن الشاحن قد نكر البيانات غير الصحيحة في مسند الشحن عمدا

Scimment en, connaissance de cause – knowingly

أي عن علم و بنية عدم صحتها و لا يكفي في هذا المجال إثبات إهمال أو خطأ الشاحن<sup>1</sup> غير العمدي، على أن الناقل لا يلتزم بعد ذلك بإثبات أن الشاحن قد قصد الإضرار به أو بغيره، و إنما كان وقوع عبئ إثبات سوء نية الشاحن على عاتق الناقل لما هو مقرر من أن حسن النية يفترض دائما ما لم يقد دليل على العكس.

1- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 487.

**ب- إنقاذ الأرواح او الأموال في البحر: Les actes de sauvetage**

تنص المادة 242 من قانون التجارة البحرية على أنه: "لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر".

يلاحظ في هذا النص أن المشرع قد فرق بين إنقاذ الأرواح و بين إنقاذ الأموال فقرر إعفاء الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط إذا كان الضرر قد وقع بسبب إنقاذ الناقل للأرواح، في حين أنه قد وضع قيوداً على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة إنقاذه للأموال يتمثل في ضرورة كون التدابير التي اتخذها الناقل أثناء عملية الإنقاذ معقولة، و تكمن الحكمة في هذه التفرقة في أن إنقاذ الأرواح يستحق التضحية بالأموال في حين أن إنقاذ الأموال يتطلب من الناقل المفاضلة بين المال الذي ائتمنه عليه الشاحن البضائع المنقولة) و المال المطلوب إنقاذه و لذلك فقد سمح المشرع للناقل بالتححرر في حدود معينة و اتخاذ التدابير المعقولة لإنقاذ مال الغير<sup>1</sup> في البحر بحيث يحافظ على المال الموجود بين يديه كما يلاحظ أيضاً أن المشرع البحري قد نص في المادة 242 في قانون التجارة البحرية على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا هلكت البضائع أو تلفت أو تأخر الناقل في تسليمها بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح.

**ج- الانحراف المعقول عن الطريق:**

تقضي عملية نقل البضائع وفقاً للقاعدة العامة، التزام الناقل في تنفيذ عقد النقل باتباع خط السير و عدم الانحراف عنه، و لذلك يلتزم الريان باتباع الطريق المعتاد المنصوص عليه في العقد، و إلا فاتباع أقصر الطرق و أكثرها أمناً.

وبموجب الفقرة 4 من المادة الرابعة، أجازت معاهدة بروكسل للناقل أن يحدد عن خط السير حين لا يعتبر كمخالفة لهذه الاتفاقية أو الاتفاقية النقل، أي انحراف عن خط السير من

1- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 149.

أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر، أي انحراف استتبابي<sup>1</sup> و لا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه.

أما قواعد روتردام للناقل، فقد أجاز للناقل و بموجب المادة 24 أن ينحرف عن المسار شرط ألا يثبت المطالب بأن هذا الانحراف أدى إلى التأخير في تسليم البضاعة، و ارتكب بقصد إحداث خسارة أو عن استهتار و عن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة<sup>2</sup>

### ثانياً: المستفيدون من الإعفاء من المسؤولية:

المستفيدون من الإعفاء هم الناقل البحري (أ) بالمفهوم العام الذي عرف و تابعي الناقل البحري (ب).

### أ- الناقل البحري:

يستفيد الناقل البحري من أوجه الإعفاء الواردة في المادة 803 ق.ب.ج، و عبارة الناقل البحري يقصد بها الناقل المتعاقد مع الشاحن و بالإضافة إلى ذلك استقر اجتهاد المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية على أن وثيقة الشحن التي لا تتضمن اسم الناقل لا يمكن الاعتماد عليها في تأكيد صفة الطاعن كناقل بحري و هو ما قضت به المحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية في قرارها المؤرخ في 18/02/2000 ملف رقم 199632 منشور بالمجلة القضائية العدد الأول السنة 2001<sup>3</sup>.

1- و يقصد بالانحراف وفق النص الفرنسي، الانحراف المطول أي *deroutement raisonnable*.

2- ثبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، ص 97.

3- أمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2011، ص 69.

### ب- مندوبو الناقل:

يقصد بمندوبي الناقل تابعه مما يعد تطبيق محض القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عن فعل الخير و بالتحديد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه 136 ق.م.ج و شروط قيام أو تحقق مسؤولية تابع الناقل.

