



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم : .....



# فكرة التوازن في عقد النقل البحري "الناقل البحري والشاحن"

مذكرة ضمن متطلبات

نيل شهادة الماستر في ..... الحقوق \* تخصص قانون أعمال

اشراف الاستاذ

د. درماش بن عزوز

إعداد الطالبين:

..... جنان مالك

..... عقبي أسامة

لجنة المناقشة

أ/د..... رئيسا

أ/د..... مشرفا ومقررا

أ/د..... ممتحنا

\* حسب الشعبة / حقوق أو علوم سياسية

الموسم الجامعي: 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

الحمد لله حمدا كثيرا الحمد لله شكرا  
جزيلا الحمد لك خلقتنا و بين مخلوقاتك  
زرعتنا، الحمد لك بالعقل و النطق  
ميزتنا الحمد لك عدد خلقك و مداد  
كلماتك أعنتنا و بالعلم زودتنا...  
« من لم يشكر الناس لم يشكر الله » .  
نتقدم بجزيل الشكر إلى كل من كانت  
له يد المساعدة في هذا العمل سواء  
كان من قريب أو بعيد .

كمالا يفوتنا أن نتقدم بأسمى معاني  
التقدير و الاحترام و العرفان إلى  
أستاذنا القدير

" درماش بن عزوز " المشرف على بحثنا  
هذا و الذي لم يبخل علينا بالنصح و  
الإرشاد و التوجيه فما يسعنا إلا أن  
نتضرع إلى المولى عز و جل أن يديمه  
شمعة تحترق لتضيء لنا نحن أبناء  
الوطن الدرب نحو السمو بأمننا الجزائر

إلى أعلى المراتب و أرقاها كما لا  
ننسى أن نشكر كل من كانت له بصمة في  
هذا العمل من أساتذة وطلبة و عمال .

إهداء

إلى رمز السبيل و العطاء ومنبع  
الحب والحنان.....

إلى أمي ثم أمي ثم أمي.

إلى من كد و تعب لأجلي أبي ".....

إلى كل من

علمنا

حرف ا... كلمةة

أو جملة

إلى كل الأصدقاء و الزملاء

إلى كل الأصدقاء الذين رافقوني  
طيلة المشوار الجامعي  
و إلى كل من ساعدني في إنجاز هذه  
المذكرة من قريب أو بعيد.

جنان مالك

## فهرس الموضوعات

الصفحة	العنوان
--------	---------

### مقدمة

### الفصل الأول: الاطار القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

7	<b>المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وإثباته</b>
7	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع
7	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه
12	الفرع الثاني: تميز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة له
14	الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البحري للبضائع
19	<b>المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع</b>
20	الفرع الأول: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن
30	الفرع الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوسائل مختلفة
30	الفرع الثالث: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثائق النقل
33	<b>المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع</b>
33	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع
33	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن
38	الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة الرحلة البحرية
40	الفرع الثالث: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الوصول
42	<b>المطلب الثاني: التزامات أصحاب حق البضاعة "الشاحن والمرسل إليه"</b>
42	الفرع الأول: التزامات الشاحن وحقوقه
46	الفرع الثاني: آثار العقد بالنسبة إلي المرسل إليه و حقوقه

## فهرس الموضوعات

48	خلاصة الفصل الأول
الفصل الثاني: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع	
51	المبحث الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
51	المطلب الأول: مجال قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
51	الفرع الأول: طبيعة و اساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
57	الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
65	الفرع الثالث: دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع
71	المطلب الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع
71	الفرع الأول: التعويض في حالة المسؤولية
79	الفرع الثاني: التعويض في حالة انعدام المسؤولية
81	المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل لبحري للبضائع
81	المطلب الأول: دعوى المسؤولية
81	الفرع الأول: أطراف الدعوى
86	الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع
93	الفرع الثالث: التحكيم في نزاعات النقل البحري للبضائع
94	المطلب الثاني: انقضاء الدعوى ونهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع
94	الفرع الأول: الدفع بعدم الاحتجاج
96	الفرع الثاني: تقادم الدعوى
97	الفرع الثالث: انقضاء مسؤولية الناقل البحري
104-102	الخاتمة
قائمة الملاحق	
112-106	قائمة المصادر والمراجع

مفكرة

يعتبر عقد النقل البحري من أهم صور استغلال التجارة البحرية، ويعد النقل البحري بصفة عامة عصب حركة تداول الثروات، إذا يحتل الصدارة بين وسطاء النقل البحري ، ويعد من أهم وسائل النقل في التجارة، حيث يمثل ما لا يقل عن 85 بالمائة من حجمها الإجمالي.

ولا يختلف عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود، إلا في وسيلة النقل ألا وهي السفينة تلك المنشأة البحرية التي تجوب البحار في مختلف الفصول و الأجواء مما يجعلها عرضة إلي المخاطر البحرية باختلاف أنواعها، ويتم عقد النقل البحري بصورتين إما في صورة إيجار للسفينة لمدة معينة أو لرحلة أو لعدت رحلات ، وإما يتم في صورة عقد نقل للبضائع عن طريق سند الشحن الذي يعد الصيغة الأكثر استعمالا في مجال النقل، ويتم هذا النوع من النقل عن طريق إبرام عقد بين الشاحن والناقل ، ويقوم أساسا علي تعهد الشاحن بشحن البضاعة إلي الناقل و يلتزم هذا الأخير بإيصال البضاعة إلي ميناء آخر وتسلمها إلي المرسل مقابل أجرة .

للنقل البحري أهمية من الوجهتين الاقتصادية و التجارية وذلك لاعتماد الدول بصفة أساسية عليه، و للجزائر كغيرها من الدول المحايد للبحر، وبحكم امتدادها الجغرافي علي البحر أولت أهمية كبرى لمجال النقل بصفة عامة، ونقل البضائع بصفة خاصة، و زاد الاهتمام بعقد النقل البحري بعد التحولات الاقتصادية والانفتاح علي الأسواق العالمية، والدخول في اتفاقيات شراكة مع الدول، ما جعل المشرع الجزائري ينظم أحكاما تتماشى و التطورات الاقتصادية التي عرفت الجزائر وتشجيع الاستثمار الوطني والأجنبي، من خلال تعديل أحكام القانون البحري بموجب الأمر 76-08 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 وبما أن معظم المعاملات التجارية الدولية تتم عن طريق البحر فقد تصيب البضاعة أضرار قبل وصولها، مما خلق الكثير من النزاعات بين الشاحنين والناقلين، و نظر إلي تكرار النزاعات و تضخمها الأمر الذي دعي إلي وضع تنظيم دولي موحد ينظم عقد النقل البحري للبضائع خاصة و إن العقد يتم بالصيغة الدولية، فظهرت في سبيل ذلك عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية من اجل ضبط الوضع، وتعتبر اتفاقية بروكسل 1924 أول تشريع دولي يوحد قواعد سندات الشحن البحري، ولكنها لم تتجح في منح الحماية للشاحنين من خلال الإعفاءات القانونية من المسؤولية التي يستفيد منها الناقلون، ما أدى إلي عقد اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا والمعروفة باتفاقية هامبورغ 1978، وأمام التطورات الاقتصادية، وتطور النقل البحري للبضائع، واستعمال الحاويات في نقل البضائع بالإضافة إلي إدخال التكنولوجيا و صدور وثائق الكترونية، لذلك تم إعداد اتفاقية توكب التطور وهي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام 2009 .

وعملت هذه الاتفاقيات علي وضع قواعد ملزمة لعقد النقل البحري للبضائع، وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري و توفير الحماية لشاحنين.

ولموضوع عقد النقل البحري أهمية، إذا يعد من المواضيع الهامة و الحساسة في المجال الاقتصادي للدول، وتكمن هذه الأهمية في عملية التبادل التجاري الدولي، إذا يعد شريان الاقتصاد العالمي، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية وبعلاقة تبادلية وثيقة، لأنه الركيزة الأساسية و القاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات و الواردات بين مختلف دول العالم، سواء تعلق الأمر بنقل الدولي و تحكمه اتفاقيات دولية، أو بنقل داخلي الخاضع للقانون البحري الجزائري، نظرا أن عقد النقل البحري يتطور بسرعة، و موازاة مع التطور السريع لآليات مبادلات التجارة الخارجية فيما بين الدول، كما أن من مزايا النقل البحري و بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى يتميز بانخفاض التكاليف وريح وقت رغم المخاطر التي يتعرض لها هذا النقل.

ومن أسباب اختيارنا لهذا الموضوع في دراستنا أسباب موضوعية كون النقل البحري يعد من أهم عوامل التنمية الاقتصادية لدول خاصة الدول النامية، والتي تسعى إلي تطوير اقتصادها، إذ يعد السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية، الأمر الذي يفسر الاهتمام إلي تنظيم أحكامه سواء علي الصعيد الدولي أو الوطني، وكذلك أسباب ذاتية وهي فضول التطلع و التقرب من البيئة البحرية واكتشاف ما يجري من خدمات وكيفية تسير هذا النوع من العقود خصوصا بعد التحول الاقتصادي الذي تشهده الجزائر في ظل الانفتاح علي الأسواق العالمية و المبادلات التجارية، والأهمية البالغة التي يحتلها عقد النقل البحري لصفة عامة، ومسؤولية الناقل بصفة خاصة، بالإضافة إلي عدم الدراسة المعمقة لموضوع عقد النقل البحري خلال المقرر الدراسي.

باعتبار عقد النقل البحري من أهم العقود في المجال البحري، فإنه يرتب علي أطرافه العديد من الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري وهذه الالتزامات تكون متقابلة، فإذا كان التزام الشاحن تسليم البضاعة للناقل، فإن لهذا الأخير الالتزام إيصال البضاعة إلي ميناء الوصول وتسليمها إلي المرسل إليه علي أن تكون سليمة، وعليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، انطلاقا من الإشكالية التالية: ماهو الاطار القانوني لعقد النقل البحري للبضائع ؟ وماهي الأحكام الموضوعية والإجرائية لمسؤولية الناقل البحري وفق التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية؟

وتهدف الدراسة إلي تحديد القواعد القانونية التي تنظم عقد النقل البحري، والوقوف علي الآثار القانونية إلي يرتبها هذا العقد من خلال تكوينه و إثباته، بالإضافة إلي إبراز النظام القانوني الذي يخضع إليه الناقل البحري عند ثبوت مسؤوليته والي غاية انقضاءها ونهايتها.

وتعد دراسة هذا الموضوع من الدراسات التي أهتم بها المختصون في مجال القانون وقد تم دارسته بشكل واسع، ومن الدراسات التي أفادتنا في بحثنا ونذكر منها. مذكرة الدكتوراه مراد يسعد، بعنوان عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، وجاءت دراسة شاملة للموضوع من جميع الجوانب سواء من جهة الأحكام العامة لعقد النقل البحري ومن جهة أخرى أحكام مسؤولية الناقل البحري، بالإضافة إلي

مذكرة الماجستير لوحيد رشيد، بعنوان مسؤولية الناقل البحري للبضائع و ارتكزت الدراسة علي المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع وأهميته في مبادلات التجارة الخارجية التي تتم عن طريق البحر، كما أن النظام القانوني للمسؤولية الناقل البحري للبضائع يختلف عما ورد بالتقنين الجزائري والاتفاقيات الدولية. وقد وجهتنا أثناء دراستنا لهذا الموضوع جملة من الصعوبات تكمن في أن الموضوع درس بشكل كثير من حيث الدراسات السابقة، مما صعب عليه التحكم في الموضوع سواء من ناحية وضع الخطة واختيار العناصر الجوهرية للموضوع، بالإضافة إلي قلة المراجع الجزائرية، مقارنة مع الكم الهائل من المؤلفات في التشريعات المقارنة، ومع ذلك كانت الصعوبة في استعمال و استغلال تلك المراجع لكثرة تداولها واستعمالها في الدراسات السابقة.

وفي اطار المقاربة المنهجية تم الاعتماد علي المنهج الوصفي التحليلي، وذلك بتحليل بعض النصوص القانونية المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، بالإضافة إلي نصوص و بنود الاتفاقيات الدولية بالقدر التي تتطلبه الدراسة، وقد تم تقسيم هذه الدراسة إلي فصلين حيث تطرقنا في الفصل الأول إلي الإطار القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، وذلك بالتعرض بداية إلي تكوين عقد النقل البحري وإثباته من خلال (المبحث الأول) ثم معالجة الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري (المبحث الثاني) كما عالج الفصل الثاني النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري من خلال الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول) ثم تفصيل الأحكام الإجرائية عند نشوء النزاع (المبحث الثاني).

# الفصل الأول

الإطار القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

يأتي النقل في طليعة الاستغلال التجاري للبيئة البحرية وبعد النقل بوجه عام عصب الحركة تداول الثروات إذ لا يتأتى انجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان إلى آخر، ولا يختلف عقد النقل البحري في جوهره عن غيره من عقود نقل البضائع إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ هذا العقد إلا وهي السفن، فهي تسمح بربط بين مكانين تفصل بينهما البحار، وتتجلى أهمية النقل البحري في تنمية المبادلات التجارية الداخلية و الدولية خصوصا لدول التي تتوفر علي واجهة بحرية فالنقل البحري يعد السبيل لتنفيذ هذه المبادلات مما جعل الاهتمام التشريعي بتنظيم أحكامه علي الصعيد الوطني والدولي فان لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمها من بين قواعد النظام القانوني، وتطبيق ذلك علي عقد النقل البحري للبضائع يقتضي منا الأمر التعريف بهذا العقد وبالتالي تحديد القواعد التي تسري عليه حسب التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية و ماهي وسائل إثباته،(المبحث الأول) و متى أبرم العقد فانه يترتب آثار على عاتق طرفيه وهذا ما سنتناوله في(المبحث الثاني).

## المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع و إثباته

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة فهي وسيلة و أداة للملاحة البحرية، كما يعتبر عقد النقل البحري بأنه عقد تبادلي للالتزامات التي تقع علي عاتق طرفي العقد.<sup>1</sup> إن عقد النقل البحري لا ينحصر بنقل السلع و إنما أيضا بتقديم خدمات كنقل الأشخاص من مكان إلي آخر، كما أصبح ظاهرة وثيقة للارتباط بالنشاط الاجتماعي والاقتصادي للإنسان إذ يلعب دور كبير من الأهمية في المجالات الداخلية و الخارجية فهو أداة لتحقيق المبادلات السلعية وتوزيعها من مناطق الإنتاج إلي مناطق الاستهلاك ولولاه لما استطاع الإنسان الفصل بينهما<sup>2</sup>.

### المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

لكل ظاهرة قواعد قانونية تحكمها و لتحديد هذه القواعد لابد من تحديد معالم الظاهرة أو الموضوع محل البحث وربطها بالقواعد التي تحكمها بين مختلف الأنظمة القانونية ولتطبيقها علي عقد النقل البحري للبضائع فلا بد منا في هذا المطلب التطرق إلي تعريفه بيان خصائصه الجوهرية وتميزه عن العقود المشابهة له وبيان فحواه وأهم الأركان الأساسية.

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

سننتظر من خلال هذا الفرع إلي تعريف عقد النقل البحري ثم نبين الخصائص الجوهرية التي يقوم عليها

#### أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

##### 1-التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع

\_ عرفه البعض على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه شخص مقابل اجر بأن ينقل بنفسه شخصا أو بضاعة من مكان إلي آخر" كما عرفه اتجاه آخر علي انه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا لسفينة أو مستأجرها بأن ينقل بحرا بضاعة لشاحن لقاء اجر<sup>3</sup> معلوم<sup>4</sup>، يتفق عليه الطرفان<sup>5</sup>".

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة لتوزيع والنشر، 2009، الصفحة 222.

<sup>2</sup> - هاني، دويدار، موجز في القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديد لنشر، الإسكندرية، 1999، الصفحة 45.

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، لنشر، 2005، ص 288.

<sup>4</sup> - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل " البحري الجوي البري"، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، ص 64.

<sup>5</sup> - وهيب الأسير، القانون البحري، د.ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2001، ص 150.

\_ كما عرف أيضا هو العقد الذي يتعهد فيه بنقل وإيصال أمتعة أو البضائع إلي مكان معين بطريق البحر مقابل أو لقاء أجرة<sup>1</sup>.

\_ كما يري اتجاه آخر من الفقه بأنه العقد بموجبه يلتزم الناقل فيه بأن ينقل البضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر معلوم يلتزم بيه الشاحن<sup>2</sup>، وعرف بأنه عقد بين الطرفين هما الشاحن وهو المكلف بتقديم البضاعة والمطالب بشحنها وبدفع الأجرة المتفق عليها<sup>3</sup> أما الطرف الثاني وهو الناقل الذي يقوم بنقل البضاعة ويكون عقد النقل البحري في شكل صورتين أما عن طريق سند الشحن أو في شكل مشارطات في تأجير السفن.

من خلال التعاريف التي تطرقنا لها فان اغلب الفقهاء عرفوه علي انه "العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بان ينقل البضاعة عن طريق البحر لي الشاحن مقابل اجر"<sup>4</sup>.

## 2- تعريف عقد النقل البحري وفق القانون الجزائري:

\_ نظرا للمخاطر التي تعرض لها النقل البحري فقد اخضع المشرع الجزائري عقد النقل البحري إلى قواعد قانونية خاصة حيث خصص الباب الثالث<sup>5</sup> لنقل البضائع من الكتاب الثاني للاستغلال التجاري للسفينة في المواد من 738 إلي 816 قانون بحري الجزائري.

\_ حيث عرفت المادة 738 قانون بحري بأنه "يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلي ميناء ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة" وبيدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة علي عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلي المرسل إليه القانوني مع أبدا قبوله ما لم بنص علي خلاف ذلك في وثيقة الشحن<sup>6</sup>، وهو ما جاء في المادة 739 حيث تنص "بيدأ العقد البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة علي عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلي المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

<sup>1</sup>- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 224.

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2000، ص 286.

<sup>3</sup>- محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، د.ط، دار النهضة، القاهرة، 2004، ص 62.

<sup>4</sup>- مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، ط 01، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان 2006، ص 481.

<sup>5</sup>- أمر رقم 86/67 المؤرخ في شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في أول ربيع -الأول الموافق لـ 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجريدين الرسميتين رقم 1977/29، رقم 1998/47، القانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 أوت المعدل والمتمم للأمر 76-80 ج ر، عدد 46، صادر 18 أوت 201.

<sup>6</sup>- نبيل صقر، القانون البحري نسا وتطبيقا، دار الهدى للطباعة و النشر، عين مليلة، الجزائر، ص 150.

### 3- التعريف حسب الاتفاقيات الدولية:

\_ حضي عقد النقل البحري بالتعاريف علي المستوي الدولي، ذلك ضمن العديد من الاتفاقيات الدولية التي نظمت التجارة البحرية، وقد أخذت بها أغلب الدول في قوانينها وهذه الاتفاقيات وهي:

1- معاهدة بروكسل<sup>1</sup> 1924 والتي عدلت بموجب بروتوكولين وهما (برتوكول لاهاي قسبي 1968-1979)

02- اتفاقية هامبورغ: 1978/05/31 ودخلت حيز التنفيذ 1992.

03- قواعد روتردام 2009 ، وتعتبر المولود الجديد وعرفت باسم اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل البحري الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً.

### أولاً: معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924:

\_ عرفت المادة الأولى فقرة "ب" انه: "عقد النقل ينطبق علي العقود النقل المثبت بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة كالبوليصية تكون سند لشحن أو أي مستند بموجب عقد نقل البضائع بحراً"<sup>2</sup>، كما انه عمليات النقل التي تتم بموجب مشارطات إيجار (عقود إيجار) لا تطبق عليها أحكام الاتفاقية، إلا إذا صدر سند الشحن وبسبب مشاركته إيجار. وفي ظل استئجار السفينة تطبق أحكام هذه الاتفاقية ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل حامل سند الشحن حسب المادة 2/1 و المادة 02/05 من المعاهدة<sup>3</sup>، وتضمنت اتفاقية بروكسل تنظيم الأساسي والقانوني لمسؤولية الناقل البحري وأبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية التي كان يتمسك بها الناقل<sup>4</sup>.

\_ في حقيقة الأمر نجد أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن لم تكن تقنياً شاملاً تعبر عن كل أنواع وصور أنظمة النقل البحري المختلفة ومن أهمها سندات الشحن فقط، كما أنها معاهدة أساسها مسؤولية الناقل البحري بشكل محدد وبشكل أمر بحيث لا يجوز مخالفته<sup>5</sup>.

وعليه ومن خلال أحكام المعاهدة نستخلص بان للأطراف الحرية في تدوين ما يشاؤون من شروط واتفاقيات لسندات الإيجار لان أحكام المعاهدة لا تطبق إلا علي النقل بوثيقة الشحن دون سندات الإيجار، ورغم التعديلات التي قامت بها الاتفاقية من خلال البروتوكولين عجزت عن مجاراة التطور الاقتصادي واستغلال السفينة ، ولأطراف الحرية في تدوين الشروط بسند الإيجار لأن أحكام المعاهدة لا تشترط التطبيق إلا علي النقل بوثيقة الشحن<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - معاهدة بروكسل معاهدة خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وتعرف هذه المعاهدة باسم قواعد لاهاي، ودخلت حيز النفاذ سنة 1931 .

<sup>2</sup> - معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924.

<sup>3</sup> - احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، القاهرة، 1998، ص 12.

<sup>4</sup> - محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 54 .

<sup>5</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 50 .

<sup>6</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 248.

ثانيا: اتفاقية هامبورغ 1978:

عرفت المادة 01 فقرة 06 من الاتفاقية بأنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بموجبه بان ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلي آخر لقاء أجرة<sup>1</sup>"، وعليه العقد المبرم بين الطرفين يكون بأية وثيقة فالمعاهدة لم تشترط ذلك وكتفت بالاتفاق بين الشاحن و الناقل، أما الفقرة 07 عرفت بأنه: "وثيقة انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشا من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص أو تحت الإذن لحاملها"، ومنه نستنتج أن إتفاقية هامبورغ جاءت بنصوص قانونية أكثر توضيح من اتفاقية بروكسل فهي لم تشر إلى أن العقد الذي يبرمه الطرفان ينصب في وثيقة الشحن، بل يكفي الاتفاق بين الطرفين والحرية في إبرامه، كما أنها حددت مسؤولية الناقل البحري علي عكس اتفاقية بروكسل 1924 بالإضافة إلى أنها إتفاقية منسجمة مع التطور والتقدم الصناعي التكنولوجي وتأثيره علي بناء السفن وزيادة استعمال الحاويات<sup>2</sup>، وبالتالي عملت على ضبط التوازن بين مصالح طرفي عقد النقل.

ثالثا: قواعد روتردام 2008:

عرفت قواعد النقل البحري بأنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلي آخر مقابل أجرة ،ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ،ويجوز النقل بوسائط أخرى إضافة إلي النقل البحري، نظمت هذه الاتفاقية لإعداد تشريع دولي ينظم عمليات النقل من باب إلى باب آخر والتي تشمل على جزء بري وبحري، وإعطاء أهمية لزيادة النقل بالحاويات.

من خلال استعراض التعاريف التي تطرقنا لها، يمكن استخلاص أهم العناصر التي يقوم عليها عقد النقل البحري وهي ما نص عليها المشرع في المادة 738 الجزائري والتي أشارت إليها معاهدة بروكسل في المادة الأولى الفقرة "ب" وتتمثل كالاتي:

\*عناصر عقد النقل البحري:

1- عملية النقل بواسطة التعاقد: وفقا لشرعية العامة فان "عقد النقل البحري للبضائع هو اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما<sup>3</sup>" والالتزام المتضمن عقد النقل البحري هو التزام بفعل الذي يعتبر التغير المكاني أي نقلها من مكان إلى آخر، ومادام جوهر عقد النقل تغير المكان فهو لا يعد بمثابة أداء رئيسي وإنما تابع لعملية الرئيسية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 والتي تعرف بقواعد هامبورغ، 1978.

<sup>2</sup> - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 55.

<sup>3</sup> - المادة 54 من قانون مدني جزائري.

<sup>4</sup> - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، ط 1، منشورات الحلبي، بيروت، 2008، ص 26.

**2- البضائع:** متى كان النقل واردا علي البضائع بتحديد نطاق العلاقات الناشئة، وتمثلة في الأموال والأشياء والمواد والحيوانات الحية والمشحونات التي تشحن علي سطح.

**3- النقل البضاعة من ميناء بطريق البحر:** من أهم مميزات عقد النقل البحري هو نقل البضاعة من ميناء القيام إلي ميناء الوصول وهو جوهر النقل ونقل البضاعة من مكان إلى مكان تعني نقل البضاعة من المخزن إلى السفينة، و بالتالي فعقد النقل البحري يشمل جزء من اليابسة أو الجو ويعرف النقل الخليط إما البسيط إذا كانت السفينة هي وسيلة النقل وهو ما تطرق له المشرع الجزائري بنص المادة 769 قانون البحري.

**4- تقاضي الأجرة:** وهو مقابل التزام الناقل بالتزامه بنقل البضاعة، هو دفع الأجرة من قبل الشاحن وتكون الأجرة (المكافأة) حسب الاتفاق بين الطرفين وفي حالة لم يتفق عليها تكون حسب الأعراف.

### ثانيا: الخصائص الجوهرية لعقد النقل البحري:

\_ على ضوء التعريف لعقد النقل البحري للبضائع ومن خلال استقراء للاتفاقيات الدولية وما جاء به المشرع الجزائري يمكن القول بأن عقد النقل البحري يتسم بالخصائص التالية:

#### الفقرة الأولى: خصائص العقد من حيث طريقة التعاقد

##### أ\_ رضائية عقد النقل البحري:

\_ يصدر عقد النقل البحري بصدور الإيجاب و القبول فهو يعتبر من العقود الرضائية<sup>1</sup>، لأنه ينعقد بمجرد تقابل الإيجاب والقبول، وهذا يعني بان العقد لا يتوافق على إجراء معين كإصدار سند الشحن أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلي الناقل البحري وسند الشحن الذي تدور حوله جل أحكام و معظمها في النقل البحري للبضائع و الذي يصدر الناقل إلي الشاحن ينحصر دوره في إثبات العقد لا في تكوينه.

##### ب\_ الإذعان في عقد النقل البحري:

\_ يعتبر عقد النقل البحري من عقود الإذعان، بحيث يتعهد الشاحن ببضاعته إلي الناقل، فالشاحن لا يمكنه مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل فمن المفروض أن يكون محل المناقشة من الطرفين، إن الشاحن لا يقبل العقد بعد مناقشة ومفاوضة، كما هو الحال بالنسبة لمستأجر السفينة وإنما يضطر للقبول بسبب الاحتكار الذي يتمتع بيه الناقل، وبذلك أصبح عقد النقل البحري من عقود الإذعان مما جعل المشرع الجزائري وحماية الشاحن من التعسف ووطأة هذه الشروط لأنها توضع مسبقا ولا يقبل مناقشتها، إذا قبلها انعقد العقد و في حالة الرفض فلا يقوم العقد أصلا فوثائق الشحن يتم إعدادها بواسطة شركة.

كما قد يكون في ميناء الشحن أكثر من ناقل و الشاحن يظل عاجز عن إبداء رأيه أو مناقشة أو تعديل أو إلغاء تلك الشروط.

<sup>1</sup> - يوسف حسن يوسف ، تنازع القوانين في القانون البحري، ط 1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ص 38.

الفقرة الثانية: خصائص العقد من حيث الآثار المترتبة عليه:

#### أ\_ عقد النقل البحري للبضائع من العقود المعاوضة:

في عقود المعاوضة يحصل كلا المتعاقدين علي ما يقدمه<sup>1</sup>، حيث تكون مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من النقود وهو أجرة النقل أي أن كلا الطرفين المتعاقدين يحصلان علي مقابل متقدمه فلا يكون النقل مجاني فهو ليس علي سبيل التبرع دون مقابل و إنما يحصل علي أجرة النقل.

#### ب\_ عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة لجانبين:

يعتبر عقد النقل البحري عقد ملزم لجانبين ، فهو يرتب التزامات في ذمة الطرفين (الشاحن الناقل) فالناقل يلتزم بتحويل البضاعة وتسليمها في ميناء الوصول، فيما يتمثل التزام الشاحن في دفع الأجرة<sup>2</sup> للناقل فعقد النقل البحري تسري عليه القواعد المطبقة علي العقود الخاصة، فيما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ<sup>3</sup>.

#### ج\_ عقد النقل البحري للبضائع من العقود الفورية:

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الفورية، بمعنى أن عنصر الزمن ليس جوهریان، فالتنفيذ يكون فوري وعنصر الزمن يكون محدد لنطاق التزامات الناقل الذي يجب عليه تسليم البضاعة المنقولة في الميعاد المتفق عليه، وعليه العقد ينتهي بمجرد تقديم الطرفين لالتزاماتهم وعنصر الزمن لا أثر له في ذلك فخدمة النقل تنتهي بمجرد الحصول عليها.

الفرع الثاني: تميز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة له:

#### 1\_ تميزه عن الوديعة:

\_ عقد الوديعة هو العقد الذي يتم بمقتضاه المودع بوضع شيئاً منقولاً إلي المودع له و بذلك بالمحافظة عليه لمدة وعلي المودع<sup>4</sup> أن يرده وهو يختلف عن عقد النقل فهو يكون بمقابل أي بدفع الأجرة في حين الوديعة تكون مجانية.

#### 2- تميزه عن عقد تقديم الخدمات:

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص 116.

<sup>2</sup> - هاني دويدار، موجز القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 158.

<sup>3</sup> - علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 442.

<sup>4</sup> - المادة 590 من القانون المدني.

\_ بالرجوع إلى تعريف عقد النقل البحري حسب اتفاقية هامبورغ فإن العقد يتكون من الطرفين لهم علاقة بعقد النقل وهم الشاحن والناقل<sup>1</sup>، فالناقل يختلف ويستقل عن الشاحن من حيث تنفيذ التزامه فكل واحد يعمل مستقل عن الآخر في حين عقد العمل فهو اتفاق بموجبه يلتزم احد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر رب العمل وتحت إشرافه لمدة محدد أو غير محددة مقابل اجر معين ومحدد فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله وهو خاضع لرب العمل وتحت إشرافه وإدارته.<sup>2</sup>

### 3 تميزه عن عقد الإنابة:

\_ حسب المادة 571 من القانون المدني عرفت الوكالة أنها: "الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شي لحساب الموكل أو باسمه"، وعليه فالوكالة هي حلول إرادة شخص معين يسمى الوكيل محل إرادة شخص آخر هو الأصيل بإنشاء تصرف قانوني أثاره إلى ذمة الأصيل لا إلى ذمة النائب.

\_ ومن خلال التعريف ومقارنته مع عقد النقل البحري للبضائع فهو ينشئ آثار علي عاتق الناقل والشاحن أما الوكالة فهو لا يترتب ذمة الشخص الذي أوكله لإبرامه إي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد تتصرف أثاره إلى الموكل، كما إن الوكالة تكون جانبية عكس النقل البحري للبضائع يكون بمقابل إي بدفع الأجرة وتعتبر الوكالة عمل قانوني في حين النقل عمل مادي.

### 4 تميزه عن عقد الإيجار:

\_ إذا نظرنا من الناحية التاريخية عقد النقل ايجار السفينة أقدم من عقد النقل البحري لسند الشحن فمستأجر السفينة يلتزم بموجب مشارطه ايجار موقوتة للاستئجار سفينة أو أكثر لنقل البضاعة.