#### 1- قيام علاقة التبعية:

والتي تعني أن يكون للمتبوع على التابع سلطة فعلية في الرقابة و التوجيه تخوله أن يصدر إلى التابع أوامره و تلتزم هذا الأخير بالانصياع لهذه الأوامر، و لو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه و سواء كانت هذه السلطة دائمة أو مؤقتة.

#### 2- ثبوت مسؤولية التابع مسؤولية تقصيرية:

ذلك أنه ليست من عقد بيع تابع الناقل و الشاحن فإن رجوع الشاحن أو المرسل إليه على تابع الناقل لا يتصور إلا أن يكون رجوعا تقصيريا، و يقتضي ذلك وجوب إثبات خطأ التابع و الضرر الحاصل و علاقة السببية بينهما.

#### 3- ثبوت ان الخطأ الذي ارتكبه التابع قد وقع في حال تأدية الوظيفة أو بسببها:

في هذا الصدد لا يلزم أن تكون التبعية هي السبب المباشر للخطأ و أن تكون ضرورية الوقوعه أو أن يرتكب التابع الخطأ و هو يؤدي عملا من أعمال وظيفته، و إنما يكفي لتحقيقها أن يرتكب التابع الخطأ بمناسبة الوظيفة بأن تكون هي التي هيئت له و ارتكابها على أي نحو يذكر<sup>1</sup>.

وعليه فإذا ما تحققت مسؤولية تابع الناقل و رجع عليه المضرور يطلب التعويض عن ملاك البضائع أو تلفها كان لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل البحري بشرط إثباته أن الخطأ الذي ارتكبه وقع في حال تأدية وظيفته أو بسببها لكن إذا ما تحققت مسؤولية المتبوع فإن المشرع نظم قاعدة الرجوع، رجوع المتبوع عن التابع لكن في حدود

1- أمر 75-58 المتضمن القانون المتقي مدل و متمم بالقانون رقم 05-10 الموافق 20 يوليو 2005 بالضبط المادة 136، أضاف المشرع الجزائري في هذا التعديل (بمناسبتها) إضافة إلى تنظيمه إلى قاعدة رجوع المتبوع على التابع (137 ق م).

الخطأ الجسيم فقط، حسب نص المادة 137 من قانون 05-10 المتضمن القانون المدني معدل

ومتتم<sup>1</sup>

إن مقاول المناولة المينائية و التشوين بالنسبة للقانون الوطني (ق.ب.ج) لا يعادان تابعا للناقل و بالتالي لا يستفيدان من الإعفاءات، و مقاول المناولة و مقاول التشوين يعتبران من الغير، و هذا ما قضت به المحكمة العليا<sup>2</sup>.

---

1- تنص المادة 137 من قسم ج على أنه: "للمنيوع حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيم"  
2- أن المشرع الفرنسي اعتبر المناولة المينائية: أعمال مادية و كيفها على أنها التزام ببذل عناية، أما التشوين : فيشمل التصرفات القانونية و كيفها على أنها التزام بتحقيق نتيجة.

### خلاصة الفصل

إن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مدنية و هي ذات طبيعة عقدية، تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، و لا تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلا | إذا توافرت أركانها الثلاثة، و المتمثلة في الخطأ كركن أول و يستوي الأمر فيما لو صدر عن الناقل شخصيا أو عن أحد تابعيه، و الركن الثاني هو الضرر و يشتمل على صور ثلاثة هي، الهلاك و التلف و التأخير في تسليمها، أما الركن الثالث فهو العلاقة المسببة بين الخطأ و الضرر، غير أنه لا يعد الناقل دوما مسؤولا عن الضرر الذي يصيب البضاعة، إذ بإمكانه أن يعفي نفسه من المسؤولية، من حالات معينة إتفاقا أو قانونا.

كما أن المشرع الجزائري قد جعل من عملية التعليم العنصر الأهم في دعوى مسؤولية الناقل البحري، كما أضفنا التقادم القصير على الدعوى.

خاتمة

يعد النقل بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، هذا ما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، فعقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر، لقاء أجر متفق عليه، و يترتب على ذلك أن التزام الناقل البحري هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، و هو التزام بتحقيق نتيجة و من ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدم تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري، الأمر الذي جعل المشرع البحري يبذل المزيد من الجهد هذا التوفيق بين اعتبارين هامين، حيث يتمثل الأول في ضرورة حماية شاحني البضائع و هم الفئة التي تتلقى خدمة النقل البحري، أما الاعتبار الثاني فهو بخصوص حماية و تشجيع الاستثمار في المجال البحري من خلال حماية مشروعات النقل البحري.