ويترب عليه انتقال الإرادة التجارية لتلك السفينة أن المستأجر فيحق له أن يصدر لهذه الصفة.

\_ كما أن عقد النقل البحري لا يعتبر من قبل إجارة الأشياء فالإيجار يرد على شي معين في العقد وقد لا تعين السفينة في العقد كأن ترسل البضاعة علي السفينة معينة<sup>3</sup>، بالإضافة إلى أن المؤجر يلتزم بأن يسلم المستأجر العين المؤجرة والحفاظ على السفينة و إدارتها.

\_ ومن الناحية الاقتصادية فعقد النقل البحري بموجب وثيقة الشحن يعتمد على عملية قليلة الأهمية بأن الشاحن يتعهد بالبضاعة إلى احدى السفن وذلك من أجل نقلها إلى الميناء المتفق عليه.

<sup>1</sup> - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 68.

<sup>2</sup> - احمد سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 77.

<sup>3</sup> - أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، د. ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 30.

\_ كما أن المشرع الجزائري تناول عقد الإيجار السفينة في المادة 460 قانون البحري ونص على العقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر و يمكن استأجر السفينة علي أساس الرحلة أو المدة أو بهيكلها.

\_ أضاف المشرع بان الالتزامات والشروط والآثار الاستئجار الأطراف عن طرق عقد ،ولا يجوز إدراج اشتراطات في عقد تخالف المبادئ العامة للقانون المعمول بيه حسب نص المادة 641 قانون بحري جزائري.

### الفرع الثالث: تكوين عقد النقل البحري للبضائع:

عقد النقل البحري من العقود الرضائية أي يتم بتوافق إرادة طرفيه الشاحن والناقل ، كما سبق الذكر فالناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها ويقوم بنقل البضاعة والشاحن هو الذي يقدم البضاعة لشحنها مقابل التزام بدفع الأجرة بواسطة أو بواسطة المرسل إليه والذي يعتبر احد أطراف العلاقة، فالأصل أن اثر العقد لا يقتصر على الناقل أو الشاحن فقط وإنما بوجود شخص ثالث ألا وهو المرسل إليه الذي تربطه علاقة قانونية وتعاقدية تنشأ اتجاه الناقل بأن يسلمه البضاعة في الميعاد المتفق عليه، ولا يتوقف انعقاده على إجراء شكل معين، فعقد النقل يخضع إلى القواعد العامة من حيث الأركان : السبب، المحل، الرضا.

### أولاً: أطراف عقد النقل البحري:

يبرم عقد النقل البحري بين طرفين وهما الناقل والشاحن لكن اثر العقد يمتد إلى طرف ثالث وهو المرسل إليه:

#### 1\_ الناقل:

يقصد بمصطلح الناقل كل شخص ابرم عقدا أو ابرم العقد باسمه مع الشاحن لنقل البضاعة بطريق البحر<sup>1</sup>، فالناقل هو الطرف الأساسي والرئيسي والجوهرى في عقد النقل البحري للبضائع ما جعل له اهتمام من طرف الفقهاء والدارسين للقانون وبذلك فالناقل يعتبر الطرف الأساسي فهو الذي يقع على عاتقه تنفيذ عميلة النقل خلال إبرام العقد ، وعرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 الناقل في المادة الأولى (أ)بالقول: " الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن<sup>2</sup>"، كما إن اتفاقية روتردام عرفته أن "الناقل الشخص الذي يبرم العقد مع الشاحن"، أما اتفاقية بروكسل وهامبورغ نصتا على أن يكون الناقل الذي يصدر عقد النقل باسمه أو بواسطة وكيل بموجب أجرة وقد يكون مالك السفينة أو مستأجرها غير إن اتفاقية هامبورغ أضافت تعريف الناقل الفعلي علي أنه >>كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه عقد بتنفيذ عقد النقل للبضائع أو جزء من هذا العقد، كما يشمل كل شخص آخر

<sup>1</sup> -المادة 01 من اتفاقية روتردام 2009.

<sup>2</sup> -المادة 01 فقرة 5 من اتفاقية روتردام 2009.

يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ<sup>1</sup> >> بالإضافة إن الاتفاقية روتردام نصت أن عبئ تنفيذ العقد قد يكون علي الناقل الفعلي فهو الذي ينفذ كل أو جزء من عملية النقل حيث يتعهد بأداء واجبات الناقل ويكون بواسطة عقد بينه وبين الناقل الأصيل<sup>2</sup>.

\_ وحسب المشرع الجزائري أن الناقل قد يكون شخص طبيعي أو معنوي وسواء مسجل باسمه أو مشغلة عنه<sup>3</sup>، وعادة ما يكون مالك السفينة هو الذي يقوم بتجهيزها وتجهيتها للقيام بالرحلة وقد يكون مستأجرا للسفينة فقط المرتبط بعقد نقل مع الشاحن حسب معاهدة بروكسل.

\_ ومن بين أنواع تأجير السفينة التأجير العاري بحيث يقوم المستأجر بتجهيز السفينة كما يقوم بإبرام عقود النقل بموجب وثيقة الشحن مع العديد من الشاحنين ، أما التأجير الزمني يقوم مالك السفينة بتجهيزها و تطعيم السفينة<sup>4</sup>، وعليه فالمستأجر قد يستأجر السفينة بهيكلها<sup>5</sup> أو استأجرها لمدة معينة حسب المشرع الجزائري في المادة 701 قانون بحري وقد يستأجرها علي أساس الرحلة وهو ماء في المادة 651 قانون بحري >> يحتفظ المؤجر الذي ابرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي و التجاري لسفينة >> وفي حالة لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة علي متنها هو الناقل واد لم يذكر اسم الناقل صحيح أو بشكل غير دقيق<sup>6</sup>.

\_والناقل قد يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي عام أو خاص وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في الكتاب الثاني الإستغلال التجاري للسفينة و بأحكام نص المادة 571-01 معدلة بالقانون 98-05: "انه يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين أو أشخاص اعتباريين قد يكون عام أو خاص"<sup>7</sup>.

بالإضافة إلى أن النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون امتياز، وأضافت المادة 571 ف2 أن منح الامتياز يكون على أساس دفتر الشروط<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 10 من اتفاقية هامبورغ، 1978.

<sup>2</sup> - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 72.

<sup>3</sup> - المادة 47 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> - سليم بودليو، "عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري"، رسالة ماجستير قانون الأعمال، المؤطر ابن حليلو فيصل، كلية الحقوق، باجي مختار عنابة، 1999 / 2000، ص 20.

<sup>5</sup> - تنص المادة 730 من ق ب ج على أنه: "يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة، ولهذا الغرض فانه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".

<sup>6</sup> - المادة 754 قانون بحري.

<sup>7</sup> - نبيل صقر ، المرجع السابق، ص122.

<sup>8</sup> - المرجع نفسه ، ص 122 .

## 2- الشاحن:

\_ عرفت المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية هامبورغ الشاحن بأنه : "كل شخص ابرم عقدا أو ابرم باسمه أو نيابة عنه عقد النقل البحري للبضائع بحر مع الناقل، أو أي شخص آخر قام بتسليم البضائع للناقل سواء ثم ذلك التسليم بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه و كانت تتعلق بعقد النقل البحري"<sup>1</sup>.

\_ من هذا التعريف يتضح بأن الشاحن يقوم بإبرام ، عقد النقل بموجب سند الشحن، واتفاقية روتردام عرفته في المادة 08/01 "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل"، وعليه فالشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل وقد تكون ملكه أو ملك لغيره من ميناء الشحن إلى ميناء آخر، سواء كان الشاحن شخص طبيعي أو معنوي وقد يبرم الشاحن العقد مع الناقل الذي يكون مسؤولاً أمامه عن تنفيذ العقد ونقل البضاعة عن طريق البحر سواء كانت ملكه أو مستعمل الشرعي مقابل أجره يتعهد بدفعه<sup>2</sup>.

## 3- المرسل إليه:

\_ المرسل إليه هو الشخص الذي يحق له في استلام البضائع حسب المادة 01 فقرة 04 من اتفاقية هامبورغ فتحديد صاحب الحق ليس بالأمر السهل، ففي بعض الحالات يكون الشاحن بائعا ولم يحصل على الثمن فيكون له الحق في وقف البضائع أثناء الرحلة إذا أفلس المشتري<sup>3</sup>، واتفاقية روتردام عرفته بنص المادة 11 "هو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو المستند النقل أو السجل النقل الالكتروني"، والمرسل إليه هو الطرف أو الجهة التي لها الحق في استلام البضائع والتي تكون غالبا مشمولة على سند الشحن في ميناء الوصول، فالمشرع الجزائري نص على أن المرسل لبيه قد يكون البائع فيقوم بإرسالها إلى المشتري ويكون الطرف الأصلي في العقد القائم بين البائع و الشاحن و يعين المرسل إليه في وثيقة الشحن ويكون ذلك كما يلي:

أ\_ عندما تكون وثيقة الشحن اسمية اسم الشاحن في وثيقة الشحن.

ب\_ عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره و في حالة التحويل الوثيقة: آخر مظهر له.

ج\_ عندما تكون الوثيقة لحاملها: الشخص الذي يقدر الوثيقة عند الوصول.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط01 ، دار الفكر الجامعي، 2007، ص 178 .

<sup>2</sup> - المادة 738 قانون بحري جزائري.

<sup>3</sup> - احمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، د ط، الناشر المعارف، الإسكندرية، ص 38

\_ في حالة انضم المرسل إليه العقد يصبح طرف ومستفيد من الحقوق والإلتزامات فله الحق في السيطرة على البضاعة وله السلطة على العقد بحيث يعن سند الشحن وبفضلها تثبت له هذه الحقوق كرفع الدعوى طلب التعويض في حالة التلف أو هلك البضاعة بالإضافة إلي دفع الأجرة إلى الناقل في ميناء الوصل<sup>1</sup>.

### ثانيا: أركان عقد النقل البحري:

\_ عقد النقل البحري كسائر العقود يقوم علي الأركان أساسية وهي: الرضا، المحل، السبب بالإضافة إلى ركن الأجرة سنتناول هذه الأركان كالآتي:

#### 1- الركن الأول : الرضا:

عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتهم وهي إرادة الشاحن و الناقل<sup>2</sup>، فشرط صحة التراضي في عقد النقل البحري نفسها صحة الشروط العامة في التعاقد فيشمل تطابق الإيجاب مع القبول لانعقاد العقد فالعقد يتم بمجرد إن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية<sup>3</sup>، وعليه فإن إيجاب الناقل يتمثل في كونه عارضا لخدمات تحكمها قوانين ونصوص قانونية تنظيمية تتضمن تفاصيل العقد بما فيها الأسعار والخدمات وشروط النقل والأسعار المطبقة ومتى وصل ذلك إلي علم الشاحن وقبل بها يحصل تطابق الإرادتين ويتم الرضا المطلوب والذي يصدر من ذي أهلية قانونية خالية من العيوب، ويصبح الرضا متطابق متى ابدي الشاحن قبوله ورضائه لهذه الشروط حسب نص المادة 59 قانون مدني، وقد يكون الشاحن والناقل متباعدين لا يجمعهما مجلس واحد فقد فصل المشرع الجزائري في ذلك بالاعتماد بنظرية الوصول، فالوصول يكون بعلم القبول في الزمان والمكان اللذان وصل إليه فيهما القبول<sup>4</sup>.

\_ ولتحديد مكان ووقت إبرام العقد آثار هامة على الصعيدين الوطني والدولي، وهما القانون المطبق على العقد ويجب صدوره من أهل الاختصاص أي الأشخاص المؤهلون قانونا أما بالنسبة إلى الجهة الأخرى الاختصاص القضائي بالنسبة إلي للقانون المطبق، كما يجب أن يكون الرضا خالي من العيوب كالتدليس أو الإكراه، إلا انه يستثنى حالة التصريح الكاذب وعيب الإكراه<sup>5</sup>، في حين الغلط في طبيعة البضاعة كثيرا ما يصرح إلا أن الإرادة المعيبة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلي إبطال العقد، غالبا ما يتم اللجوء إلي الزيادة أو النقصان في الإلتزامات

<sup>1</sup> - جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 454.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق ، ص 287.

<sup>3</sup> - المادة 59 قانون مدني.

<sup>4</sup> - المادة 67 قانون مدني.

<sup>5</sup> - المادة 86 قانون مدني.

دون إبطاله في حالة ما لم يتمعن المرسل في بنود العقد بشكل دقيق وبالتالي يؤدي عيب التدليس أو الخطأ في طبيعة البضاعة أو في النوع التي إذا علم بها الناقل لما أقدم علي التعاقد في حالة ما إذ تم شحن البضاعة دون علم الناقل أو الممثل القانوني فله أن ينزلها من السفينة و أن يقوم بإتلافها أو يجعلها غير ضارة إذا كانت قابلة للاشتعال أو الانفجار من غير تحمل التعويض ويكون الشاحن مسؤولاً عن كل ضرر أو تلف ويتحمل المصاريف عن الأضرار<sup>1</sup>.

## 2- الركن الثاني: المحل:

\_ محل عقد النقل البحري أو موضوعه هو نقل البضاعة من مكان إلي آخر بمعنى من ميناء إلى ميناء آخر ويمكن القول بأن عقد النقل هو تقديم خدمة النقل<sup>2</sup>، التي تكون بشكل رئيسي على عاتق الناقل لمصلحة شخص آخر متلقي خدمة النقل، فيشترط أن يكون المحل مشروعاً أي يكون التعامل تجارياً حيث نص المشرع صراحة على أن لا يكون من الممنوعات كالمخدرات والأسلحة فيبطل العقد لبطلان المحل<sup>3</sup>، ويختلف الوضع حسب ما يكون في الظروف الاستثنائية أو العادية.

أ\_ **الظروف العادية:** هنا تختلف وضعية عدم الشرعية كالممنوع القاطع لنقل بعض المواد كالأسلحة الحربية إذا كان النقل مرخصاً يقع العقد باطل بطلان مطلق، وفي بعض الحالات يكون المنع في السلع التي تستوجب نقلها ظروف خاصة أي تكون غير مكيّفة حسب طبيعة السلعة كنقل المواد الخطيرة و سريعة التلف<sup>4</sup>، و يحتاج بطلانها إلى ظروف خاصة هنا يكون نسبي.

ب\_ **الظروف الاستثنائية:** تكون عدم المشروعية في المواد الغذائية أوقات الحروب و الأزمات الاقتصادية هنا يكون البطلان مطلق.

## 3- الركن الثالث: السبب:

ركن السبب يكون في اغلب العقود مشروعاً فعقد النقل البحري لا يختلف عن العقود الأخرى فالنقل الناقل بنقل البضائع والتزام الشاحن بدفع الأجرة، ويشترط أن يكون السبب مشروعاً غير مخالف لنظام العام<sup>5</sup>، وعقد النقل البحري

<sup>1</sup> - هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 43.

<sup>2</sup> - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط01، منشورات الحلبي، بيروت 2008، ص 23.

<sup>3</sup> - سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ط6، دار المنشورات الحقوقية، لبنان، 1998، ص 878.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، المرجع السابق، ص 295.

<sup>5</sup> - عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، المرجع السابق، ص 564.

البحري من العقود الرضائية يشترط أن يكون صحيح ومشروع<sup>1</sup> وكذلك موجود، حسب المشرع الجزائري في نص المواد من 54 إلى 98 قانون مدني ويرى الدكتور السنهوري أن السبب ركن في الالتزام وليس في العقد وهاد ما نصت عليه النظرية التقليدية بحيث يكون التزام المتعاقدين رغم أن العقد مصدر من مصادر الالتزام.

#### 4- الركن الرابع: الأجرة:

\_ هي القيمة المالية التي حددت في بنود عقد النقل البحري للبضائع فهي المبلغ الذي يدفعه المرسل إليه إلي الناقل مقابل البضاعة و نقلها إلي ميناء آخر<sup>2</sup> ، ودفع أجرة النقل هو التزام يلتزم بيه الشاحن اتجاه الناقل .

نص المشرع الجزائري علي هذا الركن من خلال المادة 797 فقرة 01 قانون بحري بأنه: "يترتب علي الشاحن أجرة النقل أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف"، من خلال هذا النص نستنتج بأن تحديد الأجرة يكون بالاتفاق على مقدار و وزن وحجم البضاعة وفي حالة عدم الاتفاق يعمل بعرف الجاري في ميناء الشحن<sup>3</sup>، والمشرع ترك المجال مفتوح لطرفين ولحريتهما.

#### المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع:

سبق الذكر بأن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، كما انه عقد تجاري، وأن أغلب التشريعات لا تشترط الكتابة فهو لا يحتاج إلى شكل خاص لانعقاده فيجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، فالكتابة شرط للإثبات وليس لانعقاد<sup>4</sup> والاستناد الوارد أن الكتابة تعتبر سند للإثبات إلا أنها ليست شرط لصحة العقد ولا ركن من أركانه وإغفالها يترتب عليه بطلان، فعقد النقل لا يثبت بالكتابة وإنما بإيصال النقل<sup>5</sup> \_ أو كما يعرف بسند الشحن الذي يصدره الناقل بطلب من الشاحن<sup>6</sup>.

\_ كما نصت معاهدة بروكسل لعام 1924م والخاصة بتوحيد الأحكام المتعلقة بسندات الشحن واتفاقية هامبورغ 1978 على أن الكتابة في عقد النقل البحري تكون بسند الشحن، ويثبت عقد النقل البحري بسند الشحن الذي يصدره الناقل أو من ينوب عنه.

<sup>1</sup> - علي علي سليمان، النظرية للالتزام، ط5 ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 56.

<sup>2</sup> - عباس حلمي، القانون البحري ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 29.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 29.

<sup>4</sup> - عبد القادر العطر، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 229.

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري البحري، مرجع سابق، ص 296.

<sup>6</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، ط03 ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص 421.

\_ أما المشرع الجزائري فقد تطرق إلى هذا الإشكال من خلال نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري بأن الناقل يتعهد بموجب عقد النقل للبضائع بإيصال البضاعة وتعهده بدفع المكافأة<sup>1</sup>.  
 \_ كما أن المشرع الجزائري حسب المادة 739 أفرغ العقد في وثيقة الشحن والاستلام والتداول ويكون للحامل الشرعي حق استلامه من ميناء الوصول<sup>2</sup>.  
 \_ إن جل التشريعات جعلت من سند الشحن الوثيقة الأصلية والأساسية التي يعتمد عليها إلى جانب وثائق أخرى وهذا ما سنتناوله ونقوم بدراسته دراسة مفصلة.

### الفرع الأول: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن:

يعد سند الشحن الصك لإثبات شحن البضاعة واستلام الرمان لها فهو يثبت عقد النقل ويمثل البضاعة وله قوة في الحصة، ونظرا لأهمية هذه الوثيقة في الإثبات سنتعرض لدرسته بشكل مفصل من خلال تعريفه وبيان أشكاله وكيفية تداوله بين الأطراف ثم نتطرق إلى قوته في الحجية.

### أولاً: تعريف سند الشحن وبياناته:

#### 1- تعريف سند الشحن:

\_ يعرف سند الشحن بأنه وثيقة أو إيصال يصدرها الناقل أو الرمان إلى الشاحن<sup>3</sup> بحيث تحرر نسختين، نسخة للناقل ونسخة أخرى للشاحن.

-إن معاهدة بروكسل لم تعطي تعريف لوثيقة فهي نصت على أنه في المادة 3 الفقرة د " بأن الناقل أو الرمان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن سند يتضمن بياناته"، معاهدة بروكسل عرفت أنه عبارة عن إيصال يحرره رمان السفينة المنقولة عليها البضاعة فيحرر الناقل أو الرمان وثيقة ويسلمها للشاحن كدليل على استلامه البضاعة وشحنه لها على السفينة .

نظم المشرع الجزائري وثيقة الشحن في القانون البحري من خلال نص المادة 748 ق ب ج وبالرغم من أهمية السند إلا أن المشرع الجزائري لم يعطه تعريف إلا أنه تثبتت عملية النقل البحري للبضائع وفق للمادة بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده وثيقة الشحن.

<sup>1</sup> - تنص المادة 738 ق ب ج علي أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد النقل للبضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من

ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"

<sup>2</sup> - هاني دويدار، موجز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 240.

<sup>3</sup> - يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 39.

-كما تجدر الإشارة أن اتفاقية هامبورغ قد عرفت وثيقة الشحن في المادة الأولى الفقرة السابعة " وثيقة تثبت انعقاد العقد ، عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود في وثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن لحاملها".

## 2-بيانات وثيقة الشحن:

\_ نصت المادة الثالثة من معاهدة بروكسل والمادة 748 قانون البحري الجزائري بالنظر إلى أهمية سند الشحن في عقد النقل البحري فالمشرع الجزائري أوجب أن يتضمن البيانات<sup>1</sup>، التي حددتها المادة: "هوية الأطراف، بيان البضاعة المفوضة، عناصر الرحلة والأجرة الواجبة الدفع".  
من خلال نص المادة يمكن استخلاص أهم البيانات في سند الشحن والتي تتشكل من:

### 1-أسماء الأطراف " هوية الأطراف " : من خلال نص المادة أعلاه يجب أن يحتوي سند الشحن على:

-اسم الشاحن وعنوانه.

-اسم الناقل بشكل واضح وصفته، وفي حالة تعدد الناقلين أو إذا كان الناقل الظاهر أو الناقل المتعاقد<sup>2</sup> وفي حالة لم يذكر اسم الناقل يعتبر مجهز السفينة حسب المادة 754 أنه" إذا لم يذكر الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح" .

فمن المقرر قانون ذكر الناقل وفي حال لم يذكر في وثيقة الشحن لو ذكر بشكل غير واضح عد مجهز السفينة<sup>3</sup>، والمرسل إليه لا يجب ذكر اسمه فلا فائدة من ذكر اسمه فكل الأحوال فالشاحن حسب العرف لا يهم ذكر اسمه في وثيقة الشحن لأن المرسل إليه يتغير لتغير الشخص الحامل الشرعي لسند الشحن.

### 2-البضائع الواجب نقلها " بيان البضائع المشحونة":

" لقد حدد المشرع الجزائري من خلال سند الشحن أن يتضمن البضاعة المشحونة من حيث النوع والمقدار ويعتبر سند الشحن هو أساس إيصال البضائع المشحونة، حيث تنص المادة 752 من القانون البحري على ما يلي: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

<sup>1</sup> - تنص المادة 748 " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل .....، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

<sup>2</sup> - أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندة، د ط، دون مكان النشر، سنة 2000، ص28.

<sup>3</sup> - المادة 754 ق ب ج.

أ\_العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المتقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع يختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحريمها.

ب\_عدد الطرود والأشياء، وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب الحاجة.

ج\_الحالة وتكيف الظاهران للبضاعة".

\_ النصوص التي جاءت بها اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978 تجميع كلها على نفس البيانات البضائع المشحونة وتعتبر هذه البيانات إلزامية وتخلف أحد هذه البيانات لا يترتب بطلان السند<sup>1</sup>، وعدم صحته يجوز الإغفال فيها أو يضاف إليها أو يجعلها غير صحيح سواء في الأحكام التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1924 أو القانون البحري الجزائري.

-أوجب المشرع الجزائري على الشاحن تقديم بيانات خاصة بالبضاعة وقيدها في سند الشحن، وأن تكون مطابقة وصادقة من حيث النوع والمقدار وعدد الطرود أو القطع، أي كافة التفاصيل المتعلقة بتحديد الطبعة العامة للبضائع<sup>2</sup>، فالشاحن يظل مسؤول في مواجهة شاحن الناقل في تصريحاته إذ كانت خاطئة أم كاذبة وللناقل التأكد من صحتها لأنه مسؤول على نقلها وسلامتها كما جاء في سند الشحن، وتضمن البضاعة ليس بالأمر السهل واليهين فالناقل لا يجد وقت كافي لفحصها والتأكد من سلامتها ووزنها وحجمها لاسيما أن عملية الشحن تتم بسرعة وحتى لا تظل البضاعة على الرصيف لفترة طويلة<sup>3</sup>.

\_ أجاز المشرع إجراء تحفظات عند كتابة البيانات في سند الشحن المتعلق بالبضائع<sup>4</sup>، والشاحن يظل مسؤول أمام الناقل على الرصيف لفترة طويلة ومصاريف ناشئة أو ناتجة في الأخطاء لا يؤدي إلى رفع مسؤولية الناقل اتجاه الغير عن الالتزامات المترتبة في العقد.

<sup>1</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 28.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحر 1978 قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 22.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط 1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2000، ص 291.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 250.

## ج- الإخطار عن نوعية البضاعة:

إن الشاحن ملزم بضرورة تحذيره من البضائع ذات الخطورة وبيان كيفية الوقاية، كذلك عليه إحاطة الناقل لهذه البضائع وله الخيار بنقلها أو رفضها والشاحن يعد مسؤول ويعوض الضرر الناجم في حالة إثبات عدم صحة البيانات التي أدلى بها<sup>1</sup>.

## د- عناصر الرحلة الواجب إتمامها:

### 1\_تحديد السفينة (الاسم):

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن اسم السفينة التي تشحن عليها البضاعة وجنسيته، وتمكن أهمية ذلك في كونها تتيح للشاحن معرفة ميعاد وصولها لاستلام البضاعة<sup>2</sup>، في حالة خلو السند من السفينة نكون أمام " السند باسم الشحن" والتي كثرت تحت استعماله للأسباب التالية والتي تعتبر من أهم مزاياه.  
-أنه يمكن الشاحن من إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة.  
-شركات الملاحة التي تسلم لها البضاعة لنقلها لا تسمح لها الظروف دائما بتعيين السفينة التي ستنقل عنها البضاعة.

-الناقل يستطيع أن يطالب بأجره النقل دون انتصار لشحن البضاعة ودون تحديد اسم السفينة أو تعيينها.  
والسند الشحن برغم من مزاياه وفائدته فهو لا يخلو من العيوب فلا يمكن لحامله أو لمن بيده هذا السند من متابعة البضاعة أو التحقق من شحنها وهل شحنت وميعاد وصولها لذلك نصت وحكمت. معاهدة سندات الشحن في المادة 3 فقرة 08.

إن لحق حامل السند " الشاحن" في مطالبة الناقل أو الريان أن يسلمه سند الشحن بدل سند برسم الشحن يحمل اسم السفينة<sup>3</sup>، مؤشر عليه مشحون<sup>4</sup>.

### 2-قيمة أجرة الحمولة:

نص المشرع الجزائري بأن وثيقة الشحن يجب أن تتضمن قيمة الأجر الذي اتفق عليه الشاحن والناقل والواجب دفعها وهذا البيان نصت عليه أيضا اتفاقية هامبورغ في المادة 15فقرة 01 بند "ك": " يستحق المرسل إليه من أجرة النقل أو إشارة حزب تدل على أجرة النقل مستحقة عليه"، وإذا غفلا الطرفان العقد هذا البيان يفترض أنهما أرادا إتباع السعر الذي جرت عليه العامة بالنسبة لمثل هذه البضاعة.

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 252.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري، مرجع سابق، ص 499.

<sup>3</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص 312.

<sup>4</sup> - محمد فريد العريفي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 387.

### 3- تحديد ميناء الشحن والتفريغ:

يجب تعيين الموانئ التي تجري بينهما عملية النقل، ويقصد بها عناصر الرحلة وهي ميناء الشحن وميناء التفريغ الذي يمكن إتباعه وبتواريخ الانطلاق و الوصول<sup>1</sup>، وحسب نص المادة 748 من القانون البحري فالناقل ينقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.<sup>2</sup>

### 4- تاريخ إصدار وثيقة الشحن وتوقيعها:

\_ أوجب المشرع الجزائري حسب المادة 760 من القانون البحري أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها، ويجد لزوم هذا البيان تفسيره في أنه يحدد وقت انتقال البضاعة إلى الناقل أو الريان وبالتالي تحميله المسؤولية بدءاً من ذلك الحين وتكون المسؤولية ناجمة عن الهلاك والأضرار اللاحقة بالبضاعة أو تلفها أو التأخير يتم ذكر تاريخ شحنها<sup>3</sup> وتاريخ الإيجار.

\_ كما لهذا البيان أهمية وتتعلق بالتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في البيوع البحرية، كما أن تحديد التاريخ يفيد انتقال حيازة البضائع إلى الناقل ومدى سلامتها.<sup>4</sup>

أما عن التوقيع فيجب أن تكون الوثيقة موقعة بتوقيع الشاحن والناقل أو الريان وهو ما يتفق مع وظيفة الشحن فهي معدة لعقد العمل والإثبات لسند الشحن، فالنسبة إلى إمضاء الشاحن للوثيقة فلم تفرضه ولا تستلزم توقيعه ولم تنص عليه لا معاهدة بروكسل وهامبورغ، أما عن إمضاء وتوقيع الناقل فيعد تعبيراً في إرادته واعترافه بالوثيقة والبيانات الموجودة فيها وأن البضاعة أصبحت بحيازته وتحت مسؤوليته ويلتزم بتسليمها إلى الشاحن.

وجرى العرف أن توقيع السند يكون من الناقل أو من يمثله أو بفض عن التوقيع ويتبين استلام البضائع حسب البيانات التي تضمنها السند بالكمية، العدد والهدف من التوقيع بيان وأبرر هوية الناقل أو ممثله ريان أو وكيل سفينة أو مدير الفرع أو الشركة المفوض بالتوقيع<sup>5</sup>، وهذا ما حددته المادة 760 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري وكذلك المادة 15 فقرة "ي" من قواعد هامبورغ.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 27.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 313.

<sup>3</sup> - المادة 760 ف1، ق ب ج.

<sup>4</sup> - مراد يسعد، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تحت إشراف المؤطر الأستاذ محمد بن عمار، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان سنة 2011، ص 50 - 51.

<sup>5</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 314.

ملاحظة\* انظر الملحق رقم 01 نموذج عن بيانات لبضاعة "الطلاء" نوع البضاعة، ثمن، تاريخ صدور الوثيقة،.....

<sup>6</sup> - تنص المادة 15 من قواعد هامبورغ على أنه: " توقيع الناقل وتوقيع شخص آخر ينوب عنه"

**ملاحظة:** ألزم المشرع الجزائري إلزامية توقيع "إمضاء" الشاحن في وثيقة الشحن بنص المادة 760 فقرة 2 "ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن، وتوقع نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة." \_ أما عن سند النقل يجب أن يحتوي على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي والاسم التجاري ومهنته وعرض شركته ومقر السكن أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عن قيمتها.<sup>1</sup>

### 5- عدد النسخ:

\_ يحزر السند الشحن نسختين تسلّم واحد إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل وقد يتطلب الأمر إصدار أكثر من نسختين حسب الضرورة، والمشرع لم يحدد عدد النسخ التي تحرر بل جاءت صياغة النص بلفظ المجموع، وترك الأمر للناقل وفقا لما يراه ضروريا، إلا أنه ألزم أن ترفق البضاعة بنفسه مرفقة من الطرفين " الشاحن ، الناقل" وعلى الشاحن توقيعها خلال 24 ساعة حسب نص المادة 760 ف2 ق ب من التحميل أو عند مغادرة السفينة كأقصى مدة، جرى العمل على تحرير نسختين أحدهما للناقل والأخرى للشاحن يبعثها إلى المرسل إليه لكن يستلم البضاعة، وليس هناك ما يمنع زيادة عدد النسخ ويظهر أهمية ذلك لمواجهة مخاطر الضياع والدقة ويتمكن الشاحن من الاحتفاظ بوحدة ويرسل الباقي إلى المرسل إليه.

\_ أحرر أكثر من سند شحن وتعددت نسخ سند البحري وكان الأمر لحامله أو لأمر فيجب ذكر كل نسخة بأنها " قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول" مع بيان عدد النسخ في حال استعمال أحدهما.

\_ في حالة الخلاف أو تعارض بين نسختين لا يمكن لكل طرف التمسك بنسخة التي يحملها إلا إذا كانت البيانات الواردة موجودة في نسخة التي بدا الطرف الآخر، كما أنه في حالة استعمال يبطل ما عددها من النسخ.

### ثانيا: وظائف سند الشحن:

لسند الشحن وظائف يقوم بها بحيث يقوم على ثلاثة وظائف أساسية وهي:

#### 1\_ سند الشحن أداة لإثبات شروط وعقد العمل:

\_ يعني بمعنى إثبات جيد لعقد النقل البحري ولكن ليس العقد نفسه<sup>2</sup>، ولكونه من العقود الرضائية كما ذكرنا سابقا ينعقد بناء على إرادة الشاحن والناقل ومضمونه هو نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل أو الهيئة المخولة بتفريغ البضاعة<sup>3</sup>، ولكونه يتضمن شروط النقل وكل البيانات الموجودة فيه، برغم من أن عقد النقل موجود قبل إصدار سند الشحن لكنه يصبح أداة النقل البحري ذاته.

<sup>1</sup> - المادة 543 فقرة 02 مكرر من ق ب ج.

<sup>2</sup> - عبد القادر العطير " باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص233.

<sup>3</sup> - محمود محمد عبانية، المرجع السابق، ص80.

## 2- سند الشحن هو سند ملكيته البضاعة:

\_ بمعنى أن حامل السند بحكم القانون يجسد كحامل للبضائع يعتبر دليل لإثبات البضائع فهو يمثلها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضائع<sup>1</sup>، وبموجبه يمكن لحامل سند الشحن أو لأمر إثبات الحق في استلام البضائع في ميناء الوصول<sup>2</sup>، ويمكن بيع البضاعة أو أية إجراء آخر ويقوم بتسليم السند مقام تسليم البضائع في حد ذاتها.

## 3- سند الشحن أداة استلام البضاعة لنقلها بحر " إيصال بتسليم البضاعة:

\_ يعتبر أداة استلام الناقل للبضاعة الموصوفة من قبل الشاحن، وفي بعض الحالات يتم استلام البضاعة قبل شحنها على متن السفينة<sup>3</sup>.  
فتم إثبات واقعة الاستلام للبضاعة في هذه الناقلية أي أن البضاعة أصبحت في عهده دون شحنها في سند برسم الشحن.

## ثالثا: أشكال سندات الشحن وتداولها:

\_ تصنف سندات الشحن إلى عدة أشكال وتكتسب مسميات مختلفة باختلاف العناية فقد يجري تصنيفها حسب غاية انتقالها وتداولها فقد يصدر السند باسم شخص كالمرسل إليه وقد يعد بالأمر قابلا للتداول بالتطهير وقد يصدر لحامله وهو نادر الحدوث أو الإصدار لمخاطرها.

-تنص المادة 758 من القانون البحري الجزائري بالقول " يمكن وضع وثيقة الشحن " :

أ\_ باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب\_ لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر.

ج\_ لحاملها إذا لم يعين الشخص في وثيقة الشحن لأمر عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن.

## 1-السند الشحن الاسمي:

سند يصدر باسم شخص معين كان اسما ولا يمكن تداوله بالطرق التجارية ولا تنتقل الملكية إلى الغير تبعا للإجراءات حوالة الحق ، بحيث قبولها من طرف الناقل وهذا السند لا يستعمل إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 81.

<sup>2</sup> - المادة 749 ق ب ج.

<sup>3</sup> - محمود محمد عبانية، المرجع السابق، ص 80. أنظر في نفس المعنى: بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، ط 1 ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 33.

ملاحظة\* انظر الملحق رقم 02: اشعار لوصول البضاعة واستلامها.

شخص واحد أي قبول الناقل للتنازل عن السند أو إبلاغه ولا يمكن لناقل تسليم البضاعة إلا للشخص المبين أو المذكور في السند أو الشخص الذي انتقل إليه السند بطريقة الحوالة.

## 2- وثيقة الشحن لحامله:

\_ هو السند الذي يتم تداوله بالتسليم ويدون عليه " لحامله" أي يصدر هذا السند بخلوه ودون أن يحمل اسم المرسل إليه، وتداوله يكون بالمناولة أي بالتسليم اليدوي<sup>1</sup>، ونادرا ما يتم العمل به لما يتعرض له صاحبه من ضياع أو سرقة.

\_ وعلى ربان السفينة أن يسلم البضاعة لمن يحمل هذه الوثيقة على حسب ما جاء في نص فوثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن<sup>2</sup>، بمعنى أنه قد ينص في سند الشحن على أنه الحامل وإذا ما تضمن السند شرط الإذن أو الأمر لشخص معين وقام بتطهيره على بياض ومنذ حصول السند لحامله ففي الغالب وثيقة الشحن لأمر لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه فالوثيقة تكون على بياض<sup>3</sup>.

## 3- وثيقة الشحن الأدنى " لأمر " (ordre bill):

\_ وهو السند الذي يصدر لشخص معين أي لأن أوامر لشخص وهو الأمر الغالب في العمل والصورة الغالبة الاستعمال، إذ يصدر لإذن شاحن أو المرسل إليه قابل للتداول بالتطهير، يجب أن تذكر عبارة الإذن أو الأمر صراحة في وثيقة الشحن وهذا الإجراء يسهل للشاحن عمله ببيع البضاعة دون التسليم الفعلي. لا يستلزم في التطهير الناقل للملكية إلا توقيع المظهر ويجب أن يكون التطهير لسند الشحن مؤرخا ويترتب على التطهير سند الشحن نقل الملكية وليس لربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل السند حتى وان كان التطهير على بياض<sup>4</sup>.

## رابعا: أنواع سندات الشحن

### 1- سند الشحن النظيف: clean bill of loading

\_ سند الشحن النظيف هو السند الذي تكون كافة البيانات الواردة فيه صحيحة، وكما سبق وأن ذكر فإن سند الشحن هي الوثيقة التي يعطيها الربان أو الناقل إلى الشاحن ويتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة، فإن دون الربان

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، ط03، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص242.

<sup>2</sup> - تنص المادة 759 ف3 " وثيقة الشحن لحاملها بتسليم الشحن".

<sup>3</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص318.

<sup>4</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 318

البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن دون ملاحظات أو تحفظات على البضاعة المشحونة، فإن ذلك طبقاً لما صرح به الشاحن هنا يعتبر سند الشحن نظيف بمعنى كل البيانات صحيحة<sup>1</sup> في حالة وصول البضاعة متضررة أو ناقصة يكون الناقل هو المسؤول عن الأضرار والنواقص.

\_ وعليه تسييراً لتداول سند الشحن يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع الناقل ويصدر السند نظيف أي خالي من التحفظات بأن البضاعة تم شحنها بحالة جيدة ويتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن عجز أو تلف<sup>2</sup>.

\_ بالمقابل يحصل الناقل على خطاب الضمان يذكر فيه تحفظات وبيانات سند الشحن، ويقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن والناقل ولا يجوز الاحتجاج في مواجهة الغير " المرسل إليه" و اعتبرت اتفاقية هامبورغ خطاب الضمان باطلا لا اثر له في مواجهة الغير أما الشاحن والمرسل بعد صحيح إلا إذا الناقل غش الغير أي المرسل إليه فيعوض الناقل الغير عن الضرر الذي لحق به

## 2- سند الشحن الغير النظيف:

\_ في حالة حصول شكوك من الناقل " الريان" حول صحة البيانات كالوزن والنوعية... الخ، فللناقل أن يدون ما شاهده من عيوب في سند الشحن أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو نقص في وزنها أو الكمية أو المقياس أي أن الريان شك حول حالة البضاعة لهذه العبارات يفقد سند الشحن قوته ويطلق عليه سند غير نظيف، وهذه التحفظات في سند الشحن قد سبب عراقيل للشاحن ببيع البضاعة فينتفق مع الناقل بتزويده بسند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان من قبل الشاحن، ونذكر التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها ويتعهد بمقابل الشاحن بالتنازل عن المطالبة في حالة ظهور عيب، كما يتعهد بتعويض الناقل عما يؤديه إلى المرسل إليه عن ضرر اللاحق بالبضاعة عند التسليم.

## خامساً: قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات:

\_ يعتبر سند الشحن صحيحة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير.

### 1- حجية السند بالنسبة لطرفيه:

\_ تشكل وثيقة سند الشحن حجة كاملة في الإثبات بين الشاحن والناقل لما يحتويه من بيانات بالبضاعة المشحونة<sup>3</sup>، فهي دليل على عقد النقل وشروط الأجرة المتفق عليها، إلا أن هذه الحجية قابلة لإثبات العكس لأنها ليست مطلق بين الطرفين بل نسبة تجوز لكل من الشاحن أو الناقل إثبات عكسها، فللناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضاعة بالسند وللشاحن هو الآخر إثبات عدم صحة البيان الخاص باستحقاق الأجرة عند الوصول

<sup>1</sup> - يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص43.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص310-311.

<sup>3</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري د ط، المكتبة القانونية (428)، ص101.

فالتطريقتين إثبات عكس ما جاء في السند وفقا للقواعد العامة والتي تخص بجواز إثبات عكس الناقل بالكتابة<sup>1</sup> إلا إذا كان الأمر منطويا على الغش فيجوز إثباته بكافة الطرق.

\_ نصت المادة 761 قانون البحري الجزائري " تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثانياً بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في حاله والكمية المنسوبة في الوثيقة إلا إذا أثبت ما يخالف ذلك".  
\_ كما نصت معاهدة بروكسل في المادة 3 ف5 بأن الشاحن وقت الشحن ضامناً من قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن، وإن الشاحن يعرض الناقل عن الملاك والتلف وكذلك المصاريف الناشئة عن عدم حجة هذه البيانات لا يؤثر لحال على مسؤولياته وتعهداته في عقد النقل لصالح شخص آخر.

## 2-حجية بالنسبة للغير " العلاقة بين الناقل والغير حسن النية":

\_ حجية سند الشحن لا تقتصر على الأطراف فقط وغنما تشمل أيضا الغير ويقصد به كل شخص له حقوق مرتبطة بتنفيذ العقد كالمرسل إليه والمؤمن<sup>2</sup> على البضائع فهو يعتبر حجة مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير، ووفقا لتقرير نص المادة 2/761 " ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت لحامل من الغير بحسن النية" وكذلك تعني أمرين هما:

- 1- أنه يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق مع مصلحته وله أن يتمسك بما في مواجهة طرفي العقد ولا يمكنهما الادعاء بعدم صحتها في مواجهة الغير حسن النسبة فالسند حجية مطلقة وللغير.
  - 2- يجوز للغير إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات، هي مجرد واقعة مادية يجوز إثباتها بكل الطرق بما فيها القرائن والبيينة<sup>3</sup> في حالة قيام نزاع بين الشاحن والبايع.
- إن الهدف من جعل قوة وحجية لسند الشحن مطلقة فالعلاقة بين الناقل والغير هو تدعيم الثقة بينهما وهذا الغير بإمكانه أن ينقل السند لغيره عند بيع البضاعة، وعليه نستنتج بأن المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية أعطى لسند الشحن حجية تداولها وتدعيم قوتها الائتمانية إلا أنها فرضت على طرفي العقد الشاحن والناقل من نقص في قوتها في الإثبات لمواجهة الغير حسن النسبة الذي لا يعلم ويجهل عدم صحة بيانات الوثيقة وعلى الناقل التحقق من صحتها عند التسليم. من بين الأدوار الأساسية لسند الشحن هي إثبات عقد النقل البحري للبضائع، فأنا يمكن إثباته بوسائل أخرى لذلك سنتناول في الفرع الثاني إثبات العقد بوثائق أخرى.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص433.

<sup>2</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، صص 315-316.

<sup>3</sup> - يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص41.

### الفرع الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوسائل مختلفة:

\_ لا يثبت العقد إلا بالكتابة غير أن الرأي الراجح في خصوص عقد النقل البحري قد رجح عن هذا المبدأ الإثبات في المواد التجارية، إلا أنه يمكن جعل نظام الإثبات في عقد النقل البحري أشد من المسائل المدنية وعليه إثبات عقد النقل البحري هي ذات وسائل الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري أو المسائل المدنية ويثبت عقد النقل البحري بمحرر مكتوب<sup>1</sup> كما يثبت بالبينة أو بأية وسيلة أخرى كذلك يجوز بإقرار المدعي عليه إذ كان شفويا أو تضمنه محررات كالخطابات<sup>2</sup>، مثال عن البينة في حالة قيام نزاع بين الشاحن البائع والمرسل إليه المشتري بسبب عدم تسليم البضاعة إيمان الشاحن أن يسند إلى سند الشحن في إثبات تنفيذ التزامه بالتسليم.

\_ كما أن المشرع الجزائري أجاز الإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذ رأت المحكمة وجوب قبولها<sup>3</sup>، ومن خلال نص المادة 30 فقرة 6 قانون تجاري فإن المشرع أجاز الإثبات بكافة وسائل. الإثبات غير الكتابة وتتمثل في شهادة الشهود والقرائن، والإقرار باليمين وقد تركت السلطة للقاضي قبولها أو رفضها<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث: إثبات العقد النقل البحري للبضائع بوثائق النقل :

صدرت اتفاقية هامبورغ لوثائق النقل في المواد 14 إلى 17 وفي المادة 18 ووثائق النقل الأخرى وكما رأينا أن اتفاقية عقد النقل " معاهدة بروكسل" تشمل كل المستندات قد صدرت بمناسبة عقد النقل وعليه ثمة وثائق أخرى غير سند الشحن توحد في العمل يصدرها الناقل وتشمل أوامر التسليم، الإيصال المؤقت، السند من أجل الشحن، السند الصادر شارطة الإيجار<sup>5</sup>.

### أولاً: السند من أجل الشحن " برسم الشحن" "Bill of Laing for shempent":

\_ القاعدة العامة لإصدار سند الشحن هو تاريخ التحميل على متن السفينة وإبحارها، إلا أنه في كثير من الأحيان يجوز أن يحرر سند الشحن قبل شحن البضاعة ويسمى برسم الشحن وقد أجاز هذا النوع من السندات وأجب استبداله بسند الشحن العادي بعد شحن البضاعة وللشاحن أن يطالب بأن تتضمن وثيقة عبارة منتوجة أي معنوية بعبارة مشحون "sheppedbill"<sup>6</sup>، وكذلك اسم السفينة وتاريخ التحميل وكذا اسم الناقل وإمضاءه وميناء الشحن والتفريغ.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 316.

<sup>2</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 51.

<sup>3</sup> - المادة 30 ف 6 قانون تجاري.

<sup>4</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 40.

<sup>5</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، ص 584-585.

<sup>6</sup> - احمد محمود عباينة، المرجع السابق، ص 83.

وقد نصت معاهدة بروكسل لسنة 1924 أن الناقل أو الريان أو الوكيل الناقل تسليمه سند الشحن المشحون. كما نص المشرع الجزائري أن الشاحن بعد تحميل البضاعة أن يطالب بأن تتضمن الوثيقة على عبارة مشحونة والبيانات الأخرى<sup>1</sup> وحتى لم يستعمل الشاحن حقه في استبدال السند من أجل الشحن بسند مشحون فالمشرع اعتبره سند مثبت من الناقل والمرسل إليه.

-إن الشاحن يتعاقد مع شركة الملاحة بدون معرفته اسم السفينة الناقلة، والناقل لا يصدر سند الشحن عادي لأنه يكون مضطر لتوزيع البضائع المستلمة من السفن المختلفة وحسب ما تقتضيه الظروف، والغاية من هذه السندات مراعاة شركات النقل الضخمة والتي يصعب تحديد أسهم السفينة وفي حالة ذكرها تكتب بعبارة بإحدى السفن.

### ثانيا: السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة الإيجار:

النقل بموجب مشاركة الإيجار هو عقد يلزم بمقتضاه يتم تأجير السفينة من مالكيها إلى المجهز أو شاحن حاجب البضاعة وقد تكون يستأجرها المستأجر كاملة أو مسافة معينة وتوقع تحت نظره للقيام برحلة أو عدة رحلات لقاء أجر معلوم<sup>2</sup>.

لا تسري اتفاقية هامبورغ على مشارطات الإيجار على أنه حالة صدور سند شحن استنادا إلى مشاركة إيجار ترى أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن إن لم يكن هو المستأجر<sup>3</sup>.

ولهذا النوع من النقل فإن معاهدة بروكسل لعام 1924 قد خرجت عن تطبيق أحكامها، بأن النقل بموجب مشاركة الإيجار تطبق على الصفة التعاقدية والاستناد من هذه القاعدة إمكانية تطبيق هذه المعاهدة عندما يصدر سند الشحن تنفيذا للعقد عند تنظيم العلاقة بين أطرافه، ففي العلاقة بين مالك السفينة ومستأجرها " وجود مشاركة إيجار" تكون الأفضلية لشروط الوارد فيه فيما بين طرفيه أما العلاقة بين مستأجر السفينة والشاحن يعتمد على سند الشحن في الإثبات ويعتبر الشاحن من الغير<sup>4</sup> وصدور هذا الحكم لحماية الطرف حامل السند الذي لم يكن طرف في مشاركة الإيجار ولا علم له بما هو مندرج فيه وهذا ما جاء به المشرع الجزائري بنص المادة 746 قانون بحري وما يجب ملاحظة أنه لم يحدد ولم يضبط الوقت الذي يحكم العلاقة بين الطرفين إذ كان عليه تحديد بدقة لهذا طبقا لما

<sup>1</sup> - تنص المادة 751 ق ب ج " يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة وكذلك اسم السفينة وبيان تاريخ التحميل".

<sup>2</sup> - أحمد محمود عباينة، المرجع السابق، ص 57.

<sup>3</sup> - أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، المرجع السابق، ص 43.

<sup>4</sup> - فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ص 312.

جاء بمعاهدة بروكسل والتي نصت على أنه " أية وثيقة مماثلة صادر بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن".<sup>1</sup>

### ثالثاً: الإيصال المؤقت:

\_ الإيصال وهو الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة عند إجراء عملية الشحن، وهذا الإيصال محض أي ذو طابع مؤقت فهو يستبدل بسند الشحن " المشحون " وعند نهاية العملة يسلم إلى الشاحن ونادراً ما يحصل أن يكون الأمر أو يلقي به التداول وإن أصبح في شكل إيصال قابل للتداول يكون له نفس آثار سند الشحن الأسمى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - المادة الأولى، فقرة "ب" من معاهدة بروكسل

<sup>2</sup> - احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 32

## المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من أهم الوسائل المستعملة لنقل، إذ يشكل الركيزة الأساسية لتجارة الداخلية و الخارجية ، كما يعتبر أهم وسائل النقل ذات الحمولة الكبيرة و يترتب عقد النقل البحري التزامات على عاتق الطرفين الناقل و الشاحن ، و تبدأ هذه الالتزامات بخطة تسليم البضاعة من قبل الناقل . و يترتب التزامات على عاتق الناقل بعد سريان النطاق الزمن للنقل و إيصال البضاعة إلى الميناء و تفرغها و تسليمها إلى المرسل إليه ، و باعتبار عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين<sup>1</sup> و لتنفيذه يستوجب تدخل شخص آخر هو المرسل إليه<sup>2</sup>. و لمعالجة الآثار المترتبة على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع ، ارتأينا تناول هذا البحث من خلال مطلبين نتناول في المطلب الأول " التزامات الناقل" في المطلب الثاني نتطرق إلى أثار العقد و التزامات كل من الشاحن و المرسل إليه.

### المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع

جوهر النقل البحري للبضائع هو تغير مكانها بحرا بواسطة سفينة و يقتضي أن تكون السفينة معدة لانجاز عملية النقل ، كما سبقت الإشارة بيرم عقد النقل البحري للبضائع بين شخصين هما الناقل من جهة و الشاحن من جهة أخرى فالناقل هو الذي تقع على عاتقه معظم الالتزامات قبل الرحلة و أثنائها و أخرى بعد انتهاء و تتم الرحلة.

### الفرع الأول: التزامات الناقل البحري في ميناء الشحن

هناك عدة التزامات على عاتق الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة، ويمكن حصرها فيما يلي:

#### أولاً: إعداد السفينة لانجاز النقل البحري

\_ فالناقل البحري يتعهد بنقل البضائع بواسطة السفينة و يجب أن تكون صالحة لانجاز و تنفيذ عملية النقل المتفق عليها<sup>3</sup>، كما على الناقل إعداد السفينة و تجهيزها كما يلزم لتكون صالحة للملاحة و السفر المتفق عليه و نقل نوع البضائع التي تشحن فيها و عليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة و حفظها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري ، د. ط ، دار الثقافة لنشر و التوزيع ، عمان ، 2011 ، ص 112.

<sup>2</sup> - محمد فريد العربي ، دهاني ديويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، المرجع السابق، 2000 ، ص 591.

<sup>3</sup> - يوسف حسن يوسف ، تنازع القوانين في القانون البحري ، المرجع السابق، ص 45.

<sup>4</sup> - كمال حمدي ، القانون البحري، المرجع السابق، ص 434.

والصلاحية في السفينة تتصرف إلى أمرين الصلاحية من الوجهة الملاحة قدرة السفينة على خوض البحر ومواجهة مخاطر الملاحة في البحار، وثانية التجارية أي ملائمة السفينة لتلقي البضاعة ونقلها بأمان لوجهة الوصول، أما بخصوص إعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة تتحمل مخاطر الرحلة البحرية أن تكون مزود بالمؤن والأدوات وتزود بطاقم ذو كفاءة و مؤهل كما تقضي به القوانين، و فيما يتعلق بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية بمعنى إعدادها لتكون صالحة للملاحة التجارية، أن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع و حفظها من حيث النظافة و التطهير العنابر كذلك يتطلب إعداد الفرق وآلات التبريد<sup>1</sup>، وسلامة التستيف فهذا من جانب الناحية التقنية " الميكانيكية " وعليه فيمكن إعداد السفينة من الناحية الملاحية والناحية التقنية بتجهيز السفينة حتى تكون صالحة للملاحة حيث أخذ المشرع في هذا المجال بالمادة 3 ف 01 من معاهدة سندات الشحن<sup>2</sup> و ينص في المادة 770 لقانون البحري الجزائري انه " يتعين من الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة كما يلي :

ا\_ وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب\_ تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.

ج\_ تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها.

\_ بالإضافة إلى الصلاحية القانونية فكل سفينة يجب أن تحمل شهادات من قبل السلطات الإدارية البحرية وهي مخصصة لسفينة حسب نوع الملاحة والتزويد وفرض المشرع التزويد بهذه الوثائق حسب نص المادة 189 قانون بحري جزائري و التي تنص على أنه " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية ، و هذه الشهادات مخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها سفينة و هي: شهادة الجنسية ، دفتر البحارة ، رخصة أو بطاقة المرور .

<sup>1</sup>- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص435.

<sup>2</sup>- تنص المادة 3 فقرة 1 من بروكسل 1924 " على الناقل قبل الرحلة و في بدايتها أن يمارس نشاطا كافيا يجعل حالة السفينة صالحة للملاحة- لتهيئة السفينة و تجهيزها و تموينها- العنابر وغرف التبريد و البرادات كافية أجزاء السفينة المعدة لشحن البضاعة في حالة جيدة و مؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة و نقلها و حفظها".

ثانياً: الالتزام شحن البضائع

يقصد بالشحن تلك العملية التي تتضمن رفع البضاعة عن الرصيف و وضعها على ظهر أعلى متن السفينة<sup>1</sup> أين كانت الوسيلة كالرافعات أو الآلات أو الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضاعة المشحونة<sup>2</sup>، فإذا كانت البضاعة من السوائل كالزيت تشحن في الأنابيب، لو كانت البضاعة حبوب تسحن عن طريق المضخات وفي حالة ما كانت بعيدة عن رصيف الميناء تشحن عن طريق الموعين<sup>3</sup> والناقل هو من يتولى الشحن عن طريق شركات متخصصة تقوم بالشحن البضاعة وتتطلب تقنيات و مهارات و تكون بواسطة عمال متخصصون بحيث يخضع الرص و ترتيب البضائع داخل السفينة لترتيبات خاصة، لا علم لناقل يتم تعيين هؤلاء المتخصصين من احد الطرفين الناقل أو الشاحن، و إن كان يرى المتخصص إن الالتزام في الأصل يقع على عاتق الشاحن ما لم يتم الاتفاق على ذلك<sup>4</sup>، في عملية الشحن في الموانئ الجزائرية المشرع الجزائري لمقاولي الشحن و التفريغ سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو اعتباريين و يطلق على الشحن بعقد المناولة.

و لشحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في العقد ، و في حالة خلوه من تحديد الميعاد يتوجب الرجوع إلى الصرف، و ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن إلا إذا على غير ذلك<sup>5</sup> و بالنظر إلى عملية الشحن تجوز بكافة الطرق، و بعد 24 ساعة من عملية الشحن يسلم الشاحن سند الشحن الذي شحنت البضاعة لحسابه في السفينة.

شحن البضاعة على السطح الأصل أن البضاعة يجب أن تشحن في عنابر السفينة، فلا يجوز للناقل أن يشحن البضائع على سطح السفينة لان ذلك يعرضها إلى أخطار السقوط أو الابتلال بمياه البحر أو الأمطار أو السرقة من الركاب أو رجال الطاقم ، فلا يجوز للناقل شحن البضاعة على سطح السفينة إلا إذا ادن له الشاحن بذلك و يكون كتابياً<sup>6</sup> انه ملزم بشحنها بهذه السفينة بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو التي تجري به العرف من حيث التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة المشحونة بالسفينة.

<sup>1</sup> - عباس حلمي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 27.

<sup>2</sup> - عبد القادر العطير ، المرجع السابق، ص 276.

<sup>3</sup> - عادل على المقداوي، المرجع السابق، ص 119 .

<sup>4</sup> - سعيد مراد، المرجع السابق، ص 288 .

<sup>5</sup> - عادل علي المقداوي، المرجع السابق، ص 119.

<sup>6</sup> - مصطفى كمال طه ،قانون البحري، ص ص3-5 ، وأنظر في نفس المعني ،هاني دويدار الوجيز في القانون البحري المرجع السابق، ص 257.

ثالثاً: الالتزام بالرص و التستيف : arrimage – stowage :

\_ يقصد بالرص والتستيف ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة وترتيبها في عابرة السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر و تحفظ للسفينة توازنها ، و يلتزم الناقل بشحن البضاعة و رصها في المكان المعد لها في العربة أو القطار أو المركب<sup>1</sup> و عملية الرص التزام قانوني على عاتق الناقل حسب اتفاقية بروكسل و تحت إشرافه وقد يتولها تابعون آخرون للمجهز ودورهم هو رص البضاعة كما يراعي أن توضع هذه البضائع بطريقة فنية يتحقق معها توازن و ترص البضائع وفق قواعد فنية التي استقر عليها العمل في الموانئ حسب طبيعة البضاعة وقد تعرضت لها بعض الاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقية لندن لسنة 1920 الخاصة بالخطوط الجوية لشحن<sup>2</sup>.

كما أن الرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل و يدخل ضمن وظائف الريان من أجل المحافظة على البضاعة و سلامتها، فيجب أن يفصل بين البضائع بقطع خشبية أو من قماش سميك(مشمع) يقيها من ماء البحر عند اهتزاز السفينة ، كما يتضمن التنسيق فواصل fardage-dummage بين البضائع و بعضها و بين الماكنة و جسم السفينة و ذلك لمنع الأضرار و المحافظة على سلامة البضائع و يظل الريان مسؤولاً عن الرص و لو حصل اتفاق في عقد النقل بأن الشاحن هو الذي يقوم به لذلك فلا يعتبر الرص خطأ تجاري ، ولكن يعتبر خطأ ملاحياً يرتب عليه اختلاف في توازن و سلامة السفينة أثناء سفرها<sup>1</sup>.

عيب الرص يكون خطأ تعاقدياً لا يتضمن إخلال بالالتزام الناقل العقدي بأحد التزاماته في عقد النقل لذلك يكون خطأ الناقل مفروطاً كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة ، و لا يستطيع دفع بهذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الهلاك أو التلف<sup>3</sup>. أما فيما يتعلق بقواعد كلفة الرص ، فلا توجد قواعد خاصة و لم يحدد القانون كيفية قيام الناقل بذلك، و إنما ترك الأصول الفنية التي استقر عليها العمل في الموانئ و يكون بحسب طبيعة البضاعة.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، المرجع السابق، ص 299 .

<sup>2</sup> - مصطفى الجمال، القانون البحري، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987 ، ص 299

<sup>3</sup> - على يونس حسن ، العقود التجارية، د ط، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 64 .

كقاعدة عامة فالرص على سطح غير جائز ولا يسمح<sup>1</sup> به وهو ما تقرره معاهدة بروكسل لسنة 1924 والقانون الجزائري في المادة 774 ق ب ج لأنه قيد يشكل حظر على البضاعة والسفينة معا، إلي أنه يرد استثناءان على ذلك وهما:

- ✓ لا يجوز التحميل والرص على وسط السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة البحرية و عندما يكون التحميل نظاميا، وهذا الاستناد جاء لما متعارف عليه يوجب العموم لم ترفضه الطبيعة. كالمواد الخطيرة وكذا نظرا لحجمها أو يستحيل رصها داخل العنابر، و رصا من شأنه أن يخل بتوازن السفينة لذا يعتبر خطأ من جاني القائم بذلك حتى ولو انعدم التصريح.
- ✓ أما الفقرة الثانية من المادة 774 ق ب فإنه يجوز الرص على سطح بحصول الناقل على إذن بموجب اتفاق بين الطرفين "الشاحن والناقل"، إلا أنه المشرع لم يوضع كيف يكون هذا الإذن شفويا أم كتابيا وهذا عكس ما ورد في اتفاقية بروكسل لعام 1992 والتي خرجت نطاق تطبيقها للبضائع التي تم رصها على سطح السفينة وكانت سارية المفعول وهو ما جاء بنص المادة الأولى بان المشحونات التي تذكر في عقد النقل البحري أن نقلها يكون على ظهر السفينة وقد تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

#### رابعا: الالتزام بنقل البضاعة وحفظها والعناية بها:

أهم التزام يقع على عاتق الناقل بموجب عقد النقل البحري هو الالتزام بنقل البضاعة المتفق عليها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه في العقد أو في الميعاد المعقول و التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام جوهرى و أساسى وهو الذى يميز هذا العقد عن بقية العقود، و النقل هو الغرض الأساسى الذى يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري و على الناقل إسناد هذا الالتزام بأن لا يغير خط سير الملاحة التى تسلكه السفينة لأنها قد يعرضها إلى مخاطر البحر فلا يجوز و يمنع على الربان القيام بذلك و إلا يتحمل الأضرار الناجمة، فعليه أن يسلك الطريق المتفق عليه و التى جرت العادة إتباعه ولا يسلك طريقا آخر إلا إذا اضطر إلي ذلك "القوة" و هذا ما يعرف بالانحراف المعقول و عليه إثبات ذلك<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - تنص المادة 774 على أنه " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن شروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم، وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 299.