كما تشير إلى أن المشرع الجزائري لم يصادق على البروتوكولين المعطلين لاتفاقية بروكسل السنة 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن و ذلك بالرغم من أخذه للكثير من أحكامها في القانون البحري، كما أنه يجب التويه لأهمية بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع فهي تبدأ من تاريخ تسلمه للبضاعة و تنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه و ليس بتفريغ البضائع في ميناء الوصول.

او من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفصل الثاني) نجد أن المشرع الجزائري وضع التوازن العقدي من خلال إعفاء الناقل في الحالات الاثنا عشر من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري، و بالتالي فإنه لا يوجد طرف قوي و طرف ضعيف في عقد النقل البحري كما أن المشرع وضع امتيازات للشاحن وكما خص الناقل هو الآخر بالتزامات.

و حسبنا في ختام هذه الدراسة التوصية بإنشاء لجنة وطنية من باحثين و أساتذة في المجال إلى ممثلي المتعاملين الاقتصاديين لتطوير النقل و التجارة هذا من أجل العمل على تحديث ممارسات و قوانين النقل البحري، و ذلك بتقديم كل ما هو مستحدث.

# قائمة المراجع

قائمة المراجع:

### أولاً- النصوص التشريعية

- (1) أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يضمن القانون التجاري المعدل والمتمم
- (2) أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري. جريدة رسمية رقم 29 سنة 1977 وجريدة رسمية رقم 47 سنة 1998.
- (3) مرسوم رقم 08-57 فبراير 2008، المؤرخ في 13 فبراير 2008 الذي يحدد شروط منح استغلال خدمات النقل و كفيياته، ج ر عدد 09 المؤرخة في 24 فبراير 2008.
- (4) القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية - أمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني، معدل و متمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية عدد 31 صادر في 13 ماي 2007.

### ثانياً- الكتب:

- (1) علي مقلد، المطول القانون التجاري، الطبعة الأولى، لبنان، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 2008
- (2) علي طاهر ، التحكيم التجاري البحري، (دراسة قانونية مقارنة) الطبعة الأولى، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006
- (3) كمال حمدي ، القانون البحري الطبعة الثالثة، مصر: منشأة المعارف.
- (4) كمال حمدي ، عقد الشحن والتفريغ في النقل الطبعة الثانية، مصر: منشأة المعارف، 2002
- (5) أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ "1978 مصر: منشأة المعارف
- (6) أسامة حجازي ، المسدي القواعد المنظمة العقود البيع و التجارة الدولية مصر: 2010
- (7) اسامة عبد العزيز ، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات مصر: منشأة المعارف، 2004

- (8) أكرم يامالكي عبد القادر ، القانون التجاري الطبعة الأولى، إثراء للنشر والتوزيع، 2012
- (9) إيمان الجميل ، عقد العمل البحري مصر الكتب الجامعي الحديث 2014
- (10) إيمان فتحي حسن، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري مصر: دار الجامعة الجديدة دراسة مقارنة النشر، 2009
- (11) سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004
- (12) سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا قواعد هامبورغ مصر: المكتب العربي الحديث
- (13) طالب حسن موسى ، القانون البحري الطبعة الثالثة، الأردن: دار الثقافة، 2012
- (14) الطبعة الثانية، الأردن: دار الثقافة
- (15) لطيف جبر كوماني ، مسؤولية النقل البحري، الطبعة الأولى، الأردن: دار 2001
- (16) لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري القانون البحري دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2003
- (17) عادل علي المقدادي ، القانون البحري الطبعة الأولى، الأردن: دار الثقافة، 2009
- (18) عباس مصطفى المصري ، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002
- (19) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية مصر: منشأة المعارف
- (20) عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد أنظرية الالتزام بوجه عام الطبعة الثالثة، المجلد الثاني لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية 2000

- (21) عبد القادر العطير، بأسم شرح قانون التجارة البحرية (دراسة الطبعة الأولى، الأردن: دار محمد ملحما مقارنة) الثقافة للنشر و التوزيع، 2009
- (22) علي البارودي، هاني مبادئ القانون البحري مصر: دار الجامعة الجديدة، دوبدار 2003
- (23) علي جمال الدين عوض ، الاعتمادات المستندية مصر: دار النهضة العربية
- (24) علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد القانون البحري الطبعة الأولى، لبنان: منشورات و الجوي السيد الفقي الحلبي الحقوقية، 2001
- (25) علي البارودي، هاني محمد دوبدار القانون البحري مصر: الدار الجامعية للطباعة والنشر
- (26) محمد السيد الفقي، القانون البحري شرح القانون المدني الجزائري، (مصادر الالتزام - الواقعة القانونية الطبعة الثانية، الجزء الثاني، الجزائر : دار الهدى، 1992
- (27) محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة الطبعة الأولى، مصر: دار النهضة العربية، 2005
- (28) محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري النظرية العامة للالتزامات الطبعة الأولى، الجزء الأول الجزائر : دار الهدى، 1993
- (29) محمد عبد الفتاح ، ترك التحكيم البحري مصر: دار الجامعة الجديدة النشر، 2003
- (30) محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ منشأة المعارف، 1995
- (31) محمود فريد العريني وهاني دوبدار، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ مصر: منشأة المعارف، 1995
- (32) مصطفى كمال طه ، القانون البحري مصر: دار الفكر الجامعي، 2009