### الفرع الثاني: التزامات الناقل في مرحلة الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بعدة التزامات بمقتضى مدة النقل البحري و بإعداد السفينة و تجهيزها لتكون صالحة للملاحة ، وبعد قيام الناقل بعدة التزامات في المرحلة الأولى في ميناء الشحن المبين أعلاه تأتي المرحلة الثانية و التي تقوم أساسا على التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول فهو التزام بنقل التزامات في المرحلة الأولى في ميناء الشحن المبين أعلاه تأتي المرحلة الثانية و التي تقوم أساسا على التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول فهو إجراء بنقل البضاعة حسب الوقت المتفق عليه في العقد و واجب الناقل المحافظة على البضاعة طول الرحلة البحرية من خلال الآتي

#### أولا: الطريق المتبع:

\_ على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه أي إتباع خط السير المتفق عليه أو المعتاد للرحلة و في حالة عدم الاتفاق على الطريق يعتبر عاديا و تنص المادة 775 قانون بحري " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك." يتضح من المادة أن الناقل يجب عليه إيصال البضاعة خلال الميعاد المتفق عليه في العقد وفي مدة عادية كما انه ملزم بإتباع خط السير المعتاد أو خط السير المنصوص في العقد ، فلا يجوز له أن يسلك طريق آخر أو يخرج على موانئ ، فإذا انحرف على خط السير المتفق عليه كان مسؤولا عما يلحق البضاعة<sup>1</sup> من ضرر وفي حالة الانحراف أو سلوك طريق آخر في البحر<sup>2</sup> يكون المبرر قوي كعاصفة شديدة أو إنقاذ أرواح والأموال أو سفينة أخرى في خطر و لا يعد مسؤولا عنه.<sup>3</sup>

#### ثانيا: الالتزام بالنقل :

\_ يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة ، في حالة لم يتفق الأطراف على ميعاد الذي تم فيه النقل يفترض أن يتفق على أن يتم في مدة معقولة مع موازنة طبيعة البضاعة ، وقوة السفينة و في حال لم يتم الاتفاق يكون الناقل مسؤولا اتجاه الشاحن وعليه بالتعويض وها ما نصت بيه اتفاقية هامبورغ التي فرضت في المادة 115 على الناقل مسؤولية التجارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها و كذا التأخير يتسلم في التسليم وإذا وقعت الخسارة في عهده.

<sup>1</sup>- عبد القادر الحصير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 286.

<sup>2</sup>- المادة 414 من معاهدة بروكسل 1924.

<sup>3</sup>- المادة 775 فقرة 2 ق ب ج .

### ثالثا: الالتزام بالمحافظة على البضاعة:

\_ يجب على الربان "الناقل" بالمحافظة على البضاعة المشحونة في السفينة و صيانتها وحراستها وبدل العناية اللازمة و التي تستوجبها عملية النقل<sup>1</sup> و يتعين توصيل البضاعة سليمة إلى الميناء المقصود و في هذا الشأن و التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام جوهري و أساسي وهو الذي يميز العقد عن بقية العقود إلا انه يجب أن يفهم إن التزام الناقل الحري بالمحافظة على البضائع لا يقتصر خلال فترة إبحار السفينة و إنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلام الناقل للبضاعة من الشاحن و يمتد إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول<sup>2</sup>، ويحافظ على البضاعة بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة كان بعد الحزم وإصلاح الأغلفة وتبريدها والمحافظة على درجة الحرارة كما قد تتطلب التهوية كالفواكه والحيوانات الحية.

### رابعا: تغيير السفينة أثناء الرحلة:

يجب على الناقل أن يتم النقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع و لا يحق له تغييرها إلا انه في الأحوال التي تصبح غير صالحة للملاحة أثناء السفر يجوز للناقل استبدالها عند توقف الرحلة البحرية لأي سبب كان لاستكمال الرحلة إلى ميناء الوصول<sup>3</sup> ، ويعمل الناقل بتأمين على السفينة البضائع و اتخاذ جميع التدابير اللازمة أثناء عملية تفريغ البضاعة من السفينة القديمة و إعادة شحنها للسفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك<sup>4</sup>

### خامسا: الالتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول:

\_ يلتزم الناقل أساسا بنقل البضاعة من ميناء التحميل إلى ميناء الوصول و يحدد حسب اختيار الشاحن أو من اختيار الطرف ربان السفينة لتفريغ البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه في الميناء المتفق عليه و قد لا يتمكن الناقل من الرسو بميناء الوصول كتعذر دخول السفينة الميناء بسبب قوة قاهرة<sup>5</sup> كالحصار البحري أو بسبب حجم السفينة مما يضطر رسو بعيدا عن الشاطئ .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري ، المرجع السابق ، ص 300.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 309.

<sup>3</sup> - المادة 776 ق ب ج .

<sup>4</sup> - عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ص 121.

<sup>5</sup> - المادة 781 ق ب ج

\* الملحق رقم 03 نموذج عن الالتزام.

فإذا تعذر على الربان حرية التصرف و لم يكن مزود بتعليمات فمن حقه الرسو إلى اقرب ميناء يمكن أن تصل فيه السفينة بأمان<sup>1</sup> ويوصول السفينة إلى الميناء يبدأ الناقل بفك و إنزال البضائع و تسليمها ، وهذه الالتزامات التي تنفذ بعد انتهاء الرحلة .

### الفرع الثالث : التزامات الناقل للبضائع في ميناء الوصول:

إن من أهم التزامات الناقل البحري هنا تتركز حول تفريغ البضائع و تسليمها و كما نوضح ذلك فيما يلي:

#### أولا : الالتزام بتفريغ البضائع:

\_ يقصد بالتفريغ العملية المادية التي تهدف إلى إنزال البضاعة المنقولة من على ظهر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل<sup>2</sup> و المواعين التي تحمل البضاعة إلى رصيف الميناء عند رسو السفينة بعيدة عن الرصيف<sup>3</sup>، وعملية التفريغ تقع على عاتق و نفقة الناقل ، ويتم التفريغ مباشرة عند وصول السفينة بحيث يبدأ الناقل بفك وإخراج البضاعة بنفس العناية<sup>4</sup> و هذا ما نصت عليه المادة 780 من القانون البحري الجزائري " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ ".

\_ وعقد النقل البحري يحدد فيه بالعادة مدة التفريغ وفي حالة عدم النص في العقد يتبع العرف، والمشرع الجزائري لم يحدد المدة التي تتم فيها عملية الإفراغ، و إنما يفهم بنص المادة 781 ق ب في الفقرة الأولى أن يتم في مدة معقولة.

واعتبرت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن 1924 بأن التفريغ من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل البحري، وللناقل الحرية سواء بالاتفاق أو بتنظيم مع سلطات الميناء حول استخدام رافعات الرصيف، أما اتفاقية هامبورغ 1978 فعملية التفريغ أنسبتها إلى الناقل وتكون تحت مسؤوليته حسب نص المادتين 4 و 5 من هذه

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم ملحم ، المرجع السابق ، ص 292.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، 267.

\*الصنادل:قارب مسطح القاع،تم تصميمه أساسا لنقل البضائع الثقيلة عبر الأنهار والقنوات،كما يستعمل لنقل البضائع عندما ترسو السفينة بعيدا عن الميناء.

\*المواعين: هي سفن مزودة بمواعين ويرتكز أساسا استخدامها في نقل الحبوب ،بحيث يتم تعبئة المواعين والتي تجهز قبل وصول السفينة وذلك لشحن بحيث يكون جاهز لشحن فورا تراكى السفن مما يوفر الجهد و كذلك نفس الشئ التفريغ.

<sup>3</sup> - فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ، ص 332.

<sup>4</sup> - المادة 781 ق ب ج.

الاتفاقية، أما قواعد روتردام 2009 فجعلت عملية التفريغ تقع على عاتق الناقل إلا إذا كان اتفاق بين طرفين علي أن يتولى الشاحن عملية التفريغ ويتم الإشارة إلي تفاصيل في عقد النقل البحري وهذا ماجاء في نص المادة 13 الفقرة الثانية.

\_ إذ وقع حادث مفاجئ كالحرب أو الحصار أو اضطرابات تمنع الناقل من إفراغ البضائع في اقرب ميناء أو يرجع لها إلى ميناء تحميل الشحن و تكون المصاريف على عاتق الناقل إلا إذا ثبت إن ذلك راجع إلى سبب أجنبي أو قوة قاهرة.

### ثانيا : تسليم البضاعة:

\_ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول إلى ميناء التفريغ وتسلم إلى المرسل إليه أو الجهة المخولة بالاستلام ، وتسلم عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لالتزاماته ويترتب عليه انقضاء عقد النقل وانتهائه<sup>1</sup> .

\_ ويقصد بالتسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع الي المرسل اليه أو ممثله القانوني ،وقد يكون الناقل وكيلا هو وكيل السفينة و يأخذ الوكيل كل البضائع التي بحوزته ويقوم بدوره بتسليمها إلى كل مرسل إليه وما يخصه من البضائع<sup>2</sup> .

\_ وتشمل النشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام السفينة وتسليم البضائع باسم الريان وكذا العلاقات الإدارية للسفينة مع النشاطات الرسمية، وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وتمويل الريان بالمال ودفع الحقوق والمصاريف وكل التكاليف<sup>3</sup>.

\_ ويتم التسليم في المكان المتفق عليه سواء محل المرسل إليه أو ممثله القانوني، وللمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسليمها للتحقق من مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن و إذا لم تصدر وثيقة الشحن يكون بوثيقة النقل و على الناقل التأكد من الشخصية المرسل إليه أو الممثل القانوني له وذلك بإبراز وثيقة وتحقق هوية حامل السند<sup>4</sup> ، فإذا كانت وثيقة لحاملها فان الأمر سهل ووجب تسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إلى الريان و يقدم له الوثيقة بخلاف سند الشحن للأمر ، فلا يجوز تسليم البضاعة إلا للحامل الشرعي و يتأكد من مختلف التظهيرات اللاحقة من لتظهير الأخير ، أما إذا كانت الوثيقة اسمية أي سند باسم الشخص المعني فعلى الناقل أن

<sup>1</sup> - محمود محمد ، المرجع السابق ، ص 91.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، المرجع السابق 310.

<sup>3</sup> - المادة 610 ق ب ج .

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، د ط ، دار الجامعة الجديدة ، بيروت 1993، ص 212.

يسلمه البضاعة الذي انتقل إليه الحق بموجب حوالة الحق كن لناقل أن يسلم البضاعة إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخ من وثائق الشحن، بل عملية ادعاها في مكان على حساب المرسل إليه الحقيقي، اختيار الجميع المطالبين لها كما في ذلك الشاحن الفوري<sup>1</sup>، وإذا سلمت البضاعة إلى المرسل إليه بعد التأكد من نسخة التي يجب التسليم لها، و تفقد باقي النسخ قيمتها القانونية<sup>2</sup>.

\_ بما أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة كما تبين تطرقنا إلى التزامات الناقل و التي تمثلت في إعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة و لتنفيذ العقد النقل المتفق عليه قبل الرحلة وأثناء وبعد الرحلة و بعد تطرقنا لالتزامات الناقل سنحاول التعرف على التزامات الطرف الثاني في عقد النقل البحري للبضائع كما يعرفه البعض من أصحاب البضاعة إلا وهو الشاحن وكذلك المرسل إليه.

### المطلب الثاني: التزامات أصحاب حق البضاعة " الشاحن و المرسل إليه "

في تعريفنا لعقد النقل البحري أعلاه ذكرنا بأن أطراف عقد النقل البحري الأساسيين هما الناقل و الشاحن ويكون العقد النقل البحري يحتوي على طرف ثالث و هو المرسل لديه التزامات يوجب عقد النقل البحري وعليه نستعرض الالتزامات الشاحن ثم التزامات و حقوق المرسل إليه .

#### الفرع الأول: التزامات الشاحن و حقوقه

تتجلى الالتزامات في التزام الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل أي التزام بتسليم البضائع في ميناء الشحن و ثانيا التزامه بدفع الأجرة والتي سنتطرق إليها كالأتي:

#### أولا : الالتزام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل:

\_ يتوجب على الشاحن القيام بتسليم البضائع المراد بمجرد انعقاد عقد النقل البحري صحيحا ، للناقل في الزمان و المكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي العرف بهما في ميناء الشحن لتجديد وقت مكان التسليم<sup>3</sup> ويكون الشاحن مسؤولا عن التأخير في تسليم البضائع للناقل ، ولا تجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة<sup>4</sup> و على الشاحن أن يقدم خطيا الطرود و عددها و كمية البضائع<sup>1</sup> و نوعها و وزنها

<sup>1</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 51.

<sup>2</sup> - المادة 785 ق ب ج .

<sup>3</sup> - على عادل المقدادي، المرجع السابق، ص 112.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 318 .

قبل الشحن إلى الناقل لتفديد بالبيانات في سجل الشحن<sup>1</sup>، ومع انعقاد مسؤولية الشاحن قبل الناقل عن التعويض عن الضرر الذي ينشا عن عدم صحة البيانات و لو نزل الشحن إلى الغير.

كما انه من الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن انه من مسؤوليات المترتبة على الشاحن في حالة عدم التغليف أو عدم إتقان العلامات و الأضرار الحاصلة للبضائع بسبب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله<sup>2</sup> أو ممثله وقد سلكت كل من اتفاقية هامبورغ و روتردام نفس المنهج في تقرير الالتزامات المعهودة للشاحن ومنها:

\_ التغليف الذي يقي البضاعة من المخاطر عند نقل و عادة ما يقوم البائع بتغليف لأنه على علم بما يحمي البضاعة من الأخطار و يكون ذو طبيعة فنية يتناسب مع طول الرحلة و الأخطار التي تحيط بها، و يقتضي أن تتلائم مع حالتها التجارية في تسيير عملية البيع<sup>3</sup>، ويعرف التغليف « paking » وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق و لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية و يمنع الصدمات أثناء عملية النقل، أما التحريم « lashing » فهو إحاطة البضاعة المغلفة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية حتى لا تتعرض البضاعة للحظر أثناء عملية النقل و يكون التحريم بربط البضاعة على ظهر السفينة<sup>4</sup>.

\_ يتولى الشاحن تعبئة الضائع في الحاويات أو تحميلها في عربة كما يقوم بربط و تثبيت المحتويات في الحاوية على نحو ملائم و الهدف من ذلك في عملية التغليف الحفاظ على سلامة الأشخاص والممتلكات حسب ما حددت به قواعد روتردام<sup>5</sup> كما أن لتغليف حماية فعالة للبضائع كما انه يسهل عملية الفحص و يضمن حفظ البضاعة خلال الرحلة البحرية و حمايتها عند التداول خلال الشحن و التفريغ، بالإضافة إلى أن تحريم و تغليف البضائع يكون بشروط و الأعراف المعمول بها يضمن لها النقل بشكل امن.

\_ من بين الأعمال التي يقوم بها الشاحن أيضا الالتزام بوضع العلامات على البضاعة بمعنى وضع بطاقات على البضائع و هي عبارة عن رموز و بيانات ضرورية مثل الأبعاد 150 سم \* 100 سم ، أسماء المرسل و المرسل إليه، العنوان الحقيقي، رمز البلاد و يشترط أن تكون مطبوعة و مختومة على ظهر البضائع و يوجد أيضا بعض الرموز الأخرى و البيانات التي توضع بطريقة لا يسمح لها بزوال عملية النقل، كذلك الوزن لتأكد من البضاعة المصرح به لمقارنتها بعد التسليم أما العدد المنوه عنها من طرف المرسل ، بالإضافة إلى تهيئة الوثائق الواجب

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير ، محمد ملحم، المرجع السابق، ص 263

<sup>2</sup> - المادة 03 فقرة 05 معاهدة بروكسل 1924.

<sup>3</sup> - عنيونة، شيهاب، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية بالنقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الماجستير قانون دولي

الخاص ، المؤطر بوخاتمي فاطمة، جامعة وهران ، 2012-2013

<sup>4</sup> - عبد القادر العطير ، محمد ملحم ، المرجع السابق، ص 312.

<sup>5</sup> - المادة 27 من قواعد روتردام 2009

،كالضرائب الشرطة والجمارك، ومن التزامات الشاحن أيضا الأخطار بالبضائع الخطرة أو قابلة لالتهاب و الانفجار فيجب إخبار الناقل بذلك و وقع البيانات للتحذير من خطورتها<sup>1</sup>، وكما يقوم بوضع علامة أو رسما يتوافق مع القوانين و اللوائح من جانب السلطات العمومية و إذ لم يفعل يكون الشاحن مسؤولا اتجاه الناقل<sup>2</sup>.

### ثانيا:الالتزام بدفع الأجرة :

-تعرف الأجرة على أنها المبلغ الذي يدفعه الشاحن لناقل أو الوكيل مقابل نقل البضاعة فالأجرة، تعتبر الالتزام الثاني الذي يقع على عاتق الشاحن والغالب يكون في ميناء الشحن، و قد يتفق الطرفان على دفع الأجرة في ميناء الوصول ويتحدد الاتفاق على دفع الأجرة على حسب البضاعة ووزنها و حجمها و طبيعتها<sup>3</sup> في سند الشحن وهو ما يثبت سند الشحن، وتحديد الأجرة يكون بموجب الأفراد فهما من يحددا مقدارها<sup>4</sup> ويكون في ميناء التفريغ و إذا لم يتضمن عقد النقل الأجرة تكون حسب العرف أو أجرة بالمثل وقت إبرام العقد حسب تقدير القاضي<sup>5</sup>، وتضاف إلى أجرة النقل المصروفات الإضافية التي نفقت من طرف الناقل كمصروفات الوزن والإيداع والصيانة و كذلك إذ كان الاتفاق أو العرف يستوجب التامين<sup>6</sup> و الأجرة المتفق عليها قد تزيد أو تنقص بسبب حصول حوادث أثناء عملية النقل، اثر القوة القاهرة على الالتزام إذا هلكت البضاعة أثناء النقل بين القوة القاهرة كالغرق أو الحريق<sup>7</sup> انقض الالتزام المرسل بدفع الأجرة في حالة الهلاك الكلي للبضاعة فهنا يبدأ الناقل من الالتزام، أما إذا كان الهلاك جزئي استحق الناقل جزء من الأجر، إذا كان سبب أهم للناقل فلا يستحق الأجرة و هو في المواد 770 إلى 775 من قانون بحري الجزائري ، فقد نص المشرع على عدم استحقاق الأجرة .

\_ في حالة تلف البضاعة بالقوة القاهرة، أو لعييب خاص التزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة ، والناقل نفذ التزامه وفلا يجوز للمرسل في هذه الحالة أن يترك البضاعة دون مقابل دفع الأجرة<sup>8</sup> ولكن إذا اتفق على دفع الأجرة عند الوصول على أساس الكمية المسلمة كان المرسل إليه مدينا بالأجرة و يكون المدين الأصلي بالأجرة هو الشاحن .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 319.

<sup>2</sup> - المادة 32 بند "أ" اتفاقية روتردام 2009 .

<sup>3</sup> - محمود محمد عنابية ، المرجع السابق ، ص 93.

<sup>4</sup> - يونس على حسن، العقود البحرية، د ط، دار الفكر العربي 1978، ص 342.

<sup>5</sup> - محمد فريد العربي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 324.

<sup>6</sup> - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون البحري و التجاري، المرجع السابق، ص 197.

<sup>7</sup> - المادة 798 ق ب ج .

<sup>8</sup> - مصطفى كمال طه ، القانون البحري، المرجع السابق ، ص 298

\_ واستحقاق الأجرة في جميع الأحوال أو كما يقال عنها أيضا ضمانات الوفاء بالأجرة و يكون بالاتفاق بين المتعاقدين فإذا كانت الأجرة المستحقة تدفع عند الوفاء بالتسليم فيتفق الطرفان على دفع الأجرة عند الشحن فقد منح القانون للناقل ضمانتين للوفاء بالأجرة وهما:

أ- **الوفاء الأول حق الحبس:** هو أن الناقل يرفض تسليم البضاعة إلى غاية دفع الأجرة من المرسل إليه<sup>1</sup> وتعتبر الأجرة المستحقة على نقل البضاعة، بالإضافة إلى المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو عليه تقديم ضمان بذلك حسب نص المادة 792 قانون بحري والتي تنص على أنه "يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة و أجرة الإسعاف أو تقديمه ضمانا بذلك"، كما أن المشرع الجزائري أعطي للناقل البحري الحق في أن يودع البضاعة في مستودع وتكون على نفقة المرسل إليه، ويجب إعلام المرسل إليه إذا كان معروفا<sup>2</sup>، كما نصت المادة 794 من القانون البحري على أنه: "يحق للناقل لتعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه" ومن خلال النص المشرع أن لناقل التعويض المناسب للخسائر التي تلحقه جراء التأخر الغير المبرر، كما نصت المادة 795 قانون بحري بأنه إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودع ولم تدفع المبالغ المستحقة من طرف المرسل إليه، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، فيجوز لناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة،

ب- **الوفاء الثاني وهو حق الامتياز:** يكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستعاد أجرة النقل و غيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل و قد نصت المادة 818 على أنه: "ديون أجرة الحمولة وأجرة المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل و مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة و أجرة المهلة الإضافية و المصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ و كذلك التعويض المستحق من جراء التأخر في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم و مصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات.

الديون المستحقة عن الالتزامات التي تعاقدها عليها الرابح لاحتياجات الحمولة." ولناقل أن يرفع دعوى للمطالبة بديونه في أجل 15 يوم من عملية التفريغ قبل أن تصبح البضاعة النزلة من السفينة بيد الغير أي لشخص آخر.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 463

<sup>2</sup> - تنص المادة 793 من ق ب ج على أنه: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضائع، أو رفض استلامها و إذا كان غير

معروف، يودع الناقل في المستودع... ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك و المرسل إليه إذا كان معروفاً"

<sup>3</sup> - المادة 820 ق ب ج.

الفرع الثاني : آثار العقد بالنسبة إلى المرسل إليه و حقوقه:

المرسل إليه لا يعتبر طرف في العقد المبرم بين الناقل و الشاحن و ليس له دور في إبرام العقد إلا انه يكتسب الحقوق و يتحمل التزامات عن هذا العقد مباشرة.

أولاً: التزامات المرسل إليه : من التزاماته الواجبة هي:

1- الوفاء بالأجرة النقل :

أ-التزم بدفع الأجرة في ميناء الوصول<sup>1</sup> و التي يطلبها الناقل و هي واجبة الدفع عند الوصول أو قبل استلام البضائع.

ب-مراجعة جميع النسخ في وثيقة الشحن و التي تكون بحوزته عندما يتقدم لاستلام البضاعة<sup>2</sup>.

ثانياً:حقوق المرسل إليه: فالمرسل إليه الحق في استلام البضاعة من الناقل، يتمتع بهذا الحق كطرف في العقد و يستمد هذا الحق من وثيقة الشحن ذلك انه حق مميز عن العقد المنظم لعلاقات الشاحن بالناقل والمرسل إليه يتمتع بهذا الحق وكأنه طرف أساسي وأصلي في العقد، كذلك الحق بالرجوع على الناقل بالتعويض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير و يلزم المرسل إليه بدفع الأجرة عند الوصول<sup>3</sup>.

\_ كما له الحق في مقاضاة الناقل و إقامة دعوى مباشرة عليه و إقامة دعوى مباشرة إذا خلى بالتزامه ويحق له الطلب بأداء بدل العطل والضرر عند الاقتضاء<sup>4</sup>.

\_ الملاحظ أن الفقه والقضاء قد استقر منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة رغم انه ليس من أطراف العقد فأعطى له حقوق كمقاضاة الناقل و المطالبة باستلام البضاعة ومن التزاماته دفع الأجرة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 57.

<sup>2</sup> -عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية،2001، ص 215-216.

<sup>3</sup> - Pierre Bonassies et Christian Scapel , Traité de Droit Maritimes librerie générale de Droit et Drjurisprudence , Paris Cedex 2006 p 598.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 301.

<sup>5</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 165.

\_ وهناك اجتماع على الاعتراف للمرسل إليه بحق خاص مباشرة من قبل الشاحن، إلا أن الاختلاف كان حول تعبير الأساس القانوني لهذا الحق؟

قد تطرقت عدة محاولات في إيجاد الأساس القانوني والمركز القانوني للمرسل إليه ورغم مكانته وأهميته لازال الجدل حول مركزه القانوني إلا أن مركزه القانوني يعتبر إسناد إلى الشاحن.

### خلاصة الفصل الأول:

نستخلص في الأخير من خلال الفصل الأول يمكن القول بان عقد النقل البحري من العقود الرضائية إذا يتم بموافقة الناقل والشاحن، إلا أن الواقع العملي يفرض تدخل شخص ثالث في كثير من الحالات و هو المرسل إليه ، وفرض علي أن يكون طرف في العقد لان عليه التزامات و يكتسب حقوقا بخلاف العقود الأخرى، ولا يشترط عقد النقل البحري لانعقاده شكل أو إجراء أو شروط خاصة فهو يخضع للقواعد العامة من حيث الأركان "الرضا والمحل والسبب" إلا انه يضاف إليه ركن آخر وهو الأجرة ، كما يختلف عن العقود الأخرى من حيث الإثبات إذا لا يثبت بالكتابة فهو يثبت بسند الشحن والتي تعتبر وسيلة قانونية ووثيقة أساسية في مجال التجارة البحرية، ويلعب سند الشحن دور جوهري في إثباته لأنه تدون عليه كل البيانات المتعلقة سواء بالعقد أو البضاعة و يجوز تداولها كونه سند تجاري ، كما يمكن إثبات العقد بوسائل ووثائق مختلفة، وفي الأخير إذا كان العقد صحيحا ومستوفي كافة الأحكام و الأركان فانه ينتج آثار تنشأ التزامات علي أطرافه وتكسبهم حقوقا.

## الفصل الثاني

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا كان عقد النقل البحري من أهم موضوعات القانون البحري فإن مسؤولية الناقل تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها عقد النقل البحري، والأصل أن الناقل البحري ينفذ التزاماته شخصياً ليشكل همزة وصل بين الشاحن و المرسل إليه ، و حضي الناقل باهتمام تشريعي سواء علي الصعيد الوطني من خلال التقنين البحري و الصعيد الدولي بفضل الاتفاقيات الدولية و ذلك بوضع أحكام تنظم المسؤولية الناقل البحري، وكما أشرنا أن التزام الناقل تحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها إلي المرسل إليه إلي ميناء الوصول في الميعاد المحدد فهو بذلك مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة ،و لكن قد تتعرض السفينة البحرية أثناء رحلتها إلي المخاطر و حوادث الملاحة البحرية مما يعرض البضاعة إلي الضرر سواء بالهلاك أو تأخر في الوصول وهذا ما يؤدي إلي إثارة مسؤولية الناقل البحري وعليه سنتناول الموضوع علي الشكل الآتي حيث نتطرق إلي الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل (المبحث الأول) ثم الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري(المبحث الثاني).

## المبحث الأول: الأحكام موضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

مسؤولية الناقل من الناحية العملية من أهم الموضوعات<sup>1</sup> عقد النقل البحري حيث تحتل الصدارة من الأهمية وأكثرها تعقيدا و بينا سابقا أن عقد النقل البحري للبضائع يولد التزام بتحقيق نتيجة والمتمثلة في إيصال البضاعة المشحونة إلى ميناء التفريغ في الوقت المتفق عليه ، وذلك لان عقد النقل البحري هو الرابط بين الناقل والشاحن وباعتباره من العقود الملزمة من الجانبين يترتب التزامات على الناقل بإيصال البضاعة إلى المرسل إليه و تسليمها في الوقت المحدد وعند إخلال الناقل بالتزامه والشروط الواردة في العقد تنشئ مسؤوليته العقدية<sup>2</sup> إذ لم يحقق الناقل نتيجة اعتبارا مسئولا و يتوجب عليه التعويض ، وبما أن من التزامات الناقل تحقيق نتيجة نقل البضاعة كاملة وسليمة بالحالة التي شحنت فيها<sup>3</sup> ويكون مسئولا عن عدم تحقيقها فيعد مسئولا عن الأضرار التي تلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخر في التسليم إلى المرسل إليه<sup>4</sup>، ويقتضي البحث في أحكام مسؤولية الناقل البحري قيامها لتحديد طبيعتها وأساسها كما لا بد من تحديد نطاق سريان المسؤولية من حيث الزمان وكذا النطاق المادي في الحالات التي تنشأ فيها المسؤولية وأسباب قيام المسؤولية ثم سنعالج في هذا المبحث حالات الإعفاء والتحديد القانوني لمسؤولية الناقل.

## المطلب الأول : مجال قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

في هذا المطلب سنسلط الضوء على طبيعة و أساس المسؤولية في عقد النقل البحري(فرع أول) ثم نتطرق إلى نطاق مسؤولية الناقل (فرع ثاني) و في الأخير نعالج حالات إعفاء الناقل من المسؤولية

### الفرع الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

#### أولا : طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سبق و أن اشرنا إلى أن الناقل يلتزم بالتزام أساس و هو نقل البضاعة المشحونة و تسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه بموجب عقد النقل الذي ابرم مع الشاحن ، أو كما هو معروف في ميعاد ميناء الوصول و هذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة و بدل عناية ، وعدم تحقيق

<sup>1</sup> - احمد محمود حسن, عقد النقل البحري في القانون الجديد, المرجع السابق, ص17.

<sup>2</sup> - لطيف جبر كومانى, قانون القانون البحري, د ط, دار الثقافة نشر وتوزيع, عمان, 2003, ص118.

<sup>3</sup> - محمود سمير الشرفاوي, القانون البحري, د ط, دار النهضة العربية, القاهرة, 1993, ص372.

<sup>4</sup> - المادة 802 من ق ب ج.

النتيجة يعتبر الناقل محل التزامه ، إذ هلكت البضاعة المشحونة أو تلفت أو وصلت متأخرة ، فمسؤولية الناقل البحري اتجاه الشاحن أو المرسل إليه عقدية و تعنى مسؤولية الناقل البحري مسؤولية المرتبطة بعقد النقل البحري ، و بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية<sup>1</sup> تقوم لمناسبة لإخلال الناقل بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل البحري للبضائع ، و ليس ثمة ما يبرر اعتبار المسؤولية تقصيره و طالما أن الناقل مرتبط بالشاحن بموجب عقد النقل البحري المثبت بسند الشحن وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من خلال الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي فرضها العقد<sup>2</sup> ولا يمكن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية بأية حال من الأحوال حتى لو صدر ونشأ الخطأ أو الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل لان قواعد المسؤولية العقدية هي مدار المسائلة هي اخص من قواعد المسؤولية التقصيرية وهي التي تحدد المسؤول بشكل ثابت و هو الناقل فيما تفرض هذه الأخيرة واجبا عاما على الجميع لعدم الإضرار الغير و تقض القواعد العامة و تغليب العام على الخاص و ذهب البعض إلى أن المسؤولية العقدية تتحول إلى المسؤولية تقصيره في حالتي الغش و الخطأ الجسيم<sup>3</sup> ، وجاء ذلك لتبرير شمول التعويض عن الضرر سواء كان متوقعا أو غير متوقع .

وقد أشار الدكتور السنهوري في هذا الشأن بالقول " إن المدين مسؤول عن الضرر بأكمله حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطأ 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 ، عمدا هو المقدار الذي يفترض افتراضا معقولا أن المدين قد ارتضاه ، و يكون هذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية ويقتصرها على مقدار الضرر المتوقع و لكن لمل كان الشرط باطلا في حالتي غش المدين و خطأ 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 يعدل في مقدار المسؤولية<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج 2\_ج 3، ط01 دار النهضة العربية، القاهرة، 2004-2005، ص 120.

<sup>2</sup> - لطيف جابر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، ط01، دار الثقافة للنشر وتوزيع، دار العلمية الدولية، عمان الأردن، 2001، ص330.

<sup>3</sup> - رشيد الواحد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، المؤطر يسعد حورية،مذكرة لنيل شهادة الماجستير،جامعة مولود معمري،تيزي وزو،تاريخ المناقشة17-06-2013، ص15.

<sup>4</sup> عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربية القاهرة، 1964، ص771.

ولا يوجد أساس لما قيل من البعض على أن الناقل يسأل تقصيرا عن خطأ الشخصي و المتمثل في السماح لسفينة بالإيجار وهي غير صالحة للملاحة لأنه يؤدي إلى الإخلال في تنفيذ التزامه و يسأل بموجب قواعد المسؤولية العقدية و هذا لا يعني انه لا يسأل تقصيرا فهو يسأل بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية<sup>1</sup>، وموقف المعاهدات الدولية حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري فقد تمت معاهدة بروكسل في المادة الثالثة بتحديد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل<sup>2</sup> و أضافت المادة الرابعة حالات الإعفاء من المسؤولية و التي بلغت سبعة عشرة حالة متأثرة في ذلك بالنزعة الانجلوسكسونية وقد اعتمدت معاهدة بروكسل على الخطأ المفترض (la faute présumée)<sup>3</sup> أو افتراض المسؤولية (présomption de responsabilité) و طبيعة مسؤولية الناقل في اتفاقية هامبورغ أن الناقل يكون مسؤول عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة أو ما يلحقها من تلف أو تأخير في التسليم أثناء حراستها هو و مستخدموه أو وكلاؤه و عليه فطبعة مسؤولية الناقل هي بدل عناية<sup>4</sup> و عليه فالمسؤولية طبقا لهذه الاتفاقية هي مسؤولية عقدية بموجب العقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن.

- طبيعة المسؤولية في ظل قواعد روتردام فينصت على ذلك في المادة 17 على انه " يكون الناقل مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها , و كذلك في التأخر في التسليم إذا ثبت المطالب الهلاك أو التلف أو التأخر أو الحدث أو الظرف الذي تسبب ا واسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل ."

- طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع الجزائري فالناقل يلزم ببذل عناية و السهر على البضاعة أثناء نقلها و إيصالها و تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله من خلال نصوص المواد 770-803 ق ب ج والمشرع الجزائري لم يحدد بنص صريح عن طبيعة المسؤولية إن كانت عقدية أم تقصيرية<sup>5</sup> , و نستنتج ذلك من خلال نص المادة 802 ق ب ج و التي تجعل مسؤولية الناقل عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل

<sup>1</sup> - لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 32.

<sup>2</sup> - راجع التزامات الناقل البحري في الفصل الأول من هذه المذكرة.

<sup>3</sup> - سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحر لعام 1978 قواعد هامبورغ، المكتب

العربي الحديث، الإسكندرية، ص35

<sup>4</sup> - المادة 05 ف 01 من اتفاقية هامبورغ 1978 تنص على أنه: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع و تلفها وكذلك عن التأخر في تسليم إذ وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء وجود البضائع في عهده علي الوجه البين في المادة (04) ما لم يثبت الناقل انه اتخذ هو و مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان في المعقول تطلب اتحاده من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

<sup>5</sup> - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 16.

البحري للبضائع ، ويشترط في تحديد المسؤولية احترام إجراءات المعاينة عند وصول البضاعة و أن تكون الخسائر قد وقعت أثناء مراحل النقل و عملية الشحن و التفريغ مع وجوب احترام إجراءات المعاينة عند وصول البضاعة و هنا تثبت مسؤولية الناقل عن تلك الخسائر<sup>1</sup> و بالنسبة لهلاك أو تلف أثناء عمليتي الشحن و التفريغ و تختلف فيما إذا كانت تقوم على سبيل الاحتكار تعد تقوم المسؤولية و عليه فمسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل و يكون فيها الخطأ و الناقل حتى يتخلص من مسؤولية الضرر أن يقدم دليل على عدم تحقيق النتيجة وإرجاعها إلى سبب أجنبي لا بد له فيها و حتى يتخلص من الخطأ و يثبت بدل العناية اللازمة<sup>2</sup> وهذا ما أكدته المادة 770 و المادة 773 ق ب ج.

\_ وعليه فان مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية ولا تتحقق المسؤولية التقصيرية إلا إذا اخل بالتزامه واقترب فعل يحرمه القانون<sup>3</sup> وأكد القضاء الجزائري على أن مسؤولية الناقل عقدية فهو مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بحيث أن المؤسسة المنائية تنسب عن الأضرار الناجمة عن عملية التفريغ و غير منظمة و بدون عناية وأن النقل ينتهي عند وضع البضاعة بين أيدي المؤسسة الاحتكار و يتم تحت مسؤولية الناقل البحري وفي حالة وجود عقد بين الناقل والمؤسسة فيكون هو المسؤول فالمؤسسة تقوم بالإفراغ لحسابه فعليه تعويض المرسل إليه ليعود بدعوة الرجوع على المؤسسة حسب المواد 773 و 780 ق ب ج<sup>4</sup>.

### ثانياً-أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نعني بأساس المسؤولية السبب الذي من اجله يضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين ، و تقوم المسؤولية بوجه عام على ثلاثة أسس قد يكون أساس الخطأ واجب الإثبات ويقع عن إثباته عن الشخص الذي تسبب في حصوله و يكون على عاتق المدعى في مواجهة المدين، والأساس الثاني الخطأ المفترض و يكون الخطأ في جانب المدعى عليه (المدين) والدائن يعفى من إثبات الخطأ و يكون الأساس في تحمل تبعه أي أن المسؤولية مفترضة و في هذه الحالة أيضا يقع عبء الإثبات على عاتق

<sup>1</sup> -نشرة القضاء، العدد 51، ملف رقم 35 بتاريخ 93/ 02/15، نقلا عن نبيل صقر، القانون البحري المرجع السابق، ص 182.

<sup>2</sup> - المادة 803 ق ب ج

<sup>3</sup> - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط 02، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 14.

<sup>4</sup> - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق

البحر كليا أو جزئيا "دراسة مقارنة"، شهادة لنيل الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية جامعة احمد بوقرة بومرداس، 2012-

2013، ص 62.

المدعى عليه (المدين)<sup>1</sup> و مضمون الإثبات مختلف في هذه الحالة فلا يكفي أن يثبت المدين انه لم يرتكب الخطأ بل يجب إثبات سبب وقوع الضرر ولا يبرأ الناقل من المسؤولية إلا إذا اثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا بد له فيه أو احد من تابعيه أو نائبه كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبي.<sup>2</sup>

### 1- أساس المسؤولية في القانون الجزائري

الرجوع إلى المشرع الجزائري يتضح من خلال نص المادة 802 ق ب ج انه " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني " و عليه فان التزام الناقل البحري هو تحقيق نتيجة و قد استثنى المشرع الجزائري حالات تعفي الناقل من المسؤولية في حالات تحقق احدها<sup>3</sup> و هكذا فان أساس مسؤولية الناقل البحري هو المسؤولية المفترضة في جانب الناقل و لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر بل يفترض خطأ الناقل و الضرر و رابطة السبب بين عدم تحقيق النتيجة بفعل الناقل و الضرر الذي يلحقه متلقي خدمة النقل<sup>4</sup>، و مما تجدر الإشارة إليه أن اعتبار التزام الناقل بنقل البضاعة التزام بتحقيق نتيجة و ليس ببذل عناية يصب في مصلحة الشاحن ولا سبيل لناقل لنفي و إعفاء نفسه من المسؤولية بل لا بد إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر و عليه فالتزام الناقل هو التزام تعاقدي وحتى الإخلال بهذا الالتزام هي مسؤولية عقدية.<sup>5</sup>

### 2- أساس المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية

**أولاً: اتفاقية بروكسل 1924** لم تحدد اتفاقية بروكسل في مبدأ واضح و إنما تعرضت التزامات الناقل في المادة 3 ف1 و 2، و الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية ضمن المادة 4 فقرة 1 و 2 و الناقل مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا انصب الضرر إلى واحد من الحالات التي تعفيه منها

<sup>1</sup> - فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة

أمحمد دارية أدرار، الجزائر، ص 48.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 345.

<sup>3</sup> - المادة 803 من ق ب ج.

<sup>4</sup> - هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 50.

<sup>5</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 344.

فالشاحن يثبت حصول الضرر، و يكون الناقل مسؤولاً ، و لكن يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية إذ ثبت أن سبب الضرر يرجع إلى واحدة من حالات الإعفاء<sup>1</sup> التي تتضمنها المادة 04 ف 2.

**ثانياً: اتفاقية هامبورغ لسنة 1978** فان أساس مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر في الوصول فكل هذه الأضرار تقوم على أساس المسؤولية الخطأ المفترض<sup>2</sup> أو الإهمال المفترض<sup>3</sup> غير انه يجوز لناقل نفي القرنية الخطأ و دفع بمسؤولية بإثبات اتخاذ كافة التدابير لمنع وقوع الضرر فالمادة أتاحت لناقل أسلوب الناقل في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 هو التزام بدل عناية كما أن اتفاقية هامبورغ جاءت بان الخطأ المفترض في حالة الحريق و لزمتمتضرر بإثبات الحريق بمعنى أن عبء إثبات يقع على الناقل و ليسمن الشاحن أو من يحل محله أو من تابعه فالخطأ يكون واجب الإثبات بحق الناقل.

\_ أما الحيوانات في حالة هلاكها أو إلحاق الضرر بها إذا كان من الإثبات في مواجهة الشاحن، و يفترض بان الإهلاك أو التأخر في التسليم ناتج عن هذه المخاطر مالم يتوفر دليل علي أن الهلاك و الضرر قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه<sup>4</sup>.

\_ كذلك تناولت اتفاقية هامبورغ أساس مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي تجوز فيها هذا الشحن و كذا في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن نية بوجود اتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح<sup>5</sup> وفي هذه الحالة يبقى الناقل مسؤول عن هلاك البضائع أو تلف أو تأخر في التسليم الناشئ عن الشحن بسطح<sup>6</sup> ولا يستطيع الدفع.

- إن قواعد هامبورغ جاءت بخلاف قواعد بروكسل لم تستبعد نطاق تطبيقها للبضائع المشحونة على السطح وتتص في المادة التاسعة على أن مبدأ التصريح لسفن البضائع على السطح إلا إذا وافق الشاحن أو إذا كان عرف الميناء استخراج ذلك أو يوجد نص قانوني أمر بقرر ذلك كما الحال بالبضائع الخطرة كالمفجرات<sup>7</sup>.

<sup>1</sup>- لطيف جابر كومانى، مسؤولية الناقل، المرجع السابق ص، ص34-35.

<sup>2</sup>- المادة 05 ف01 من اتفاقية هامبورغ 1978.

<sup>3</sup>- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورغ 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 36.

<sup>4</sup>- المادة 05 ف 05 من اتفاقية هامبورغ 1978، وأنظر أيضاً محمد بهجت قايد عبد الله، المرجع السابق، ص 192.

<sup>5</sup>- المادة 09 ف03 من معاهدة هامبورغ 1978.

<sup>6</sup>- السيد الفقي، المرجع السابق، ص 346.

<sup>7</sup>- سوزان علي حسن، عقد النقل البحري بالحاويات، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 53.

### ثالثا: أساس المسؤولية في قواعد روتردام

فقد اثار جدلا كبير فالبعض يرى أن أساس المسؤولية المفترضة وبعض الآخر على أساس الخطأ قدمت لاتفاقية عناصر كلا من اتفاقية هامبورغ وبروكسل وضعت أساس جديدا وأحكام قواعد منفصلة حول عبء الإثبات و محاولة موازنة بين الناقل و طالب التعويض في هذه المسألة<sup>1</sup> فان الناقل يكون مسؤول عن هلاكه و تلف أو التأخر في التسليم إذا ثبت الطالب التعويض أن الضرر وقع أثناء مدة وجود البضاعة في حراسة الناقل<sup>2</sup>، وحددت الاتفاقية أن حدود فترة الناقل بحراسة البضاعة تكون من لحظة التي يستلمها الناقل من الشاحن أو نائبه أو من جهة التي توجب القواعد السارية في الميناء الشحن بتسليم البضاعة<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني : نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لمسؤولية الناقل البحري للبضائع نطاق زمني و هي المدة التي تسلم فيها البضاعة و كما أن لمسؤولية الناقل نطاق مادي و الذي يشتمل حالات قيام المسؤولية و هي الأضرار التي يسال عنها الناقل و تشتمل هلاك البضاعة و التلف و تأخير في تسليمها كذلك فأحكام المسؤولية لا تسرى على الناقل فقط بل في مواجهة أشخاص آخرين .

### أولا : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

المقصود بالنطاق الزمني هو تمديد المدة التي تسري عليه قواعد المسؤولية أي متى تبدأ سيرناها منذ تكفل الناقل بإيصال الباعة إلى حين تسليمها إلى صاحب الحق فيها حدد المشرع الجزائري في القانون البحري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بين فترة تسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن و بين فترة تسليمها إلى المرسل في ميناء التفريغ<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - بن ددوش نضرة قماري، اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 09 جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، جوان 2016، ص 116.

<sup>2</sup> - المادة 17 ف 01 من اتفاقية روتردام 2006.

<sup>3</sup> - المادة 12 من اتفاقية روتردام 2009.

<sup>4</sup> - المادة 739 ق ب ج، أنظر أيضا فتاحي محمد، المرجع السابق، ص 56.

كما نص المشرع أيضا أن الفترة الزمنية التي تسرى عليها أحكام المسؤولية الناقل البحري تكون مند تكلفه بالبضاعة إلى غاية تسلمها للمرسل إليه<sup>1</sup>، ويكون بناء على وثيقة الشحن أو وثيقة نقل صحيحة<sup>2</sup>.

\_ وبالرجوع إلى أحكام الباب الخامس من التقنين البحري الخاص بالنشاطات المينائية و خلق المؤسسة الخاصة بالمناولة المينائية، تقوم بعمليات الشحن و الرص و التفريغ في الأصل هي من تخصصات الناقل و بالتالي يرتب ذلك تضييق للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري<sup>3</sup>.

\_ النطاق الزمني في ضوء اتفاقية هامبورغ توسعت اتفاقية هامبورغ في مجال تطبيقها من حيث الزمان بخلاف اتفاقية بروكسل التي تنطبق وفقا لنص المادة الأولى على الملاحة البحرية أي بداية عملية الشحن إلى نهاية التفريغ و الناقل يكون مسؤول على البضاعة مند دخولها إلى عهدته في ميناء الشحن و أثناء النقل و في ميناء التفريغ وإلى غاية وقت تسليمها حسب الاتفاق بين أطراف العقد<sup>4</sup>

و من اجل حماية و رعاية مصالح الشاحنين أثناء تواجد البضائع حراسة الناقل في الميناء و التوقيع فقد وسعت مجال مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة سواء في ميناء الشحن أو في ميناء التفريغ حسب نص المادة 04 من اتفاقية هامبورغ<sup>5</sup>، وعليه فالمشرع الجزائري حدا حدو اتفاقية هامبورغ من حيث النطاق الزمني.

### ثانيا : النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري "الحالات"

من المؤكد أن الشاحن يرغب في أن تصل بضاعته دون عيب و مطابقتها لما هو مدون بسند الشحن، إلا انه في كثير من الأحيان قد تهلك البضاعة اهو تتلف قبل وصولها كما يمكن أن تصل متأخرة عن الميعاد المتفق أو حسب الصادات البحرية و لكن لتحديد حالات مسؤولية الناقل البحري لابد من تحديد الأضرار التي يسأل عنها من قبل متلقي خدمة الشحن و يكفي أن يكون الضرر واقعا لكن تثور مسؤولية الناقل البحري و هناك ثلاثة حالات الحالة الأولى : هلاك البضاعة و الحالة الثانية : حالة التلف، كما تقوم

<sup>1</sup> - المادة 802 من ق ب ج .

<sup>2</sup> - المادة 782 من ق ب ج.

<sup>3</sup> - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978، المؤطر، كتوم محمد الشريف، جامعة مولود معمري، تيزي وزو كلية الحقوق تاريخ المناقشة 2009/7/4، ص 56.

<sup>4</sup> - سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الانسانية، العدد

42، كلية الحقوق جامعة قسنطينة 1، الجزائر، ص 518.

<sup>5</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 14.

المسؤولية عن التأخر في التسليم وهي الحالة الثالثة ، و عليه نوضح الأضرار التي يسال عنها الناقل في نطاق المادي كالاتي:

### 1-المسؤولية عن هلاك البضاعة :

يكون الناقل مسؤولا إذا هلكت البضاعة كليا (Total) أو جزئ (Partielle) فمسؤولية الناقل تتعقد عن الهلاك الكلي عند الوصول إلى ميناء الوصول و لم يسلم البضاعة إلى الشاحن أو المرسل إليه لتعرضها إلى السرقة أو عند إصابة البضاعة بدمار أو غرقت أو احترقت أما مسؤولية الناقل عن الهلاك الجزئي فيترتب بوصول البضاعة إلى ميناء الوصول و تعرضت إلى نقص في الميزان أو المقدار أو العدد<sup>1</sup> و يقصد بالهلاك البضاعة فناء البضاعة أو فقدانها الكلي و الجزئي و يكون الناقل مسؤولا عن ذلك<sup>2</sup> ، كذلك كل تلف يصيب البضاعة يؤثر في قيمتها أو في الاستعمال الذي أعدت لهو يكون موجبا لمسؤولية الناقل البحري.<sup>3</sup>

\_ وقد نص المشرع الجزائري بان الناقل يكون مسؤولا إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا أو إذا وجد عند الوصول عجز فبوزنها أو في العدد و حسب سند الشحن حس المادة 802 قانون البحري الجزائري و المشرع الجزائري لم يحدد المدة التي يسلم فيها الناقل البضاعة إلا أن الهلاك الحتمي المفترض يحدث إذ لم تسلم البضاعة إلى المرسل إليه في المدة المحددة بعكس اتفاقية هامبورغ الذي اعتبرت البضاعة في حكم الهلاك الحتمي إذا لم تسلم خلال 60 يوم من تاريخ الذي يجب أن تسلم فيه<sup>4</sup>.

لا يسأل الناقل عن النقص العادي أي النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء عمليات الشحن و التفريغ بسبب طبيعتها أو كما هو معروف و يسمى بعجز الطريق<sup>5</sup> و لاسيما في البضائع التي تشحن حبا حبا كالحبوب أو بسبب التبخر نسبة طفيفة من الشحنة من البترول أو فقدان نسبة من الزيت و غيرها من الأسباب التي تنقص في الشحنات<sup>6</sup>.

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

2 - المادة 17 من قواعد روتردام

3 - علي البارودي، هاني دويدارمبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 211.

4 - المادة 05 ف3 من اتفاقية هامبورغ 1978.

5 - محمد فتاحي، المرجع السابق، ص 57.

6 - هشام فرعون القانون البحري، د ط ، مطبعة كرم، دمشق، 1986، ص 217.

## 2- التلف: (l'avarie)

يقصد بالتلف البضاعة أنها تصل كاملة من حيث الكمية و الحجم و لكنها معيبة من حيث النوع سواء وقع العيب على جزء منها أو على البضاعة كاملة كعيب الفاكهة أو ذبول الزهور أو انكسرت أجهزة<sup>1</sup> وبالتالي تصبح البضاعة غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له , و يرى الأستاذ محمد كمال حمدي :أن عيب التلف يستوي أن يشتمل البضاعة كلها أو جزء<sup>2</sup> منها وقد يلجا الناقل إلى إدراج بعض التحفظات في سند الشحن بخصوص البضاعة وقت شحنها لعدم وجود الوقت الكافي لتحقيق من حالتها و في هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التلف إلا إذا ثبت المرسل إليه أن البضاعة تم شحنها بحالة جيدة<sup>3</sup> و يسأل عن التلف إذ احتفظ بها و دونها في سند الشحن<sup>4</sup>.

## 3-التأخير في تسليم البضائع :

إن التأخر في تسليم البضائع يعتبر الصورة الثالثة من صور الضرر الذي يعنى أن التسليم البضائع في وقت يلي الوقت المحدد في سند الشحن<sup>5</sup> أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذ لم يكن هناك اتفاق على وقت التسليم أو خلال فترة الزمنية التي حددها العرف لنوع البضاعة، وأي تأخير للسفينة لا يكون سبب لتعويض إلا إذا كان غير عادي و التأخير لا يقتصر على إصاق الضرر بالبضاعة فقط و إنما يلحق الضرر بمصالح المرسل إليه الذي يجب نقلها في الميعاد المحدد حتى لا يفوت المرسل إليه كسب أو إلحاق خسائر به<sup>6</sup> .

ـ ويرى احد الفقهاء بأنه يوجد تأخر عندما لا يصل شئ في الوقت المحدد في عقد النقل و عند سكونه ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري , و عليه نستخلص مما سبق أن قضية التأخير تعود إلى إشكالية أكثر اتساعا من العلاقة بين القانون و الوقت و هذا الأمر واضح في النظرية العامة للالتزامات المتعلقة بالتأخير ونميز حالتين:

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن ، المرجع السابق،ص 125.

<sup>2</sup> - كمال حمدي،مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 سنة 1980 دراسة حمقارنة مع اتفاقية هامبورغ<منشأة المعارف، القاهرة، 1995، ص 72.

<sup>3</sup> -فايز نعيم رضوان، المرجع السابق،ص 360.

<sup>4</sup> -موسي طالب حسن، القانون البحري،دار الثقافة، عمان، 2012، ص 140.

<sup>5</sup> - لطيف جبر كومانى،المرجع السابق،ص 94.

<sup>6</sup> - كمال حمدي،المرجع السابق،ص 68، أنظر أيضا . هاني دويدار،المرجع السابق،ص 269

**الحالة الأولى :** إن تأخر وصول البضائع في الوقت المحدد يلزم الناقل بدفع مبلغ معين كتعويض عن الأضرار.

**الحالة الثانية :** إن تأخر نقل البضائع يقتضى إعطاء قيمة للضرر الاقتصادي الناجم من ذلك<sup>1</sup>.

و لمدة انجاز النقل البحري أهمية بالغة , و ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار، فإذا صادف التسليم الفعلي هبوط الأسعار فيؤدي التأخر التسليم ضرر بالمرسل إليه و يستوجب على الناقل التعويض<sup>2</sup> الخسارة التي لحقت بالمرسل إليه مثال تأخر وصول الآلات المطلوبة للعمل وتعطل منشأة يسبب هذا التأخر.<sup>3</sup>

\_ أما المشرع الجزائري فأخضع الضرر الناجم في التأخر في التسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني بالمواد 771,775,805 فالناقل يعتبر مسؤول عن كل تأخر و يجب عليه تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه و بدون تأخير و في حالة استبدال السفينة فان على هذا الأخير اختيار سفينة صالحة و بنفس مواصفات المتفق عليه في العقد.<sup>4</sup>

\_ كما أن المادة 775 (ق ب ج ) تنص على أن البضائع يجب أن تنتقل في مدة مناسبة و في ميعاد معقول و اعتبر الناقل مسؤولا عن التأخير في التسليم و كرس المشرع الجزائري التزام الناقل بعدم التأخير في نقل البضاعة<sup>5</sup> و هذا الحكم جاء متوافق لما أخذت به اتفاقية هامبورغ أنه يقع التأخير في التسليم في حالة لم تسلم البضاعة في الوقت المحدد حسب الاتفاق أو حسب الظروف المماثلة<sup>6</sup> أما قواعد روتردام و طبقا لنص المادة 17 من الاتفاقية فان الناقل يكون مسؤولا عن التأخير في التسليم وادفع أثناء مدة مسؤوليته.

<sup>1</sup>- حلو عبد الرحمان أبو حلو، التأخر في تسليم البضائع في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، المجلد 13، ع08، 2007، مجلة المنار، 2006/6/21، ص 107.

<sup>2</sup>- علي البارودي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 213.

<sup>3</sup>- كمال حمدي القانون البحري، المرجع السابق، ص 575.

<sup>4</sup>- المادة 771 ق ب ج "يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة و صالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخر".

<sup>5</sup>- المادة 805 من ق ب ج.

<sup>6</sup>- المادة 05 اتفاقية هامبورغ 1978.

### ثالثا : نطاق المسؤولية من حيث الأشخاص "الأسباب"

الأصل يتم أبرام الاتفاق بين الناقل و الشاحن بغرض قيام الناقل بتنفيذ النقل بنفسه و لكن في كثير من الأحيان يلجا الناقل الذي تعاقده مع الشاحن إلى الاستعانة بناقل آخر لتنفيذ النقل سواء كان كاملا أو جزء منه و هنا تكون أمام حالة يظهر فيها نوعان من الناقلين الأول هو الناقل المتعاقد و الثاني من قام بالتنفيذ المادي و الفعلي لعملية النقل (الناقل الفعلي) كما انه قد يلجا الناقل المتعاقد مع عدة ناقلين متتابعين لتنفيذ عملية النقل و هو النقل المتتابع الذي يتم بتنفيذه بموجب عقود نقل منفصلة و متتابعة تبرم بين الناقل المتعاقد و الناقلين الفعليين<sup>1</sup> بموجب سند الشحن.

### 1-مسؤولية الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي :

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن و يكتسب تلك الصفة من الواقع مع الشاحن بعض النظر عما إذا قام هو بعملية أو كلف ناقلًا آخر لانجازها و يترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المذكور في سند الشحن و بالتالي فهو مسؤول في مواجهة الغير عن التأخر أو التلف أو الهلاك الذي يقع للبضائع<sup>2</sup>

و في حالة عدم ذكر اسم الناقل سند الشحن أو بصفة غير دقيقة و ليست واضحة اعتبر مجهز السفينة هو الناقل حسب نص المادة 754 ق ب ج و اتفاقية هامبورغ أشارت إلى الناقل بأنه كل شخص ابرم العقد أو باسمه مع الشاحن<sup>3</sup>.

-كما يقصد بالناقل الفعلي هو أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر و عليه فنطاق المسؤولية يمتد ليشمل كل ناقل و لو لم يتعاقد مع الشاحن , و هذا الأخير يتعهد بعملية التنفيذ المادي و الفعلي للعملية النقل المتفق عليه بين الشاحن المتعاقد سواء كان التعهد كلي أو جزئي في بعض مراحل

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 127.

<sup>2</sup> - عصام الصمادي، "حالات مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البضائع في التشريع مقارنة مع الاتفاقيات الدولية"، لنيل شهادة الماجستير دولي خاص، مؤتمر محمد إبراهيم الو الهيجاء، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، عمان كانون الثاني 2017، ص 40.

<sup>3</sup> - المادة 01 ف1 اتفاقية هامبورغ "يقصد بمصطلح الناقل كل شخص ابرم عقدا أو ابرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل البضائع عن طريق البحر".

النقل لعملية نقل البضائع المسلمة له من الناقل المتعاقد الذي يتمتع بهذه السلطة دون الحاجة إلى موافقة الشاحن.<sup>1</sup>

وقد وجه النقد إلى استخدام عبارة الناقل الفعلي كترجمة للكلمة الفرنسية "SUTITUTE"TRANS PORT" و يرى الدكتور: محمد بهجت قايد انه يستخدم كلمة الناقل البديل التي تقوم مقام الناقل الأصلي في تنفيذ العقد و هذا ما استخدمه الدكتور احمد حسنى على عكس البعض استعمل كلمة النيابة , إلا انه و بناء على الترجمة الانجليزية لاتفاقية هامبورغ أن لفظ فعلى هي الكلمة القانونية<sup>2</sup> بعكس المشرع الجزائري سكت عن التفرقة بينهما و تنص المادة 10 من اتفاقية هامبورغ 1978 لمسؤولية الناقل الفعلي و المتعاقد في حالة حدوث أضرار للبضائع أو تأخير وصولها فلشاحن و المرسل إليه خياران و هما :

1\_الرجوع إلى الناقل المتعاقد و طلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل الفعلي سواء عهد عملية النقل كلياً أو جزئياً.

2\_أما بارجوع إلى الناقل الفعلي و طلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع في فترة تواجدها عنده. وطبقاً للفقرتين من المادة فان الناقل المتعاقد يكون مسؤول أثناء التنفيذ النقل . كما أن الناقل الفعلي و الناقل عند وقوع المسؤولية و في حدودها تكون المسؤولية بالتكافل و التضامن<sup>3</sup>.

### 2-مسؤولية الناقل المتتابع بسند الشحن :

النقل المتتابع هو النقل الذي يكون بحري في جميع أجزائه و هذا النوع من النقل يكون بتعاقد الشاحن و الناقل مهين على أن يقوم هذا الأخير بعملية النقل في ميناء معين ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثاني لينقلها إلى ميناء آخر ثم يسلمها هذا الأخير غالى الذي يليه حتى تصل إلى المرسل إليه في الميناء النهائي

<sup>1</sup> - أمينة بورطال، "انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع في نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ و روتردام و التشريع الجزائري الداخلي"، المجلد 7، ع 01، 2018، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، ص 181

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح، عقد النقل لبحري، المرجع السابق، ص 78

<sup>3</sup> - كمال حمدي المرجع السابق، ص 599

و يصدر الناقل سند الشحن لكل عملية نقل<sup>1</sup> و لا يصدر الناقل البحري سند مباشر بل بالاتفاق مع الشاحن و يكون على اطلاع بوجود ناقلين آخرين يتولون إجراء عملية النقل.

أن الناقل الذي يصدر سند الشحن مباشر مسؤولاً عن النقل الكامل و تقتصر مسؤولية كل منهم على تنفيذ جزء من العملية و ذلك بالتضامن و التكافل ، و هذا النوع من النقل يخضع لشروط سند الشحن المباشر وهذا ما أكدته المادة 764 ق ب ج و المادة 11 من اتفاقية هامبورغ .

أما النقل المختلط فهو الذي يتم بطرق مختلفة بطريق البحر و جزء منه في البر أو الجو، ونصها المشرع الجزائري في المادة 763 ق ب ج و مثال ذلك أن تكون البضاعة مرسله من دمشق إلى باريس فتنتقل بمطار والسيارة من دمشق إلى بيروت ويطريق البحر إلى مرسيليا وبالقطار من مرسيليا إلى باريس.

### 3- مسؤولية الناقل البحري اتجاه الأشخاص المساعدين له:

\_ يستعين الناقل لتنفيذ التزاماته التعاقدية بأشخاص عدة لمساعدته بنقل البضائع فمنهم من يعمل لصالح الناقل على متن السفينة كالبحريين و هو كل شخص يعمل على سطح السفينة و يساعد الناقل لتنفيذ التزامه أي تنفيذ العقد و من بينهم الريان و المرشد و تكون العلاقة بينهم تبعية و التي يحكمها عقد عمل البحري أساساً عندما يكون الناقل هو نفسه المجهز للسفينة<sup>2</sup>.