- 33) مصطفى كمال طه وعلي البارودي مراد ، منير فهيم أساسيات القانون التجاري و القانون البحري مصر: منشأة المعارف،
- 34) مصطفى كمال طه وائل أنور ،بندق التأمين البحري الطبعة الأولى، مصر: مكتبة الوفاء القانونية، 2012
- 35) ناصر محمد ابراهيم ، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة الطبعة الأولى، مصر: دار الفكر الجامعي، 2003

### ثالثا- الرسائل و المذكرات

#### رسائل الدكتوراه :

- 1) محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2011.
- 2) مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2012.

#### مذكرات الماجستير:

- 1) خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة بومرداس، كلية الحقوق، شعبة الحقوق الأساسية و العلوم السياسية، 2013.
- 2) رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013.
- 3) سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، غير منشورة، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، قسم الحقوق، 2012.

الفهرس

إهداء

شكر

1.....	مقدمة
6.....	الفصل الأول : الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري
6.....	المبحث الأول : مفهوم عقد النقل البحري :
7.....	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه:
7.....	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع:
12.....	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع:
14.....	المطلب الثاني : تميز عقد النقل عن غيره من العقود المشابهة
14.....	الفرع الأول : تميزه عن عقد العمل البحري
16.....	الفرع الثاني: تميزه عن عقد القطر البحري:
17.....	الفرع الثالث: تميزه عن عقد ايجار السفينة:
20.....	الفرع الرابع: تميزه عن البيوع البحرية:
25.....	المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري و آثاره:
25.....	المطلب الأول: إثبات عقد النقل البحري (وثائق النقل البحري).
25.....	الفرع الأول: أحكام سند الشحن:
30.....	الفرع الثاني: أشكال سند الشحن و طرق تداولها:
33.....	الفرع الثالث: وظائف وثيقة الشحن البحري:
35.....	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري:
35.....	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع:
41.....	الفرع الثاني: التزامات الشاحن (أصحاب الحق في البضاعة).

46.....	الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع
46.....	المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
47.....	المطلب الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع
47.....	الفرع الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع
50.....	الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
56.....	الفرع الثالث: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
60.....	المطلب الثاني: قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
60.....	الفرع الأول: ركن الخطأ:
63.....	الفرع الثاني: ركن الضرر:
66.....	الفرع الثالث: علاقة سببية بين الخطأ و الضرر:
67.....	المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
68.....	الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع:
68.....	الفرع الثالث: نطاق المسؤولية من حيث الأشخاص:
69.....	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
70.....	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:
70.....	الفرع الأول: المدعي بمسؤولية الناقل البحري:
71.....	الفرع الثاني: المدعى عليه بالمسؤولية:
73.....	المطلب الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية:
76.....	الفرع الأول: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري:
77.....	الفرع الثاني: قواعد التحكيم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري:
79.....	المطلب الثالث: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري و الإعفاء منها
84.....	الفرع الأول: أساس و نطاق التقادم:

87..... الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية:

96..... خاتمة

98..... قائمة المراجع

## ملخص المذكرة

يتحقق جوهر النقل في تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة تمكن الانطلاق من مكان وصولا إلى مكان آخر، و تجسيده على ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة، لتحقيق عنصر تغيير المكان بنوع النقل بنوع وسيلته و مجاله، سواء تم بواسطة الطائرات أو العربات و قد يكون عبر البحر بواسطة السفن، غير أنه في مجال التجارة الدولية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الأكثر شيوعا، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية، و ترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. إن التزامات الناقل البحري بالاستلام و الشحن و الرص و التفريغ و المحافظة على البضاعة، ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن و الأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم و المنتظم.

و أخيرا يمكن التوصل إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هي مسؤولية ذات طابع خاص يبرزها طابع عمل النقل البحري الذي يتم عن طريق البحر، و ما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل.

الكلمات المفتاحية: 1 / النقل البحري / البضائع  
3/النقل