\_ وقد يكون الناقل مسؤولاً عنهم في مواجهة الشاحن أو المرسل و هناك العديد من الأخطاء التي يرتكبها البحريون و منها الأخطاء التجارية و الملاحية : فالأخطاء التجارية يسأل الناقل عن هذه الأخطاء مسؤولية تعاقدية عن فعل الغير مثال تقصير الريان في المحافظة على البضاعة أثناء عملية النقل و الشحن و التفريغ و الرص فالغير لا تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل و لا يجوز لهده الأخيرة عن تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية في هذا الايطار أي لا يجوز وضع شرط يعفيه من المسؤولية<sup>3</sup> أما الأخطاء الملاحية فان الناقل لا يعتبر مسؤول عن الأخطاء الصادرة من الريان أو المرشد السفينة كخطأ في القيادة و تصادم بعفي الناقل من

<sup>1</sup> - كميلة اعراب ، "تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية"، مذكرة لنيل شهادة

الماجستير، فرع قانون النشاطات البحرية و الساحلية، بسعد حورية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 26/06/2016، ص 118

<sup>2</sup> عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 119.

<sup>3</sup> - سليم بودليو ، المرجع السابق، ص 66.

المسؤولية فقد نصت المادة 04 من معاهدة بروكسل 1924 " الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل<sup>1</sup> ".

\_ كذلك هناك الأشخاص البريون الدين يساعدون الناقل و يعملون لصالحه بعد انتهاء عملية النقل و أثناء التفريغ و هما وكيل السفينة و هو يرتبط بالناقل بموجب عقد وكالة و كل ضرر يقوم به هذا الوكيل من تأخر في التسليم أو الهلاك أو التلف يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك اتجاه الشاحن أو المرسل إليه وكذلك هناك مفاول المناولة يقوم بعده اتصال تشتمل عمليات الشحن و الرص و إنزال البضاعة و ووضعتها على سطح السفينة و يكون هذا الأخير مرتبط مع الناقل بموجب عقد مقاوله فيجب عليه بدل عناية و اتخاذ كافة التدابير و الاحتياطات من اجل المحافظة على البضائع و كل ضرر يلحقه بالبضاعة يكون الناقل هو المسؤول .

### الفرع الثالث : دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سبق و بينا سابقا أن عقد النقل البحري للبضائع يولد التزام بتحقيق نتيجة و المتمثلة في إبطال البضاعة المشحونة إلى ميناء التفريغ المنفق عليه ، و مما لا شك فيه أن الاختلاف أساس المسؤولية يؤدي إلى اختلاف طرق دفعها و بما أن المسؤولية علي أساس الخطأ العقدي فان اخل بالتزامه قامت مسؤولية و إن استطاع أن يقطع علاقة السببية<sup>2</sup> بين الخطأ و الضرر الحاصل أدنى من المسؤولية إذا ما توفر سبب من الأسباب الإعفاء القانوني أو الاتفاقية كما هو الحال في جميع العقود يجوز الأطراف الاتفاق على إدراج شرط الإعفاء المدين من المسؤولية في حالة خطئه .

\_ وعليه سنتناول حالات الإعفاء القانونية ثم شروط الإعفاء الاتفاقية.

### أولا : حالات (أسباب) الإعفاءات القانونية

\_ إن المتمعن في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية يجد أنها جاءت غير مطابقة لحالات الإعفاء التي جاءت بها اتفاقية بروكسل 1924 و ذلك لان المشرع الجزائري تطرق في اتفاقية بروكسل و استشف منها

<sup>1</sup> هذا ما أخذ به المشرع في التقنين البحري بنص المادة 803 ق ب ج.

<sup>2</sup> عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ط3، الجزء الأول، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2006، ص 993.

حالات و من جهة أخرى أخذ حالات من القانون الفرنسي و حدد المشرع الجزائري هذه الحالات على سبيل الحصر يعفى الناقل من المسؤولية بنص المادة 803 ق ب ج و تتمثل هذه الحالات فيما يلي :

**1- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة:** عندما يقدم الناقل دليل على انه قام بواجباته المسببة في المادة 770 أعلاه و هي نفس الحالة في اتفاقية بروكسل حسب المادة 04 فقرة أولى , فعلى الناقل بدل عناية و جعل السفينة صالحة للملاحة حتى يعفى من مسؤولية الضرر عدم صلاحية السفينة للملاحة طالما قام بتنفيذ التزامه<sup>1</sup>.

كما يعفى الناقل و لا يسأل عن العيب الخفي الذي يلحق ضرر بالبضاعة و هي العيوب التي لا يمكن كشفها ببذل العناية المعقولة و الفحص الدقيق و هاته العيوب تكون في السفينة غير ظاهرة برغم من بدل العناية والاهتمام من الناقل من المسؤولية<sup>2</sup>

**2-الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية:** هي الأخطاء التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون حالة الحريق إلا إذا كان مسبب ممن فعل أو اخطأ الناقل و هداما نصت عليه اتفاقية بروكسل و الحريق يعد قوة قاهرة إذا كان ليس لناقل سبب فيع , فانه يعود إلى قوة قاهرة و عبء الإثبات يقع على من قام بالضرر نتيجة الحريق و يثبت مسؤولية الناقل و يرجع سبب الحريق إلى أفعال الناقل الخاطئة<sup>3</sup>.

**3-حالة أخطار و حوادث البحر و المياه الأخرى الصالحة للملاحة:** و يقصد بالأخطار الأعاصير الغير عادية والصخور مما يعيق السفينة أثناء الرحلة و يتسبب بهلاك البضاعة ليس سبب لإعفاء الناقل من المسؤولية بل هي استثناء غير عادي و متوقع بعبارة أخرى تتوفر فيها شروط القوة القاهرة .

**4-حالة القوة القاهرة:** نصت اتفاقية بروكسل 1924 و المشرع الجزائري بمجموعة من الحالات كحالة القضاء والقدر فلا تكون لإرادة الإنسان فيه كأمر الربان بدخول احد المواني التي لم تتخلص من الثلج بعد

<sup>1</sup>-محمد بوراس ، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون الجزائري و اتفاقية هامبورغ"، جامعة تيارت، ص 177

<sup>2</sup> -احمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية طبقا لمعاهدة بروكسل و تعديلاتها، مطبعة الأطلس،

القاهرة، 1981، ص 69، راجع في نفس المعنى المادة 17 ف03 البند "ز" اتفاقية روتردام 2009 .

<sup>3</sup> - سليم بودليو، المرجع السابق، ص 78.

فيؤدي إلى هلاك البضائع و كذلك عجز القوة البشرية من تقاديبها كالصاعقة<sup>1</sup> و هناك أيضا حوادث الحرب و حالة أعمال الأعداء العموميين<sup>2</sup> كالقرصنة و حالة الفتن و الاضطرابات الأهلية<sup>3</sup>.

**5- حالة الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمال أو إعاقته كلياً أو جزئياً**  
مهما كانت الأسباب، يمكن للناقل التخلص من المسؤولية تسبب الهلاك و الضرر لوقوع قوة قاهرة .

**6- حالة العيب الخفي أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء:** السفر أخذ لها المشرع الجزائري من القانون الفرنسي و الملاحظ أن عدم توافق عبارة نقص البضاعة أثناء السفر و التي تقابلها عبارة و المقصود منها النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر كتبخّر بعض البضائع بسبب الحرارة .

**7- حالة أخطاء الشاحن لاسيما تحريم أو تكيف أو تعليم البضائع:** وفقاً لنص المادة 803 قانون بحري فالخطأ راجع من الشاحن و هكذا بعفي الناقل من المسؤولية , كما يعفى الناقل من المسؤولية في حالت التصريح الكاذب من الشاحن.<sup>4</sup>

**8- حالة انقاد الأشخاص أو الأموال في البحر :** لا يسأل الناقل عم هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير في وصولها إذا وقع ذلك بسبب انقاد أو محاولة انقاد للأرواح في البحر و اتخاذ تدابير معقولة لانقاد الأموال في البحر و يلاحظ أن معاهدة بروكسل تعفي الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن المساعدة و الانقاد البحري<sup>5</sup> و هذا ما أخذ به المشرع الجزائري بنص المادة 803 ق ب ج بعكس اتفاقية هامبورغ و قواعد روتردام فقد أعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في التسليم الناتج عن التدابير لانقاد الأرواح و تدابير لانقاد الممتلكات.

**9- حالة نقل الحيوانات الحية:** المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بسبب تأثره و اتخاذ باتفاقية بروكسل، و مثل هذا النقل يخضع للقواعد العامة و أن النقل الحيوانات يتطلب عناية خاصة و نظراً لخضوع

<sup>1</sup> - عبد القادر لعطير باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 330.

<sup>2</sup> المادة 803 ق ب ج .

<sup>3</sup> - المادة 04 ف 2 اتفاقية بروكسل 1924.

<sup>4</sup> - تنص المادة 810 ق ب ج "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المتسبب للبضائع أو ما تبعها إذا ارتكب الشاحن يعتمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعيتها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل" .

<sup>5</sup> - المادة 4 ف 2 بند "اتفاقية بروكسل" لا يسأل الناقل عن الهلاك الناشئ عن: محاولة انقاد الأرواح أو الأموال في البحر"

هذا النوع من النقل إلى الإحكام العامة كان يجوز للناقل التمسك بما أدرجه في سند الشحن من شرط إعفائه من المسؤولية<sup>1</sup> في حين اتفاقية هامبورغ أخضعت نقل الحيوانات الحية لإحكامها و جعلت الناقل غير مسؤول عن أي ضرر يحدث لها شريطة أن يثبت أن الهلاك أو الضرر ناشئ عن المخاطر خاصة كحقوق الحيوان من هول البحر أو إصابتها بدوران أو تقاقل الحيوانات بعضها .

**10-خطا الغير:** و هو كل خطا من شخص آخر غير الناقل أو تابعيه و قد يكون طرف في العقد كالمرسل أو المرسل إليه و قد يكون شخص آخر و لكنه تسبب في أحداث ضرر البضائع<sup>2</sup>.

### ثانيا : حالات الإعفاءات الاتفاقية "شروط الإعفاء أو التخفيف "

إن الإعفاء الاتفاقي هو إعفاء احد أطراف العقد من المسؤولية أو التحقق منها أمر مشروع , وجاءت الأحكام الواردة في التقنين الجزائري و أحكام معاهدة بروكسل بأحكام تعد أمر إلا أنها نصت على أحكام تجوز للأطراف مخالفتها حسب الآتي:

أخذ المشرع الجزائري في نص المادة 811 من القانون البحري أنه يعد بطلان و عديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير مباشر ما يلي:

أ-أبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل و ذلك فيما يخص الحالات التالية :

1-المادة770ق ب -عدم صلاحية السفينة لنقل البضائع.

2-المادة773 ق ب المتعلقة بعملية رص البضائع في حالة ما إذا قام بها الناقل البحري.

3-المادة780 ق ب المتعلقة بعدم المحافظة و العناية التامة إلى يلزم بها الناقل البحري بالبضائع و ذلك إلى غاية ونفس الشأن بالمواد 780 و 802.803 و 804 ق ب ج.

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 .

ج-منح الناقل الاستفاداة من التامين على البضائع .

<sup>1</sup> المادة 17 اتفاقية روتردام 2009 فقرة 03 بند"ل" و "م".

<sup>2</sup> سوزان علي حسن ،المرجع السابق، ص 139.

\_ كما أن المشرع الجزائري جعل الناقل أو مندوبيه مسؤولين نسبيا في حالة الاشتراك في الخطأ وأحداث الضرر للبضاعة فيتم الاتفاق بموجب عقد النقل يدرج أو يحدد فيه إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>1</sup> و عليه إثبات انه غير مسؤول عن الأضرار أما الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في اتفاقية بروكسل فقد منعت شروط الإعفاء من المسؤولية بأي شكل من تلك الشروط و اعتبرته بطلان مطلقا مما يجعل أحكام الاتفاقية من النظام العام لا تجوز للاتفاق على مخالفتها , و بهذا فالمشرع الدولي أراد بذلك حماية الشاحنين من تعسف الناقلين.<sup>2</sup>

\_ و يتضح من خلال اتفاقية بروكسل حالات لبطلان شروط الإعفاء<sup>3</sup> و هي كالاتي :

\_ كشرط التنازل عن المنفعة التامين على البضائع الذي عقده مع الشاحن مما يسمح له بتغطية مسؤوليته عن أخطاءه على نفقة الشاحن , كذلك شرط إعفاء الناقل أو التابعين له.

\_ أما شروط البطلان في اتفاقية هامبورغ فهي تبطل كل الشروط و بوجه عام المخالفة لإحكامها مما يتبع طابع القواعد الآمرة حسب نص المادة 23 ف 2 من هذه الاتفاقية .

1- كل شرط يرد في العقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية و وثيقة مثنية لعقد النقل البحري لا يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا و في حدود مخالفته لها و البطلان لا يؤثر في صحة الشروط الواردة في العقد أو الوثيقة<sup>4</sup> و أية شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التامين على البضائع لصالح الناقل و أي شرط مماثل يعتبر باطلا و لاغيا.<sup>5</sup>

و إذا كانت هذه النصوص قد حرمت شروط الإعفاء من المسؤولية فإنها أباحت هذه الشروط باستثناء بعض حالات النقل و اعتبرت صحيحة و يكون إدراج شرط عدم المسؤولية في الوثيقة الشحن صحيح و لا يبطل أثره و هي :

-نقل الحيوانات : لا يخضع نقل الحيوانات الحية لأحكام المسؤولية التي قررتها اتفاقية بروكسل و يستوجب نقلها في ظروف خاصة و كذلك نقل البضائع على السطح التي يتفق على نقلها و يعفى , و نص على

<sup>1</sup>-المادة 804 ق ب ج .

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 511.

<sup>3</sup>-المادة 3 ف08 اتفاقية بروكسل 1924.

<sup>4</sup>- علي البارودي ،هاني دويدار، المرجع السابق، ص 230

<sup>5</sup> لطيف جبر كوماني،مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 111

الشروط الإعفاء من المسؤولية و بالتالي يسمح بالاتفاق بشأن الأضرار التي تتعرض لها كما أن اتفاقية هامبورغ عالجت نقل البضائع على السطح و يكون ذلك بناء على اتفاق و أجاز المشرع الجزائري للناقل باعفائه أو تحديد مسؤولية في حالة نقل الحيوانات أو البضائع , كما أن المشرع الجزائري اشترط إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر و الأضرار منذ استلام البضائع من الشاحن إلى غاية تحميلها و كذلك الكمدة الممتدة بين التفريغ ووضعها على الرصيف إلى غاية أن يسلمها الناقل إلى صاحب الحق . و لكن لا يجوز الإعفاء عن المسؤولية في المرحلة الملاحية الواقعة بين ميناء الشحن و التفريغ.<sup>1</sup>

كما أن تنازل الناقل عن بعض الحقوق أو الإعفاءات المخولة له في اتفاقيات كلمها أو بعضها يكون بالاتفاق الطرفان على أن يتنازل عن بعض من حقوقه أو تمسك بسبب من الأسباب الإعفاء , كما انه قد يكون الاتفاق بين الناقل و الشاحن على زيادة في مسؤوليته و التزامه و كلها تعد شروط صحيحة و يتم تدوينها في وثيقة الشحن.<sup>2</sup>

كما نصت نفس المادة من المعاهدة في الفقرة الثانية انه لا تمنع الأحكام في النص بسندات الشحن على أي شرط فيما يتعلق بالخاسرات البحرية العمومية , فممكن الاتفاق بين الشاحن و الناقل على تسوية الخسائر كما يمكن الاتفاق على مبلغ أعلى من الحد القانوني<sup>3</sup> و الاتفاق على أن تسرب الاتفاقية على مرحلة سابقة على الشحن أو اللاحقة لتفريغ<sup>4</sup> بالإضافة إلى اتفاقية هامبورغ و حسب المادة 23 الفقرة الثالثة فإنها كانت متشددة في مسؤولية الناقل في الإبطال أو شرط الإعفاء من المسؤولية بخلاف المادة الأولى فأحكام التي سمحت لناقل في زيادة مقدار مسؤوليته و التزاماته و يفهم من هذه الاتفاقية بأنها لا تسمح و لا تجبر الاتفاق على تغيير قواعدها بأنه حال من الأحوال .

**الأشخاص المستفيدين من الإعفاء هم :** جميع الأشخاص الذين يساعدون الناقل على تنفيذ التزاماته بالإضافة إلى الناقل و الأشخاص التابعين له و هم التابعون البحريون و كذلك الأشخاص البريون حسب المادة 813 و المادة 814 ق ب ج .

<sup>1</sup> - المادة 813 ق ب ج

<sup>2</sup> - المادة 05 ف فقرة 01 اتفاقية بروكسل 1924

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري "دراسة مقارنة" ط02، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 260

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 512.

### المطلب الثاني : التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

الأصل العام و طبقا للقواعد العامة يغطي التعويض بمقدار الضرر اللاحق بالمضور ، بيد أنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في الظروف الخاصة و المحيطة بعملية النقل البحري ، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة و التي تؤدي إلى وقوع حوادث بحرية ما ينجم عن ذلك أضرار ضخمة سواء على الأرواح أو الأموال الموجودة على السفينة<sup>1</sup> و تحديد القانوني للمسؤولية يعتبر صورة من صور الإعفاء وذلك لمراعاة الظروف التي يتلقاها الناقل أثناء عملية النقل البحري ولحرمانه من إدراج شروط تعفيه من المسؤولية ، وإن كانت مسؤولية الناقل تقوم على الخطأ فان متلقي الخدمة يعفى من مشقة إثبات خطأ الناقل ، و يمثل ذلك حماية لمتلقي الخدمة<sup>2</sup> و في مقابل ذلك فقد وضع مبدأ المسؤولية المحدودة بوضع تعويضات الواجب دفعها عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة سواء كانت مسؤولية تقصيرية أم عقدية<sup>3</sup> و التعويض هو إعطاء مقابل للمضور عما لحقه من خسارة و ينشأ بذلك الحق فيه من يوم نشوء الضرر أو من اكتمال المسؤولية و قد يكون تحديد التعويض في حالة المسؤولية و يكون بحسب القانون أو بالاتفاق ( الفرع الأول ) و قد يكون التعويض عند انعدام المسؤولية ( الفرع الثاني )

### الفرع الأول : التعويض في حالة المسؤولية

#### أولاً: التحديد القانوني

المقصود بالتعويض هو تحديد حد أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري بدقة لصاحب الحق في البضاعة المنقولة متى ترتبت المسؤولية المدنية<sup>4</sup> ولا يجوز للقاضي الحكم لما يتجاوز الحد الأقصى للتعويض ، فطبقا للقواعد العامة يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالمضور حسب نص المادة 188 قانون مدني و حسب المادة فأموال المدين جميعا ضامنة لوفاء ديونه<sup>5</sup> .

1 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 354-355.

2 - هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي ، ط1، منشورات الحبلى الحقوقية، بيروت ، 2008 ، ص، 279.

3 - عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص، 144.

4 - عبد الغني عقون ، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع

عقود المسؤولية ، المؤطر ، الدكتورة حنيفة بن شعبان ، كلية الحقوق جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة ، بن عكنون.

5 - تنص المادة 188 من القانون المدني الجزائري أنه "أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه".

لم يشأ المشرع الجزائري ولا الاتفاقية الدولية، أن تحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد ، من ثمة وضعت معاهدة بروكسل 1924 لتحديد مسؤولية الناقل البحري يقابل وسط عن الضرر بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة يكون ذلك بحد أدنى حسب الاتفاق و حد أقصى لما يحكم به القاضي فلا يزيد عن مئة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بعملة أخرى<sup>1</sup> و مراعاة لظروف عقد النقل لما نشأ اتفاقية هامبورغ أن تحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة و التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يكون بقيمة معينة ومبلغ معين لتعويض الضرر، و اعتبره بحد أقصى و مهما كانت نوعية المسؤولية<sup>2</sup>.

### 1- نطاق تطبيق التحديد:

يسري التحديد القانوني للمسؤولية على جميع الدعاوى الناتجة عن الهلاك أو التلف أو تأخر البضائع في وصلها ويسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل سواء كانت مسؤولية عقدية أم المسؤولية التقصيرية<sup>3</sup> أما الأضرار الناتجة عن تأخر إيصال البضاعة لا تدخل ضمن التحديد حسب نص المادة 04 فقرة 05 من معاهدة بروكسل و هذا لخلاف ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 805 ق ب ج ، و العقد إذا كان يخضع لأحكام المعاهدة فالتأخر تحكمه القواعد العامة ، وإذا كان العقد يخضع لأحكام القانون البحري فالأضرار تخضع لأحكام المادة 805 ق ب ج ، وبالنسبة للنقل بمقتضى سند إيجار فالتحديد يكون من الوقت الذي ينظم العلاقات بين الطرفين<sup>4</sup> ولا يعد التحديد تقديرا جزافيا لقيمة الضرر أو وحدة الشحن بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار الضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة ، بل يعتبر حد أقصى لما يفعله الناقل البحري من تعويض و إذا ثبت قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي للقيمة دون أن يكون له الحق في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر حسب الاتفاق أو الاتفاقية<sup>5</sup> كما انه ليس هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية بين قيمتي الضرر والطرء وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية وتكون في حالة تجاوز القيمة الحقيقية للطرء الحد القانوني ولا يلزم الناقل بالتعويض عن كل الذي يصيب الشاحن وبيراً أو دفع ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن في حالة ما إذا كان الضرر يزيد عن ذلك .

1 - المادة 04 ف 05 من معاهدة بروكسل 1924.

2 - المادة 07 من اتفاقية هامبورغ 1978.

3 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 356.

4 - سليم بودليو ، المرجع السابق ، ص 91.

5 - عبد الغني عقون ، المرجع السابق ، ص 7.

تختلف طبيعة التأمين عن طبيعة تحديد المسؤولية فمعناه الجزاء عن الخطأ ارتكب ولا يستحق التعويض إلا في حالة انشغال مسؤولية الناقل ، بعكس التأمين و يحمل معنى الضمان و يهدف إلى حد معين من التعويض للمضروب حتى في حالة انعدام المسؤولية عن الحدث الضار و هذا الأساس يقوم على مبدأ المشاركة في الأعباء و توزيع الخسارة على أكبر عدد ممكن<sup>1</sup>.

في حالة إثبات الأمر ، أي يمكن صاحب البضاعة يكون بإحدى الحالات الآتية :

1- أن يزيد مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض فلا يحصل المضروب إلا على ذلك الحد.

2- يكون مقدار الضرر مساوي للحد الأقصى للتعويض و عليه يكون من حقه التعويض في مقدار الضرر.

3- أن يقل مقدار الضرر عن الحد الأقصى للتعويض ، فلا يستحق المضروب إلا تعويضا معادل للضرر الذي أصاب المضروب ، ولا يجوز له المطالبة بالحد الأقصى لأن في ذلك اثر على حساب الناقل البحري .

2- الحد الأعلى للمسؤولية الناقل البحري للبضائع: بينت الاتفاقيات الدولية و المشرع الجزائري مقدار الحد الأعلى.

أولا : الحد الأعلى للناقل في الاتفاقيات الدولية :

و نعرض فيما يلي أهم الاتفاقيات :

1- التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل 1924:

نصت المادة 04 فقرة 05 في معاهدة بروكسل 1924 . انه " لا يلزم الناقل و السفينة .في أي حال من الأحوال يسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مئة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى مالم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في سند الشحن.

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها. ولكنها لا تقيد الناقل لا يسأل الناقل أو السفينة عن أية حالة الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، أو تعدد الشاحن من تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن ."

<sup>1</sup> - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 84.

من خلال نص المادة فإن اتفاقية بروكسل تقضي بأن لا تتعدى مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها مبلغا يزيد عن مئة جنيه انجليزي عن الطرد أو وحدة.

وعليه فإن الوحدة لتحديد عن كل طرد أو وحدة هي 100 جنيه إسترليني ذهب و ألغيت هذه المادة بموجب بروتوكول 1968 و أصبح التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في حالة التلف أو الهلاك عن كل طرد أو وحدة 30 فرنك عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة<sup>1</sup>.

كما حددت الاتفاقية الفرنك أنها الوحدة الحسابية و هي الفرك بوانكاري هي الوحدة النقدية و التي تحتوي على 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الآلاف<sup>2</sup> و بالإضافة إلى التعامل بالحاويات فقد اعتبرها بروتوكول 1968 من ملحقات السفينة ففي كل طرد تحتسب لما تحتويه من طرود بأنها طرد واحدة ، وتم تحديد مسؤولية الناقل وفقا لبروتوكول 1979 المصدر لبروتوكول 1968 استبدال الناقل بالوحدة الخاصة كمييار لتحديد مسؤولية الناقل وحددت عن كل طرد وحدة لمقدار 666.67 وحدة من وحدات السحب الحاملة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي على حسب احتساب صاحب الحق في التعويض<sup>3</sup>.

### 2- التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقية هامبورغ 1978 :

جاءت معاهدة هامبورغ 1978 لمعالجة كل الصعوبات و الغموض لاتفاقية سندات الشحن 1924 جعلت التحديد يسري على التلف أو الهلاك أو التأخر في التسليم مهما كان أساس الدعوى سواء كانت عقدية أم تقصيرية و قد حددت المادة 6 من هذه الاتفاقية حدود المسؤولية كما يلي :

### أ- الحد الأعلى في حالة الهلاك أو التلف البضائع

جاء في الفقرة الأولى بند (أ) من الاتفاقية بأنه تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن الخسائر

<sup>1</sup> -المادة 2 الفقرة (أ) من بروتوكول سنة 1968 المعدل لمعاهدة سندات الشحن 1924 بأنه "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالنسبة لأي هلاك أو تلف يلحق البضائع بمبلغ يزيد عن عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أكبر ، ذلك ما لم يبين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن. أو أثبت ذلك في سند الشحن.

<sup>2</sup> -بروتوكولي 1968 لاهاي فسبي.

<sup>3</sup> -عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 345.

الناجمة عن الهلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة الشحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر<sup>1</sup>.

تحدد المسؤولية الناقل على التأخير في التسليم بمبلغ يعادل نصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع على البضائع المتأخرة و أن لا يتجاوز بهذا المبلغ مجموع أجره النقل بموجب عقد النقل البحري فمقدار التعويض عن التأخر لا يزيد على مرتين و نصف من أجره الشحن<sup>2</sup>.

### ب- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات

تنص المادة 6 فقرة 2 من الاتفاقية علي انه:"لحساب أي المبلغين أكبر للفقرة أ" من هذه المادة، تسري القواعد التالية: في حالة استخدام حاوية أو منصة ناقلة، أو أداة نقل مماثلة، لتجمع البضائع فان الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن و المذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكور وحدة شحن واحدة.

في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة نقل مستقلة واحدة."

عالجت المادة السادسة في الفقرة الثانية تحديد المسؤولية في حالة النقل بالحاويات و هذه المسؤولية تحدد على أساس عدد طرود أو وحدات الشحن في الحاويات و تذكر في سند الشحن بأنها معبأة في حاوية بخلاف البضائع المعبأة في الحاوية وحدة شحن واحدة.

ومن أهم أحكام الحد الأعلى لتعويض حسب نص المادة 6 من قواعد هامبورغ إذ لم يتضمن سند الشحن تحديد لما بداخل الحاوية من طرود أو وحدات في سند الشحن معينة و بضائع عامة فكل طرد يعتبر وحدة و البضائع عامة، أما في حالة التلف أو هلاك الحاوية و كانت مملوكة لا تغير وحدة شحن وفي حالة ما كانت مملوكة للغير فتعتبر وحدة شحن مستقلة واحدة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص16.

<sup>2</sup>-المادة 6 بند (ب) اتفاقية هامبورغ 1978.

<sup>3</sup>- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص385.

### 3-التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في قواعد روتردام 2009

إن اتفاقية روتردام تعتبر التعويض عن الهلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر و أن المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية يكون بمبلغ يعادل ضعفي أجره النقل الواجب دفعها في حالة الهلاك الكلي للبضاعة<sup>1</sup> و اتفاقية روتردام جاءت مخالفة للاتفاقيات الأخرى و اعتبرت المسؤولية عن الهلاك أو تلف وحدته على أساس وحدة الشحن أو الطرد بـ 875 وحدة حسابية أما التحديد على أساس الوزن حددته بـ 3 وحدات عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي<sup>2</sup>.

#### ثانيا : التحديد الحد الأعلى للمسؤولية في التشريع الجزائري

تنص المادة 805 قانون بحري جزائري: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة البضائع و قيمة البضائع قبل شحنها على السفينة و لم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن، أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ويصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى و بمقدار يعادل مرتين و نصف من أجره النقل الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق و بمقدار يعادل مرتين و نصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول المطلوب من الناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، و لكن لا تزيد عن مجموع أجره الناقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، في حالة استخدام الحاوية أو أية أداة أخرى لتجمع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت النقل البحري و إذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين ميلغرام و نصف من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، و يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم تحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

<sup>1</sup> - المادة 61 من اتفاقية روتردام 2009.

<sup>2</sup> - المادة 95 فقرة 01 من الاتفاقية روتردام.

بناء على نص المادة 805 ق ب ج فان المشرع الجزائري وضع شروط معينة بتحققها تحدد مسؤولية الناقل البحري، ويكون هذا التحديد يختلف من حالة الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم أو في حالة استخدام الحاوية، ووضع شروط محددة حتى يتمكن الناقل من حد أعلى لمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضاعة، ويكون في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة وكذا عدم التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل مماثلة، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى، والمشرع لم يأخذ التحديد القانوني بصفة مطلقة، بل وضع ضوابط وشروط معينة، في حالة تحققها نكون أمام ما يعرف بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل.<sup>1</sup>

### أ- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة

لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كب كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأعلى المطبق.<sup>2</sup>

### ب- الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة التأخر في التسليم

حدد المشرع الجزائري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة التأخر بأن يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول أو المطلوب من الناقل لن يسلم فيه البضائع، وأخذ المشرع الجزائري التعويض في حالة التأخر على أساس أجره النقل وليس على أساس ضابط أو وحدة الشحن الطرد أو الوزن.

### ج- الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة النقل بالحاويات

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة لتجمع البضائع، فان العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، يعني في حالة استخدام الحاوية فان الحساب يتم على أساس عدد الطرود التي يتضمنها سند الشحن، ولا بعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار أو الخسائر اللاحقة للبضاعة أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية

<sup>1</sup> -رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 87.

<sup>2</sup> -كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 152.

عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، أما في حالة تضرر أداة النقل الغير مملوكة للناقل تعتبر في هذه الحالة وحدة شحن أخرى.<sup>1</sup>

من خلال التطرق إلى التحديد الأعلى للمسؤولية فان حساب الحد الأعلى يكون أما بحساب عدد الطرود او وحدات الشحن المقصود بالطرده هو Package أن البضاعة قد تم تربيط و تحزيم جزء من البضاعة فالحزمة واحدة أو تم تحميلها في رباط واحد سواء تم تعليمها أم لا وضعت في صناديق أو حولت<sup>2</sup> ومواد تغليفها بورق يتماشى و تكون كل حزمة معينة بذاتها و تحمل أرقام و علامات المقصود بالوحدة unit المقصود بوحدة القياس أي وحدة الوزن أو القياس أو الكيل أو الحجم و تتخذ للاحتساب أجرة النقل.<sup>3</sup>

كما يقصد بوحدة الشحن أي الوحدة المادية كما يتسلمها الناقل من الشاحن ، و الوحدة وهي الخاصة بالبضاعة والتي تشحن صبا ولا تعرف بوزنها أو قياسها.

الحاويات و المعروفة أيضا بأوعية الشحن CONTAINERS صناديق تتفاوت في حجمها تستخدم في وضع البضائع في داخلها مغلقة أو بدون تغليف و تستعمل مرة واحدة وتستهدف المحافظة على البضائع من التلف و فرزها في ميناء الوصول

كما أن التحديد القانوني من طبيعة مزدوجة فهو من النظام فلا يجوز للأطراف الاتفاق على أقل من التحديد القانوني ، وللمحكمة عند النظر في النزاع أن يطبق القاضي من تلقاء نفسه في تحديد المسؤولية ، ولا يكون من النظام العام في حالة تجاوز الحدود القصوى و لا يجوز للقاضي أن يثبت ذلك من تلقاء نفسه .

### ثانيا:التحديد الإتفاقي :

هناك حالات استثنائية من القاعدة العامة والتي يجوز للأطراف أن يحدوا مسبقا قيمة حد أدنى و هي :

#### 1-الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للتعويض عند إبرام العقد بين الناقل و الشاحن: قد يتفقا

على تحديد التعويض ويتحمل الناقل المسؤولية بمقدار يتجاوز الحد القانوني<sup>4</sup> كما أن اتفاقية بروكسل

<sup>1</sup> -عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 56.

<sup>2</sup> -محمد بهجت أمين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، المرجع السابق ، ص136.

<sup>3</sup> -أحمد محمود حسن، قضاء النقص البحري، د ط، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية ، ص220.

<sup>4</sup> - المادة 6 ف 4 من اتفاقية هامبورغ.

تجيز للأطراف الاتفاق على تعيين حد أدنى من الحد المنصوص عليه قانونا وهو ما نصت عليه المادة 304 من المعاهدة .

و الهدف من الحد القانوني هو حماية الناقل فإذا تنازل عنه فلا مانع ، ويكون صحيح ولو وصل بذلك إلى إلغاء حدود المسؤولية .

**2-الاتفاق على تحديد المسؤولية في فترة زمنية أو مرحلة من مراحل العقد :** أجاز كل من المشرع الجزائري و الاتفاقيات الدولية للأطراف بتحديد المسؤولية بكل حرية ولكن اشترط أن يكون خارج الرحلة البحرية<sup>1</sup> مثال تحديد المسؤولية بمبلغ معين بشرط خارج المرحلة البحرية كالفترة الممتدة من نقل الناقل للبضاعة إلى غاية تسليمها يتكفل بها الناقل حسب نص المادة 7 من معاهدة بروكسل.

**3- تحديد المسؤولية بالنسبة لبضائع معينة :** هناك بعض البضائع تفرض طبيعة و خصوصية لنقلها ، و جاز القانون للأطراف الاتفاق على حد معين ويكون بذلك مخالف للقانون كنقل الحيوانات فقد نصت اتفاقية هامبورغ على أن الناقل ليس مسؤول عن هلاك أو التأخر في التسليم بسبب المخاطر<sup>2</sup> أما اتفاقية بروكسل لم تنص على نقل الحيوانات وهذا ما يجوز للأطراف الاتفاق بخلاف ذلك .

أما نقل البضاعة على سطح : يجوز للاتفاق حوا الحد من المسؤولية عن نقل البضائع على السطح إذا كانت يجب شحنها على السطح فهي تسري عليها نفس أحكام نقل الحيوانات .

### الفرع الثاني : التعويض في حالة انعدام المسؤولية

لا يمكن للناقل الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية و بالتالي يسأل عن التعويض كاملا في إحدى الحالات الآتية :

#### أولا : تدوين الشاحن بيان عن طبيعة البضاعة :

لا يسري تحديد المسؤولية عندما يذكر الشاحن قيمة البضاعة و طبيعتها و يدرج ذلك في سند الشحن ، ولا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن إذ قدم هذا الأخير بيان عن طبيعة البضاعة و من ينتج البيان أثره من حرمان الناقل من تحديد المسؤولية أن تتوفر الشروط الآتية :

1- على الشاحن تقديم البيانات المتعلقة بالبضاعة قبل عملية الشحن .

<sup>1</sup> - المادة 182 ق ب ج .

<sup>2</sup> - المادة 5 ف 5 من اتفاقية هامبورغ 1978 .

- 2- على الشاحن أن يدلي بقيمة البضاعة و طبيعتها.  
3- أن يتضمن البيان قيمة البضاعة و طبيعتها معاً<sup>1</sup>.  
ولا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخر فهو ملزم بالتعويض للشاحن .

### ثانيا :سوء السلوك الإرادي للناقل :

لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية و إذ تبين بأن الخسارة اللاحقة بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل أو تعدد لإحداث الضرر بالمجازفة مع العلم بحدوث الضرر<sup>2</sup> ونصت اتفاقية هامبورغ بنص المادة الثامنة أنه:" لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة السادسة إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ،قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخر أو ارتكب استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخر" بسقوط الحق بالتمسك بحدود التعويض فإذا ثبت بأن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بفعل ناتج عن تقصير من الناقل و ذلك بقصد إحداث الضرر .

### ثالثا : الضرر الناتج عن غش الناقل أو العمد :

إذا كان الفعل أو الامتناع قد صدر من الناقل أو نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو إهمال<sup>3</sup> أما إذا كان الفعل أو الامتناع قد صدر من الناقل أو نائبه بعدم الاكتراث مصحوب بإدراك الضرر هنا يسمى الخطأ الغير المغفور و تتحقق فكرة عدم الاكتراث وفقا لمجريات الأمور و يترتب عن ذلك الامتناع الإرادي إلحاق الضرر بالبضاعة وهو غير مكترث لذلك الضرر الذي يحدث<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - سميحة القليوبي ، القانون البحري، ط 1 ، مكتب القاهرة الحديثة ، القاهرة ، 1979 ص 402.

<sup>2</sup> - تنص المادة 809 قانون بحري جزائري انه:"لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر ألاحقة بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعدد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح" .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ص 340.

<sup>4</sup> - نص المادة 809 ق ب ج ، و تقابله المادة 8 من اتفاقية هامبورغ .

### المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

نظم المشرع الجزائري دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل، و التي يقوم بها المتضرر طبقا للقواعد الإجرائية المنظمة سواء في قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>1</sup> ووفقا لأحكام قانون البحري وأحكام قانون التجارة أو في الاتفاقيات الدولية، فالناقل يكون مسؤول عن الأضرار التي يلحقها بالبضاعة، وقد يحرم الناقل البحري من تمسك بالتحديد القانوني وبالتالي يلتزم بتعويض كامل الأضرار<sup>2</sup> ويقع على المدعي رفع الدعوى بموجب عريضة افتتاح الدعوى وتكون مستوفية لشروط المنصوص عليها ويستوجب عليه دفع دعواه أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا وبالتالي تحديد الجهة المختصة للفصل في الدعوى كما الناقل البحري في جميع الأحوال فمن حق الأطراف الاتفاق على طرح النزاع على أشخاص بموجب شرط التحكيم (المطلب الأول) ، ثم نتطرق إلى انقضاء الدعوى ونهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: دعوى المسؤولية

في هذا المطلب نبين أطراف الدعوى كما ندرس الإجراءات الواجب إتباعها لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل والجهة القضائية المختصة كما نعالج التحكيم من خلال الفروع الثلاثة الآتية:

#### الفرع الأول: أطراف الدعوى

يشمل أطراف الدعوى البحرية كل صاحب حق أو كل مدعي عليه يتمتع بالصفة وله المصلحة في التقاضي بما تقضيه الأحكام والقواعد العامة وهم:

#### أولا : أصحاب الحق برفع الدعوى (المدعى)

تقام دعوى المسؤولية من صاحب المصلحة في استلام البضائع، والذي أضرت مصلحته بهلاك البضائع أو إتلافها أو وصلها متأخرة، وكما ذكرنا سابقا يرتبط الشاحن بالناقل بموجب عقد يثبتته سند الشحن ومتى أخل

بالتزام التسليم كان من حق الشاحن في مقاضاته لطلب التعويض عن الأضرار وقد ينتقل سند الشخص بالطرق التجارية إلى شخص آخر هو المرسل إليه يكون الحامل الشرعي له.

<sup>1</sup>- القانون رقم، 08 - 09 مؤرخ في 256 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، عدد 21، الصادر بتاريخ، 2008/04/23.

<sup>2</sup>- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عام 1978، المرجع السابق، 153.

وتعطى البضائع بعقد التأمين وغالبا ما تكون بموجب عقد تأمين الخطر الذي ألحق الضرر وعليه سنتناول:

### 1. حق الشاحن في دعوى المسؤولية:

يمثل الشاحن أحد الأطراف العقد النقل فهو الذي يبرم عقد النقل مع الناقل كما نقضي القواعد العامة في المسؤولية العقدية فلكل طرف في العقد الحق في المطالبة الأخر في حالة الامتناع عن تنفيذ التزاماته أو نقدها

معيبا وعليه اللجوء إلى القضاء والمطالبة بالتعويض، و لا يرتبط بموجب دعوى ملكية الشاحن للبضاعة<sup>1</sup> ويرتبط حق الشاحن للمطالبة بالتعويض لما تعرض له من ضرر.

### 2. حق المرسل إليه في دعوى المسؤولية:

قد لا تسلم البضائع إلى الشاحن نفسه وإنما إلى شخص آخر، المرسل إليه والمستفيد من عقد النقل البحري ودون أن يكون طرفا في العقد، وسند الشحن قد يكون لحامله وبالتالي المدعى يكون الحامل الشرعي للسند بغض النظر عما كان مالكا للبضاعة أو غير مالكا لها، أما إذا كان سند الشحن اسميا فان المدعى يكون الشخص المذكور بهذا السند و قد يكون سند الشحن لأمر منه ،فالمرسل إليه الحق في تسليم البضائع<sup>2</sup> وبالتالي فالقانون خول له الحق في رفع دعوى على الناقل في حالة حصول الضرر، وحق المرسل إليه في إقامة الدعوى على الناقل غير مباشرة باعتبار المرسل إليه دائن لشاحن وفي حالة رفع الشاحن دعوى يحق للمرسل إليه بالرجوع على الناقل و تبرأ ذمة الناقل اتجاه المرسل إليه<sup>3</sup>، وفي حالة وفاء الناقل لشاحن فتبرأ ذمته اتجاه المرسل إليه والعكس.<sup>4</sup>

### 3. حق الغير في رفع دعوى المسؤولية:

يحق لأي شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي أصيب وألحق بالبضاعة أو بسبب التأخر في تسليمها بالرجوع بالمسؤولية علي الناقل البحري، وتأسس المسؤولية في هذه الحالة حسب قواعد المسؤولية التصريفة ، بحيث لا يرتبط الغير بأي حال من الأحوال بعلاقة تعاقدية مع الناقل البحري، وهذا بخلاف

<sup>1</sup> - إبراهيم، مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج1، ص2، د ط ،مطابع دار القيس، الكويت، 1978، ص 04.

<sup>2</sup> -لطيف جابر كرماني، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 164.

<sup>3</sup> -المادة 782 ق ب ج

<sup>4</sup> -هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 312.

الشاحن الذي يرتبط بعقد النقل بالإضافة إلي المرسل إليه بموجب التعاقد لمصلحة الذي يتضمنه العقد، ويترتب علي عاتق الغير المضرور إقامة الدليل علي عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ولا يستفيد الغير من قرينة المسؤولية التي يقرها القانون لأنها لا تخص إلا مسؤولية الناقل العقدية<sup>1</sup>. إذا كان رجوع الغير يستند إلي القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية فيرتب علي تطبيقها أن تكون مسؤولية الناقل غير محدود اتجاه الغير، وكل الدعوى التي ترفع ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار تكون علي أساس المسؤولية الغير تعاقدية.<sup>2</sup>

للمؤمن حق إقامة دعوى والمؤمن هو الشخص الذي قام بتعويض المؤمن له الحق في البضاعة وحلولة محل المؤمن له والتي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين وهذا لمعروف بدعوى الحلول حسب نص المادة 744 من القانون البحري و التي تنص علي انه "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة علي ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى" ويقوم بتعويض المؤمن له الحق في البضاعة وله بإقامة الدعوى للمطالبة بتعويض الممنوح وللمؤمن له والذي قد يكون الشاحن أو المرسل إليه والمؤمن له يمكن أن يظل مدعياً يقدر الضرر الذي لم يعوض عنه المؤمن.

وحتى تتمكن شركة التأمين حلول محل المرسل إليه لا بد تقديم عقد حلول من أجل تغطية الخسائر والقيمة الواجب دفعها عن التعويض الحائز التي تم دفعها من قبل شركة التأمين وبحق للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في إقامة دعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له<sup>3</sup>، حسب ما جاء بنص المادة 118 قانون التأمينات للمؤمن إقامة دعوى ضد الناقل للمطالبة بالتعويض الممنوح من المؤمن له و قد يكون الشاحن أول المرسل إليه<sup>4</sup>، ووفقاً المادة 144 قانون التأمينات فان تقدير الأضرار الذي أصاب البضاعة يكون بمقدار وقيمة البضاعة و هي سالمة حيث تنص المادة علي أن "تقدير الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة علي القيمة المؤمن عليها".

<sup>1</sup> - هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع نفسه، ص 313.

<sup>2</sup> - تنص المادة 813 ق ب ج علي انه "تطبيق التحديدات و الإعفاءات الواردة في هذا الفصل علي كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار علي أساس المسؤولية الغير التعاقدية".

<sup>3</sup> - قانون التأمينات رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1955 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04 - 06 مؤرخ في 20 فبراير 2006.

<sup>4</sup> - المختار بكور، الوجيز في القانون البحري، بدون نشر، ص 120.

الشروط الواجب احترامها من قبل المؤمن لرفع دعوى الحلول هي: يجب تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى ويكون موقع عليه من طرف المؤمن وشركة التامين، وتذكر قيمة الخسائر المعوضة للمرسل له، ويكون تاريخ عقد الحلول سابقا لتاريخ رفع الدعوى، كما أن مدة دعوى الرجوع ترفع ضمن مهلة عام واحد حسب نص المادة 743 من القانون البحري.<sup>1</sup>

### ثانيا: الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية (المدعي عليه)

تقوم المسؤولية نتيجة اقرار الخطأ والتسبب في الضرر وهلاك البضاعة أو التأخر في التسليم وترفع الدعوى ضد كل من له صفة الناقل ويكون مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة، كالناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم بتنفيذه أو الناقل اللاحق في حالة النقل المتتابع إذ نتج الضرر عن حادث وقع في عهده كما يجوز رفع الدعوى على الريان باعتبار النائب القانوني لدى الناقل ووكيل السفينة.

### 1- الناقل:

أول من ترفع ضده الدعوى باعتباره مسؤولا عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر وأضرار<sup>(2)</sup> ورفع الدعوى ضد الناقل البحري لا يطرح أي أشكال عندما يكون نفسه بسند الشحن ويكون الناقل مسؤول في مواجهة الشاحن أو من له الحق في رفع الدعوى للمطالبة بتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة.

وحسب المادة 765 «إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل مسلمة التي تسري عليها الوثيقة من تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني»

فمن حق المدعي الحصول على التعويض عن الضرر الذي أصاب البضاعة وذلك بالرجوع على الناقل الذي تعاقد معه أصلا أي المتعاقد الرئيسي والأصلي في عقد النقل البحري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مراد يسعد، المرجع السابق، ص 311-312.

<sup>2</sup> - المادة 802 ق ب ج تنص علي أنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع مند تكفله بها حتى تسليمها إلي المرسل إليه أو ممثله القانوني...".

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، د ط ، دار النشر الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 207.

### 2- الناقل الفعلي:

هو الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد قد يكون تعاقد مع الشاحن ويكون الاتفاق من أجل تنفيذ عملية النقل فقد يكون النقل كيلا وبالتالي يتحمل مسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه الذي أصابه الضرر، وإذا كان التنفيذ جزئي فهنا تكون المسؤولية عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال المرحلة بالذات<sup>1</sup> أما الضرر الذي يحدث خلال مرحلة سابقة أو لاحقة فلا يكون مسؤولا عن البضائع أثناء حدوث الضرر<sup>2</sup>.

من حق الشاحن الرجوع على الناقل المتعاقد أو الفعلي للمطالبة بالتعويض ولناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلي المسؤول عن الضرر بموجب دعوى الرجوع.

### 3- الناقل المتعاقد:

الناقل المتعاقد هو الناقل الرئيسي أي الناقل الذي يبرم عقد النقل البحري مع الشاحن، ويتعهد الناقل للشاحن بتنفيذ العقد النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية، ويكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضاعة من هلاك أو تلف وحتى عن التأخر في التسليم خلال المسافة التي قطعها إلي غاية الوصول بالبضاعة إلي المرسل إليه حسب المادة 765 والتي تنص علي أن "الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة علي الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلي المرسل إليه والي ممثله القانوني ويسال كل الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام بهز ذلك بالتكافل و التضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشر"، في حالة تعدد الناقلين يبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول الأصلي لتنفيذ العقد حسب وثيقة الشحن التي وضعها ويلتزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة عليه، فمن حق المدعي الحصول علي التعويض عن الأضرار التي أصابت البضاعة، وذلك بالرجوع علي احد الناقلين ليدفع له التعويض عن الضرر، ولناقل الرجوع علي باقي الناقلين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه.

### 4- وكيل السفينة:

نصت المادة 609 قانون بحري جزائري علي انه: "يعتبر وكيلًا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجره، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان باتي لا يقوم بها الريان شخصيا و لقيام بالعمليات المتعلقة

<sup>1</sup>- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل 1978، المرجع السابق، ص 65.

<sup>2</sup>- المادة 765 قانون البحري.

باحتميات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة و التي يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء".

### الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تتطلب دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مباشرة عدة إجراءات، إذا فرض علي المدعي قبل اللجوء إلي القضاء للمطالبة بحقه القيام بإجراء جوهري و المتمثل في توجيه إخطار لتبليغ الناقل البحري، ويعتبر الإخطار إجراء سابق لدعوى ويعرف أيضا بالاحتجاج و التبليغ، ولا يتعلق هذا الإجراء بقبول الدعوى أو عدم القبول وإنما بإثبات وقوع الضرر أو عدم وقوع الضرر أثناء تسليم البضائع<sup>1</sup>، و بدون إجراء الإخطار تعبر البضاعة قد سلمت من طرف الناقل إلي المرسل إليه أو ممثله القانوني و هي سليمة وكما موصوفة في سند الشحن<sup>2</sup>، وفي حالة معاينة البضاعة من قبل المرسل إليه و الناقل فلا جدوى من إجراء الإخطار، وتستلزم دعوي المسؤولية المرسل إليه إثبات وقوع الضرر الذي لحق بالبضاعة المنقولة و منسوب إلي الناقل أو احد نوابه أو أتباعه، ليس ذلك فحسب بل يجب إثبات أن الضرر وقع بالبضاعة أثناء حراسة الناقل وتحت سيطرته وقبل تسليمها إلي المرسل إليه في ميناء الوصول، وإذا تم الإبلاغ بعد ذلك عن الضرر إي بعد خروج البضاعة من يد الناقل فانه يتعذر علي المرسل إليه إثبات الضرر.<sup>3</sup>

### أولا: الإخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

#### 1- الإخطارات الخاصة بالدعوى الهلاك التأخر التلف

ويقتضي الأمر التعرف علي الحالات التي يتوجب فيها الإخطار بالهلاك أو التلف وشروط الإخطار، وشكل وميعاد الإخطار و أطرافه ولمن يوجه وفي الأخير الأثر الناجم عن الإخطار.

أ- الحالات التي يجب فيها الإخطار: من حق المرسل إليه أو الشاحن أو من ينوب عنها كوكيل الشحنة أو وكيل العبور بعمل الإخطار للناقل عما أصاب البضاعة من هلاك جزئي أو تلف أثناء وجودها في حراسة الناقل، فالإخطار لا يكون في حالة الهلاك الكلي الذي يفرض عدم التسليم مثل السرقة أو فقدان أثناء النقل، و إنما في حالة العجز أو النقص، وفي حالة وصول البضاعة كاملة ولكنها تالفة تماما كشحن

<sup>1</sup> - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 147.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 621.

<sup>3</sup> - محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص 153.

الخرف أو زجاج في هذه الحالة يمكن إعمال الإخطار لإثبات الهلاك الكلي ، ويوجه الإخطار إلي الناقل سواء كان متعاقد أو ناقل فعلي أو من ينوب عنه كالريان أو وكيل السفينة<sup>1</sup>.

ونص المشرع الجزائري عن حالة الإخطار بنص المادة 790 والتي تنص علي انه: <<إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله، بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت التسليم للبضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستقلة حسبا تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي للناقل البحري عن هلاك البضاعة محققا فيها حضوريا عند استلامه>>

وهذا ما تضمنته أيضا الاتفاقيات الدولية ، فحسب المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل 1924 انه في حالة عدم حصول الإخطار الكتابي للناقل البحري عن الهلاك أو التلف في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة لصاحب الحق فاعتبرت التسليم قرينة نثبت العكس علي أن الناقل قد سلم البضاعة حسب ما جاء بسند الشحن، أما اتفاقية هامبورغ 1978 تنص في المادة 19 علي انه "ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة علي أنها سلمت بحالة سليمة"، المادة 23 من اتفاقية روتردام.<sup>2</sup>

### 1- شكل الإخطار:

يشترط أن يكون الأخطار مكتوبا، وليس شفويا فالإخطار الشفوي لا قيمة له، واشتراط كتابة الإخطار الموجه إلي الناقل جاء مطلق فهو يتحقق ايا كان نوع الكتابة سواء بشكل رسمي مكتوب بالآلة كالكمبيوتر، أو بخط اليد، كما يجوز أن يرد الإخطار في سند الشحن إذا كان التلف ظاهر وتم الإخطار عند

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، 154.

<sup>2</sup> - تنص المادة 23 من اتفاقية روتردام علي أنه "يفترض أن يكون الناقل، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، مالم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، بين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلي الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده".

الاستلام، ويمكن أن يكون الإخطار في شكل برقية أو رسالة موصي عليها، والكتابة لا تعتبر شرط لقبول الدعوى، بل هي شرط لإثبات الضرر عند التسليم، كما يشترط أن يكون الإخطار واضحا ومحددا<sup>1</sup>.

### 2- ميعاد الإخطار:

يختلف ميعاد الإخطار حسب الهلاك أو التلف الظاهر أو الغير الظاهر، فالهلاك الظاهر هو أن الضرر يكون ظاهرا ويمكن ملاحظته بمجرد النظرة أو من المظهر الخارجي، وحسب المادة 790 فقرة 1 قانون بحري جزائري أن الإخطار قد يكون قبل التسليم متى علم المرسل إليه بالضرر اللاحق بالبضاعة، كما نصت عليه اتفاقية بروكسل 1924 في المادة 3 فقرة 6.

أما اتفاقية هامبورغ 1978 فنصت في المادة 19 فقرة 1 أن الإخطار يكون يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلي المرسل إليه، بمعنى أن للمرسل إليه يوم كامل لعمل الإخطار يلي بيوم التسليم ويشترط أن يكون ذلك اليوم الذي يلي التسليم يوم عمل، فإذا كان يوم عطلة امتد الميعاد إلي يوم العمل الذي يليه<sup>2</sup>. إما اتفاقية روتردام نصت علي أن الإخطار عن الهلاك أو التلف الظاهر يكون قبل وقت التسليم أو عنده حسب المادة 23 فقرة 01.

وفي حالة إذا كان الهلاك أو التلف الخفي يجب علي المرسل إليه أو ممثله القانوني توجيه الإخطار خلال ثلاثة أيام كاملة يبدأ سريانها من تاريخ التسليم<sup>3</sup>، ووفقا للمادة 19 فقرة 2 من اتفاقية هامبورغ فعلي المرسل إليه توجيه خط كتابي خلال 15 يوم تكون متتالية من يوم التسليم، ويدخل في حساب المدة يوم العطل، إلا في حالة اليوم الأخير يكون يوم عطلة فلا يدخل في الحساب ويعتد باليوم الموالي للعمل، أما اتفاقية روتردام فالإخطار عن الهلاك أو التلف الخفي يكون خلا سبعة أيام من يوم العمل في مكان التسليم<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص ص 622-623، انظر أيضا في نفس المعني، محمد بهجت قايد المرجع السابق، ص 145.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 623.

<sup>3</sup> - المادة 790 فقرة 2 ق ب ج، وفي نفس المعني المادة 3 فقرة 6 اتفاقية بروكسل 1924.

<sup>4</sup> - تنص المادة 23 فقرة 1 من اتفاقية روتردام علي انه يفترض أن يكون الناقل... قبل وقت التسليم أو عندهن أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.

### 3- أطراف الإخطار:

يقع الإخطار علي عاتق المرسل إليه أو ممثله القانوني أو نائب عنه كوكيل الشحنة أو المقاول البحري إذا عهد إليه تسليم البضاعة<sup>1</sup>، ويوجه الإخطار إلي الناقل الفعلي أو المتعاقد أو نائبه أو إلى وكيل السفينة أو الريان.

#### أ- ممن يوجه الإخطار:

1- المرسل إليه: هو الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة من الناقل في ميناء الوصول، وله الحق في المطالبة بالبضاعة، ويوجه الإخطار للناقل عند ثبوت الخسائر و الإضرار اللاحقة بالبضاعة.

2- ممثل المرسل إليه: هو كل شخص طبيعي أو معنوي يحل محل المرسل إليه بموجب القانون، في استلام البضاعة كوكيل الشحنة المنصوص عليه في المادة 621 ق ب ج انه "يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر و بموجب وكالة من ذوي الحق علي البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكلية و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم" و يمكن أن يكون ممثل المرسل له مقاول التشويش<sup>2</sup>، وكيل العبور وهو المعروف في الجزائر بالوكيل المعتمد لدى الجمارك يكلف عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسليمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها بالإضافة إلي قيامه بكافة الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن ودع الحقوق و رسوم المستحقة وتفقد البضاعة و اتخاذ كافة تحفظات ضد السفينة.<sup>3</sup>

#### ب- لمن يوجه الإخطار:

1- الناقل: يوجه الإخطار إلي الناقل باعتباره المسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة، والى ممثله القانوني حسب نص المادة 790 ق ب ج ويكون الإخطار في ميناء التفريغ.

2- وكيل الناقل: حسب نص المادة 613 "يجوز لوكيل السفينة أن يدعى أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

<sup>1</sup> -مصطفي كمال طه، المرجع السابق، ص 286.

<sup>2</sup> -تنص المادة 923 ق ب ج علي انه "يتخذ مقاول التشويش جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تغليبها".

<sup>3</sup> - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 156.

3-الريان: يوجه التبليغ بالإخطار إلى الریان بصفته ممثلاً للناقل البحري وهو ما نصت عليه المادة 588 ق ب ج" إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة و الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فرع لها يقوم الریان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه، إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلاً آخر عنه".

### 4- اثر الإخطار:

يختلف الإخطار حسب توجيهه من عدمه، فقد يكون قرينة قانونية إذا وجه في موعده القانوني، يعد قرينة علي حصول الضرر أثناء النقل، وعندئذ تفترض مسؤولية الناقل البحري وتكون في الأسباب التالية أن الإخطار لم يدون علي وجه حق، بحيث يثبت أن البضائع قد سلمت بحالتها الوارد في سند الشحن، أو أن الضرر سابق لشحن أو لاحق لتفريغ، أو أن الضرر راجع إلي عيب خفي، في حالة لم يثبت هذا يظل الناقل مسؤولاً وما علي المرسل إليه إلا إثبات الضرر.<sup>1</sup> وقد تكون قرينة بسيطة في حالة افتراض تسليم البضائع من المرسل إليه طبقاً للحالة الموصوفة في سند الشحن، و القرينة البسيطة يجوز إثباتها لكافة طرق الإثبات، لأنها واقعة مادية، ويكون عادة بواسطة خبير أو محضر معاينة حضوري أو شهادة جمركية.<sup>2</sup> ولا يسقط الحق في إقامة الدعوى علي الناقل إلا بتقادم.

### 2: الإخطار بالتأخير

يخضع الإخطار بالتأخير إلي نفس أحكام الإخطار عن الهلاك أو التلف، من حيث اشتراط الكتابة و طبيعة الضرر الذي أصاب طالب التعويض، ومدة الإخطار عن التأخر أطول من ميعاد الإخطار عن الهلاك أو التلف وحسب اتفاقية هامبورغ فان مدة الإخطار حددت 60 يوم متتالية لتاريخ التسليم الفعلي.

### ثانياً: الجهة القضائية المختصة لنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم ينظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية بعكس الاتفاقيات الدولية وضعت أحكام الخاصة بالجهات القضائية لنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، حددت الاختصاص القضائي والاختصاص المحلي.

<sup>1</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص ص 176 - 177.

<sup>2</sup> - أيمن خلفي، المرجع السابق، ص ص 78 - 79.

قرر المشرع الجزائري أن ترفع القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا وحسب قواعد القانون العام حسب المادة 745 قانون بحري<sup>1</sup> ، وبما أن عقد النقل البحري من العقود التجارية فهو بالنسبة لناقل وفي كل الأوضاع يعتبر تجاريا ،ولكن بالنسبة للشاحن والمرسل إليه فقد يكون أو لا يكون لأنه منهم من هو تاجر ومنهم ليس كذلك<sup>2</sup> .

### 1- الاختصاص النوعي:

يرتبط تحديد الاختصاص النوعي "القضائي" في دعوى مسؤولية الناقل البحري بالطبيعة القانونية لعقد النقل البحري من جهة، وبأطرافه من جهة أخرى، وكما اشرنا سابقا أن عقد النقل البحري من العقود التجارية، وبالتالي يعد عملا تجاريا فهو من الأعمال التجارية حسب ما جاء بنص المادة 20 القانون التجاري الجزائري، كما أنه يعد عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية<sup>3</sup> ، وعليه عقد النقل البحري له تكييف مزدوج إذ يعتبر عملا تجاريا ويغض النظر عن القائم به<sup>4</sup> . وقد نصت المادة 32 قانون إجراءات مدنية وإدارية انه " المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام، ويكمن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية والتي تختص بها إقليميا"، كما منح المشرع أيضا للقسم التجاري الاختصاص في الدعاوى المتعلقة بعقد النقل البحري طبقا للمادة 513 قانون إجراءات إدارية ومدنية أنه ينظر القسم التجاري في المنازعات البحرية وفقا للقانون التجاري و البحري.

### 2- الاختصاص الإقليمي:

الاختصاص الإقليمي هو اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات، وتحديد الدعوى بحسب المكان أو المركز أو المقر، وكما اشرنا أعلاه في المادة 745 ق ب ج أن القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري تكون أمام الجهات القضائية المختصة، ويؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في

<sup>1</sup> -تنص المادة 745 ق ب ج علي انه : "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"، الملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص علي الجهة القضائية المختصة نوعيا أو إقليميا مما يجعلنا نرجع للقواعد والنصوص التي جاءت في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 397.

<sup>3</sup> - تنص المادة 3 فقرة 5 ق ت ج أنه "يعد عملا تجاريا بحسب شكله... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

<sup>4</sup> - كميلا أعراب، المرجع السابق، ص 178.

دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك، ومنه فإن للمدعى الخيار باللجوء إلى المحاكم عند حدوث الضرر إما موطن المدعى عليه، أو آخر موطن له إذا كان الموطن غير معروف، في حال اختيار الموطن فيؤول الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها موطن المختار.

أما في ظل الاتفاقيات الدولية فقد حددت الاختصاص الإقليمي في دعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع اتفاقية هامبورغ 1978 فإن الاختصاص القضائي يتحدد بالمحل الرئيس لعمل المدعى عليه وإن لم يكن محل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة، ويكون إبرام العقد عن طريق أي منها، أو بمحكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو آخر مكان يعين لهذا الغرض في عقد النقل<sup>1</sup>.

ومن أجل تفادي هذه النتيجة والتي لا تخص الجزائر فقط وقد عملت الدول النامية خاصة لمواجهة الوضع بوضع أحكام تتعلق بالاختصاص القضائي بنصوص اتفاقية هامبورغ على نحو بعقد الاختصاص لمحكمة معينة ووفقا لما جاء بنص المادة 21 من الاتفاقية وقد أعطت في فقرتها الأولى الحق للمدعي الخيارين عدة محاكم على اختيار المحكمة التي يكون فيها المقر الرئيسي للمدعى أو مكان إبرام العقد وأن يكون له مقر عمل أو فرع أو وكالة عن طريقها أو ميناء الشحن والتفريغ أو مكان وبهذا الاختيار من المدعى لهذه الأماكن يؤدي إلى عقد الاختصاص لقضاء أحدي الدول وعليه وإقليميا ينظر في النزاع، وواضح أن الاتفاقية لم تسلب للقضاء الوطني اختصاصه وإنما أعطى للمدعى الاختيار<sup>2</sup>.

إن قواعد روتردام 2009 هي أيضا نصت على الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع نصت المادة 66 من هذه الاتفاقية على أنه إذا لم يتضمن عقد النقل البحري اتفاقا بشأن اختيار حصري للمحكمة يتمثل لأحكام المادة 67 أو 72 حق للمدعى أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل :

أ- أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها احد الأماكن التالية: مقر الناقل، مكان تسليم المتوق عليه في العقد، مكان التسليم المتوق عليه في العقد، ميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة أو ميناء التفريغ.

<sup>1</sup> محمد فتاحي، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، المرجع السابق، ص 524.

ب- أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها الاتفاق المبرم بين الشاحن و الناقل.

### الفرع الثالث: التحكيم في نزاعات النقل البحري للبضائع

يعرف التحكيم بأنه الاتفاق بين الأطراف علي طرح النزاع أمام هيئة المحكمين بدلا من طرحه أمام القضاء واللجوء إلى التحكيم يعتبر طريقا فصلا في حل النزاعات التي تنشأ في نطاق التجارة الدولية بالتحديد وبسبب ما فيه من سرعة لحسم النزاع<sup>(1)</sup> وتقليص النفقات لذلك يتنازل الأطراف عن دفعهم في عرض النزاع أما القضاء وكذلك لتتجاوز المشاكل التنزع القضائي والقانوني ولما يمتاز به أشخاص مختصين ولهم خبرة في النقل البحري فلا تتوفر هذه الخصائص والخبرة في القاضي<sup>2</sup>.

لم تتعرض اتفاقية بروكسل لعام 1924 لموضوع التحكيم سواء فقي نصوصها الأصلية أو التعديلات التي أدخلها عليه لم تضع أحكام تتعلق بالفصل في النزاع عن طريق التحكيم.

أما اتفاقية هامبورغ فنظمت مسألة التحكيم بوضع شروط التحكيم الخاصة بعقد النقل البحري وجواز اللجوء لتحكيم<sup>3</sup>.

جواز الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم سواء أثناء النزاع أو بعده و يكون مكتوبا وواضحا.

تضمنت مشاركة الإيجار على إحالة المنازعات بموجب شرط التحكيم مع صدور سند الشحن إسنادا إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة أنه ملزم لحامل سند الشحن ولا يجوز للناقل الاحتجاج لهذا النص تجاه حامل السند.

كما أعطت المدعى الحرية في اختيار مكان مكان إجراء التحكيم فقد يكون في المركز الرئيسي للمدعى عليه أو في مقر الإقامة أو ميناء الشحن أو التفريغ<sup>4</sup>.

وبالنسبة للقانون الواجب التطبيق فقد ألزمت اتفاقية هامبورغ في المادة 22 فقرة الرابعة على الهيئة بتطبيق القواعد الوارد في الاتفاقية في النزاع المطروح عليها.

<sup>1</sup>- لطيف جابر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري ، المرجع السابق، ص 180.

<sup>2</sup>- أبو زيد رضوان، الأسس العامة في التحكيم التجاري الدولي، د ط ، دار الفكر العربي، القاهرة، 1981، ص 34.

<sup>3</sup>- سعيد يحي ،مسؤولية الناقل ، المرجع السابق، ص 81.

<sup>4</sup>- المادة 22 من اتفاقية هامبورغ 1978.

\*الملاحظة أن المشرع الجزائري لم ينص في التقنين البحري عن التحكيم بل أخذ أطراف عقد النقل البحري مما جاء فيه قانون

أما المشرع الجزائري ترك المجال للأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق وذلك حسب مانص عليه بالمواد في قانون الإجراءات المدنية والإدارة وبهذا فهو ترك المجال المفتوح أمام الأطراف لاختيار القانون المنظم لنزاع، كما أن الاتفاقية هامبورغ تجيز مخالفة الأحكام الواردة في المادة 22 من الاتفاقية إذ حصل اتفاق بعد قيام النزاع،<sup>1</sup> فالاتفاقية عملت على حماية الطرف الضعيف .

### المطلب الثاني: انقضاء الدعوى ونهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

أعطت التشريعات لناقل وسائل أخرى لدفع بها مسؤوليته وهي وسائل الدفع بعدم الاحتجاج أثره رد الدعوى أو يقتصر أثره على مجرد قلب عبء الإثبات تبعاً لموقف التشريعات والاتفاقيات الدولية كما أنه من وسائل الدفع بالتقادم ويعتبر من الدعوى التي تلجأ إليها المدعى لتخلص من التزامه وهو ما سنتطرق له من خلال هذا المطلب وسوف نعالج في الفرع الأول الدفع بعدم الاحتجاج ثم تقادم الدعوى الفرع الثاني. وفي الأخير نتطرق إلى نهاية مسؤولية الناقل البحري الفرع الثالث.

#### الفرع الأول: الدفع بعدم الاحتجاج عدم «قبول الدعوى»

يعطى الناقل إمكانية رد الدعوى التي يقيمها المرسل إليه مطالباً بتعويض الأضرار التي حصلت إذ لم يقيم باحتجاج يثبت فيه نوع الضرر، إذ تسلم المرسل إليه البضائع دون تحفظ على التلف أو الهلاك الجزئي للبضائع ما لم يثبت المرسل إليه الشيء وتقييم الدعوى وسقوط الدعوى هنا هو إهمال المرسل أو المرسل إليه في فحص البضائع عند تسلمها من الناقل في مكان الوصول وإهماله التحفظ بشأن ما لحق بها من هلاك أو تلف عند التسليم<sup>2</sup> ونطاق سريان مبدأ عدم الاحتجاج لا يتحقق إلا في حالتها الهلاك الجزئي للبضاعة والتلف وعليه لا يسري المبدأ في حالة الهلاك الكلي وسبب أن الرخصة الممنوحة للناقل في حالتها النقص والتلف قد يضحى الناقل فلا علم بحصولها، أما الهلاك الكلي لم يقيم التسليم إلى المرسل إليه وهنا يكون عالم هذا الهلاك، وهذه الدفوع التي يدافع لها لإبعاد المسؤولية ويصعب الاحتجاج بين نوع الضرر البضائع التي لم تسلم إلى المرسل إليه<sup>3</sup>.

إذ تسلم المرسل إليه البضاعة دون تحفظ كان ذلك قريبا على أنه استلمها بالوصف المذكور في سند الشحن مع حقه بنقص تلك القرينة بالدليل العكس ومن جهة الثانية يجوز للناقل أن يدفع في مواجهة المرسل

<sup>1</sup> - تنص المادة 22 فقرة 06 اتفاقية هامبورغ على ما يلي: «ليس في أحكام المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري».

<sup>2</sup> - هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 83.

<sup>3</sup> - سميحة القليوني، موجز القانون البحري، ط1، مكتب القاهرة الحديثة، القاهرة، 1996، ص 406.

إليه بعدم قبول دعوى المسؤولية طالما أنه سلم البضاعة إلى المرسل إليه وحصل على براءة ذمته<sup>1</sup> وعند انقضاء مدة التسليم دون أن يدعى المرسل إليه بوجود العيب في البضاعة لا تستطيع المحكمة أن تقضي من تلقاء نفسها و يتمسك الناقل أمامها بهذا الدفع لأنه لصالح الناقل وليس النظام العام.

الدفع بعدم القبول يقوم على قرينة نزول المرسل إليه عن الدعوى، فلا مجال لدفع إذا انتفت هذه القرينة والتي تنفي امتناع المرسل إليه المنقول عند الوصول أو في حالة الهلاك الكلي ويمكن افتراض النزول عن الدعوى وفي حالة تحفظ عند التسليم، فمعنى ذلك الاحتفاظ بحق إقامة الدعوى وفي كل الحالات لا يفقد المرسل إليه حقه في إقامة الدعوى لعدم نزوله سواء كان صراحة أو ضمناً بل يبقى له حق بالتعويض حتى يسقط بالتقادم.

أما في التشريع الجزائري فقد أقر على أن المرسل إليه إذا لم يقدم تحفظات إلى الناقل أو قدمها في وقت متأخر فحسب المادة 790 ق ب ج تعتبر البضائع المسلمة، كما وردت في سند الشحن إلا إذا اثبت العكس، وتقديم دليل عن الخسائر يكون بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير والمقرر قانوناً، في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه بتبليغ الكتابي وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مسلمة حسب الوصف في سند و لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فتبلغ عنها خلال ثلاثة أيام وعدم تقديم المرسل إليه التحفظات لا يؤدي على سقوط حقه<sup>2</sup>.

وبالرجوع إلى القواعد العامة فإن القواعد لإجرائية للإثبات تتعلق بالنظام العام لا تجوز مخالفتها كسماع الشهود أو الجهة المختصة أما القواعد الموضوعية للإثبات لا تعتبر من النظام العام وبالتالي جواز مخالفتها مقدماً أو التنازل صراحة أو ضمناً أثناء النظر في الدعوى كما يتم الاتفاق على تعديل عب الإثبات<sup>3</sup>.

أما اتفاقية بروكسل بطلب الدفع بعدم الاحتجاج وألزمت المرسل إليه بعمل الاحتجاج عند تسليم البضائع إذ متضرر وفيها نصى كما أن اتفاقية اتجهت بنفس اتفاقية بروكسل واعتمدت العامل على عدم الاحتجاج على أنه قريبة إما لصالح الناقل أو ضده أي الأثر يقتصر على عبئ الإثبات ابتعدت عن القوانين القديمة برد الدعوى.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، الوسيط في شرع قانون التجارة، المرجع السابق، ص 395.

<sup>2</sup> نبيل صقل قرار، 143090 بتاريخ 1996/07/9 ص 95 المرجع السابق، ص 172.

- قرار المؤرخ 1996/10/22 ملف رقم 1420584 منشور ب لاجتهاد القضائي للغرفة التجارية عدد خاص القانون البحري مدعم باجتهادات القضائية منقول عن سخري بويكر، ص 178.

<sup>3</sup> يسعد مراد، المرجع السابق، ص 353.

### الفرع الثاني تقادم الدعوى:

تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية أحكاما خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في مادة النقل البحري الناشئة عن عقد النقل للبضائع بحرا ومن الموضوع التي يلجأ إليها المدعي عليه الناقل لتخلص من التزاماته بالتعويض، الدفع بتقادم المسؤولية وعليه فما هو أساسي التقادم ونطاقه والمدة المحدد قانوننا حسب التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية من القواسم المشتركة بين النظم القانونية المقارنة ميلها جمعيا على إرساء مدد تقادم قصيرة لدعوى مسؤولية الناقل و التقادم لا يقوم على قرينة الوفاء وإنما الرغبة في السرعة إنهاء المنازعات وهذا الحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة وخشيت من ضياع معالم الإثبات<sup>1</sup>.

فرض المشرع الجزائري تقادم بمدة قصيرة وهي سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه حسب نص المادة 742 قانون البحري الجزائري وأما للدعوى المتعلقة بال فقدان أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة فقرر المشرع الجزائري أن مدة تقادمها قصيرة والتي يمكن أن ترفع ضد الناقل وهي مدة سنة واحدة<sup>2</sup>.

كما ينص المشرع الجزائري في المادة 744 "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على إلا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون السلم هو نفسه تبلغ الدعوى".

كما نصت اتفاقية بروكسل في المادة الثالثة فقرة 6 انه " مع عدم الإخلال بالفقرة سادس إلا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من التسليم البضاعة أو التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة بعد قيام سبب الدعوى".

يتضح من خلال المادة بان التقادم الدعوي السنوي كل مسؤولية أي كان نوعها فاتفاقية بروكسل حددته من يوم التسليم بينما القانون الجزائري لم يحدد تاريخ بداية السريان.

أما التقادم في اتفاقية هامبورغ 1978 جاءت بأن مدة التقادم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بسنتين قيام الناقل بتسليم البضاعة أو جزء منها وفي حالة قوم التسليم البضائع يكون من آخر يوم.

1- إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطن والاتفاقيات الدولية "دراسة مقارنة" ، ط، دار الجامعة الجديدة لنشر الإسكندرية، 2009، ص 133.

<sup>2</sup> - المادة 743 ق ب ج.

وحسب المادة 20 من اتفاقية هامبورغ على ما يلي :

- يسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين.

- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها أو في حالات عدم تسليم من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

- لا يدخل اليوم الذي تبدأ معرفة التقادم في حساب المدة والملاحظ أن الفرع الجزائري أخذها جاءت فيه اتفاقية هامبورغ من حيث بدأ سريان التقادم<sup>1</sup>.

تقام الدعوى المسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام 2009 فعملت مدة التقادم الدعوي سنتين تسري من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أما في الحالة التي لا يتم فيها التسليم تسري حسب اتفاقية روتردام التقادم الدعوى من آخر يوم كان يجب التسلم فيها<sup>2</sup>.

وعن تمديد مدة التقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع بأنه يجوز لأحد الأطراف الذي تقوم للمطالبة بتعديد ويكون ذلك في أي وقت أثناء سريانها ويتوجه إعلان المطالب حسب نص المادة 63 من اتفاقية روتردام.

### الفرع الثالث: نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر تسليم البضائع في النقل البحري من أهم و اخطر المراحل تنفيذيا ، و عقد النقل البحري شأنه شأن العقود الرضائية ذات الالتزامات التعاقدية المتبادلة ،بنقضي بمجرد تنفيذ الأطراف إلي التزاماتهم،فان كان التزام الشاحن شحن البضاعة وتلقي الأجر فان التزام الناقل هو نقل البضاعة من ميناء الشحن إلي ميناء الوصول في الوقت المتفق عليها و تسليمها إلي المرسل إليه أو ممثله القانوني وبالتالي نهاية مسؤولية الناقل البحري،إن فكرة نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع أثارت جدلا كبير نظر لخطورته وباعتبارها أهم مرحلة

<sup>1</sup>-المادة 742 ق ب ج.

<sup>2</sup>-تنص المادة 62 روتردام على ما يلي >لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية هذا انقضاء فترة قدرها سنتين.

- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة "في اليوم الذي سلم جزء منها في آخر يوم كان ينبغي أن يسلم فيه البضائع ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه".

من مراحل العقد، واختلفت التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية لأنها لم تأخذ بأحكام موحدة فيما يخص تحديد نهاية مسؤولية الناقل البحري، مما نتج عنه اختلاف في تطبيق الأحكام بين الفقهاء وتجسيد مختلف الأحكام الفاصلة في المنازعات الناشئة عن هذه المسؤولية.<sup>1</sup>

نظم المشرع الجزائري في المزداد من 802 إلى 812 قانون بحري بعملية أساسية وهي تسليم البضائع إلى المرسل إليه ووضع البضاعة تحت تصرفه وهي العملية القانونية، هي ذات شقين الأول وضع الناقل البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو ممثله القانوني، بمعنى استلمها من صاحب الحق، والشق الثاني التحقق من البضاعة و قبولها و هذا القبول يحدد أن المرسل إليه استلمها قانونيا، وبهذا تنتهي مسؤولية الناقل البحري للبضاعة التي عهد علي نقلها، ولكن تبقى مسؤوليته في حالة إصابتها بهلاك أو تلف أثناء عهده.<sup>2</sup>

كان للمحكمة العليا الدور الكبير في إبطال العديد من الأحكام و القرارات القضائية وحددت نهاية العقد وبالتالي نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع ورفعت اللبس أمام غياب النصوص القانونية في التشريع الجزائري واستق الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية بأن مسؤولية الناقل تنتهي بمجرد التسليم إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، ونقسم اجتهاد المحكمة العليا إلى ثلاثة اتجاهات: انتهاء مسؤولية الناقل عند تفرغ البضاعة، وأن أي ضرر يصيب البضاعة يكون تحت مسؤولية المؤسسة المينائية، كما أن مسؤولية الناقل تنتهي عند قبول المرسل إليه للبضاعة.

بالإضافة إلى انتهاء مسؤولية الناقل عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يحق له الرجوع علي المؤسسة المينائية.<sup>3</sup>

إن نهاية المسؤولية تنتهي بتسليم في الظروف العادية، أما الحالة الاستثنائية هي عدم قبول المرسل إليه استلام البضاعة أو عدم حضوره فلناقل حق إيداع البضاعة في المستودع ويكون علي نفقة المرسل إليه

<sup>1</sup> - سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع المنقولة بحرا في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المجلد ب، العدد 46، مجلة العلوم الإنسانية، ديسمبر 2016، ص 303.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق ص 51.

<sup>3</sup> - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص ص 114 - 115.

ويتم إعلام الشاحن بالأمر أو المرسل إليه إذا كان معروف وبهذا تنتهي مسؤولية الناقل البحري<sup>1</sup>، وبالتالي قيام الدعوى القضائية.<sup>2</sup>

أما نهاية مسؤولية الناقل البحري حسب اتفاقية بروكسل 1924 تنتهي لحظة أو وقت نهاية تفريغ البضاعة، أما اتفاقية هامبورغ فان الناقل يكون مسؤولاً عن البضاعة من ميناء الشحن وأثناء النقل والي غاية التفريغ.

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 793 علي انه: " إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، و إذا كان غير معروف، فيودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين علي نفقة و تبعة المرسل إليه،و يقوم فوراً إعلام الشاحن بذلك و المرسل إليه إذا كان معروفاً."

<sup>2</sup> -سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع المنقولة بحرا في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق،ص308.

\*انظر الملحق رقم04:نسخة تنفيذية صدور حكم عن عدم تسليم البضاعة من طرف المرسل إليه و تركها بالمستودع.

### خلاصة الفصل الثاني

تشكل مسؤولية الناقل البحري العمود الفقري لعقد النقل البحري، وسعي المشرع الجزائري إلي تنظيم أحكام هذه المسؤولية من خلال النصوص التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية بان طبيعة المسؤولية عقدية وأساسها الخطأ المفترض أو الإهمال و يلزم الناقل ببذل عناية و تحقيق نتيجة ولا يمكن تطبيق القواعد التقصيرية في أي حال من الأحوال حتى لو صدر الخطأ أو غش من الناقل فقواعد المسؤولية عقدية ، بالإضافة إلي أن نطاق المسؤولية فنطاق الزمني لمسؤولية هي المدة التي تبدأ مسؤولية الناقل من لحظة تسليم البضاعة إلي غاية تسليمها إلي المرسل إليه ويسال الناقل عن ثلاث حالات حالة الهلاك والتلف أو التأخر في الوصل حسب النطاق المادي ، كما تسري الأحكام علي الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي وهو المعروف بالنطاق الشخصي ويعفي الناقل من المسؤولية سواء بالإعفاء القانوني أو الاتفاقية بسبب الظروف التي منعت من وصول البضاعة وإذا إلي إصابتها بضرر كان خارج إرادة الناقل وتحديد مسؤوليته كذلك يخضع التعويض للقواعد العامة عن الضرر الذي لحق الشاحن، في حال نشوب نزاع بين الناقل وشاحن فان القضايا ترفع أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً وقد يلجا الأطراف إلي تحكيم.

الختمة

يتجلى لنا بعد الانتهاء من الدراسة أن موضوع عقد النقل البحري للبضائع ذو أهمية بالغة، إذ يحتل مكانة مرموقة في مجال التجارة العالمية، وبدونه لا تتحرك التجارة بشكل اللازم والمنتظم، فهو يعد عصب التجارة البحرية لدول سواء علي النطاق الداخلي او النطاق الدولي، نظر لحجم السلع وكميات المبادلات التجارية التي تتم بين مختلف دول من خلال عقد النقل البحري.

كما يعتبر عقد النقل البحري من العقود التي حازت علي اهتمام التشريع الوطني خاصة وأن الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة علي الاستيراد ما يجعلها دولة شاحنة، تعتمد علي خدمات الناقلين من خلال شحنها للبضائع وتفريغها في المواني الجزائرية، ولذلك كان لابد من تنظيم نصوص قانونية تواكب التطور الحاصل خاصة بعد انضمام الجزائر إلي اتفاقية سندات الشحن 1924، و ما يعكس اهتمام المشرع الجزائري بالانفتاح علي الأسواق العالمية خاصة السعي لمسايرة نهج اقتصاد السوق الذي تتبناه الدول بعد تخليها عن الاقتصاد الاشتراكي، وتجلي ذلك في تعديل القانون البحري مرتين الأول في سنة 1998، أما المرة الثانية فكان في سنة 2010، أما الاهتمام الدولي فتبنته كل من اتفاقية بروكسل لتوحيد سندات الشحن 1924 وكذا اتفاقية هامبورغ 1978 وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009 والتي عملت علي تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري

يمكن القول بأن عملية نقل البضائع بحرا من ميناء إلي لأخر يكون بإبرام عقد النقل البحري للبضائع بين كل من الشاحن والناقل البحري، فإدا ابرم العقد صحيحا رتب التزامات علي عاتق أطرافه سواء الشاحن أو الناقل البحري، إذ يعتبر التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء إلي آخر، مكمل لالتزامات الشاحن الذي يلتزم بتسليم البضائع للناقل البحري ودفع الأجرة، ورغم أن عقد النقل البحري من العقود الملزمة إلي جانبيين إلا أن الواقع العملي يفرض طرف ثالث المرسل إليه وهو صاحب البضاعة.

يجب علي الناقل البحري أن يقوم بإيصال البضاعة محل المتفق عليه ومن أهم التزاماته وصول البضاعة سليمة وإلا قامت مسؤوليته في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر في الوصول، إلا انه تمت مراعاة طبيعة تنفيذ هذا العقد نظر للتعرض إلي مخاطر الملاحة البحرية، ما جعل الناقل يحضى بالعديد من الإعفاءات من مسؤولية وتحديد التعويض، وبحق للمتضرر فض النزاع سواء باللجوء إلي القضاء لحماية الطرف المتضرر وضمان حقوقه، أو عن طريق اللجوء إلي التحكيم نظر لدور الفعال والهام الذي يلعبه لفض المنازعات التجارية الدولية.

ينتهي عقد النقل البحري ومسؤولية الناقل البحري للبضائع بوصول البضاعة سليمة إلى ميناء التفريغ حسب اتفاقية بروكسل 1924 بعكس ما جاء بيه المشرع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978 وقواعد روتردام 2009 فان مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بالتسليم القانوني لصاحب الحق.

رغم ما قامت بيه الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري بتنظيم عقد النقل البحري للبضائع بصفة خاصة، والعلاقة بين أطراف العقد بصفة عامة إلا أنه يوجد اختلاف فيما بينها من حيث التنظيم هذه العلاقة، وقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

1- إن المشرع الجزائري أخذ بأحكام معاهدة بروكسل في حماية الناقلين البحرين وذلك بمنحه الكثير من الإعفاءات بالرغم من أن الجزائر تعتبر من الدول الشاحنة

2- غلب المشرع الجزائري مصلحة الناقلين من خلال نص المادة 812 بجواز الاتفاق علي تحديد المسؤولية خارج الرحلة البحرية من العقد وهاد الشرط مجحف في حقوق الشاحنين.

3- وجود اختلاف بين مبالغ التعويض التي تلتزم علي الناقل بأدائها للمضروور عند قيام المسؤولية في كل من القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.

4- لم ينص المشرع الجزائري علي التحكيم في القانون البحري كوسيلة يلجأ إليها الأطراف في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري لفض النزاعات، مما يجعل اللجوء إلي القواعد العامة في هذا المجال بخلاف اتفاقية هامبورغ 1978 و قواعد روتردام التي نصتا علي جواز اللجوء إلي التحكيم لحل المنازعات المتعلقة بنقل البضائع بحر، خاصة ما يتعلق بمسؤولية الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضائع للمرسل إليه

ومن خلال النتائج توصلت الدراسة إلي التوصيات التالية:

1- لا بد من حذف الخطأ الملاحي من قائمة الحالات المعفاة للناقل البحري، وكذلك يجب استبعاد الإعفاء من المسؤولية بسبب الإهمال أو الخطأ، بالإضافة أنه يجب تطبيق أحكام مسؤولية الأضرار الناتجة عن التأخر في التسليم البضاعة من خضوعها إلي الأحكام العامة وجعلها تخضع لنفس قواعد مسؤولية الهلاك أو التلف.

2- علي المشرع إعادة النظر في نصوص القانون البحري والنص علي مادة تجيز وتنظم لجوء الأطراف إلي التحكيم البحري بذل من الاعتماد علي القواعد العامة التي نص عليها قانون الإجراءات المدنية والإدارية، كما

نوصي المشرع بتوسيع من نطاق الاختصاص القضائي لدعوى المسؤولية مما يتيح للشاحن الخيار في رفع الدعوى أمام المحكمة التي تناسبه.

3- علي المشرع الجزائري تعديل بنص المادة 742 المتعلقة بالتقادم، بحيث تصبح مدة التقادم أطول مما هو مقرر، بالإضافة إلي مدة تقديم الإخطار بأن تكون أكثر من ثلاثة أيام والأخذ بما جاءت بيه اتفاقية هامبورغ وجعلها خمسة عشر يوم.

4- يجب إنشاء شركات شحن دولية مع معدات موحدة وذات تكنولوجيا متطورة وتوسيع استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة والاهتمام بالجانب التدريبي و التكويني سواء لليد العاملة بالموانئ البحرية وموظفين ذوي خبرات عالمية.

علي المشرع الجزائري التدخل لتعديل بعض النصوص وتدارك النقائص وسن قوانين تتماشى والحركة الاقتصادية، بالإضافة إلي الانضمام إلي الاتفاقيات الدولية كاتفاقية هامبورغ خاصة أن الجزائر من الدول الشاحنة التي تنظر إلي أهمية تنمية تجارتها في مناخ اقتصادي أفضل ، ومواكبة التطور الحاصل في ميدان التجارة البحرية، خاصة و أنها تطمح لدخول التجارة الدولية العالمية و الانفتاح علي الأسواق العالمية الدولية فلا بد من مواكبة التطور التكنولوجي الحاصل.

# قائمة الملاحق

الملحق رقم 01:

نموذج لبيانات سند الشحن

لبضاعة "الطلاء"

# SARL SOLVENT PAINT

ZONE DE DEPOT HAMROUCHE HAMOUDI LOT : 30/08 COMMUNE  
HAMADI KROMA -SKIKDA-ALGERIE

Mobile : 00213 5 50 37 35 32

Gmail : [maachiar.fnac@gmail.com](mailto:maachiar.fnac@gmail.com)

Skikda le : 29/04/2018

A MONSIEUR L'INSPECTEUR DE VISITE DES DOUANES  
Port de SKIKDA

## ENGAGEMENT

Je soussigne Mr : **MAACHIA REDA**, gérant de la **SARL SOLVENT PAINT** m'engage par la présente à vous transmettre l'attestation bancaire de rapatriement de devise concernant notre exportation de diluant à destination **EMIRATS ARABES UNIS**

Objet de la facture EXP 003/2018 du 29/04/2018 à un montant de 7231.00 Euros.

Veillez agréer, Monsieur l'inspecteur à mes meilleures salutations.

Signature :



MAACHIA Reda  
Gérant

الملحق رقم 02:

إشعار لوصول البضاعة



## Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl

Cite Beni Malek, 2<sup>e</sup>me Etage, 21000 SKIKDA  
I.F.: 000016001303265 RC: 16/00-0013032B00 Art: 21012516801  
Tel : 038 76 45 13/15 Fax: 038 76 45 12  
Banque.: AGB 632 00101 525220 1208 31 Capital: 3 600 000.00 DA

### AVIS D'ARRIVEE

Ref: Navire: BENEDIKT RAMBOW voy YS738R Escale: 17/04/033 Accostage: 24/09/2017. Gros: 2165 B/L: MSCUY744160 Nbr Conteneur(s): 20 / 12,40: 0 Nbr Colis: 240 Poids Brut: 245 680,00 KG TARE: 26 400,00 KG Port de Chargement: ESCAR  Qual: 1, Poste: 1 Lieu de Livraison: PORT SEC	Cliant:  S01794 SARL MOFVET SET
---	---

Article	Description Marchandise
38	12 TC 20 STC 240 PALLET OF MCP-MINISEMOULETTE-ES SAC STEP 25KG PAL 1T TRAITEE

Fret et Debours	Montant (DZD)
Fret	5 525,52
Peages	1 006,00
Timbre sur B/L	

Produits	Montant (DZD)
Prest. Agence Imp	270 000,00
Total Produits	270 000,00
Montant TVA (19%)	51 300,00
Total Debours	6 525,52
Total TTC (DZD)	327 825,52

En cas de paiement en especes, montant du timbre: 2 500,00 DZD

Edite le 25/09/2017 11:13:24

Veuillez vous munir du connaissance original endosse au moment de l'echange. Dans le cas d'un connaissance original « a ordre » un endossement lisible et complet est indispensable pour l'operation d'echange. Avant de proceder aux formalites d'echange, vous etes invites de transmettre a nos services vos coordonnees et celles de vos clients incluant leur NIF. Tous les reglements de nos factures doivent se faire par cheque, virement ou versement en especes.

Tarifs Surestaries pour les chargements apres le 01/01/2017

Conteneurs Standards/High Cube, Franchise 15 jours, Mont. Depot avance sur Cntr : 150 000,00 DA 20' / 300 000,00 DA 40'  
-Du 16eme au 22eme jour 20' 41\$ USD/Jr 40' 36 USD/Jr, Du 23eme au 70eme 20' 36USD/Jr 40' 72 USD/Jr, A partir du 71eme jour 20' 56 USD/Jr 40'  
Equipements Speciaux (Open Top, Flat, Tank, Plateforme), Franchise 15 jours, Mont. Depot avance sur Cntr : 175 000,00 DA 20' / 350 000,00 DA 40'  
-Du 16eme au 22eme jour 20' 20 USD/Jr 40' 40 USD/Jr, Du 23eme au 70eme 20' 40USD/Jr 40' 80 USD/Jr, A partir du 71eme jour 20' 60 USD/Jr 40'  
Conteneurs Frigos (Reefers), Franchise 3 jours, Mont. Depot avance sur Cntr : 200 000,00 DA 20' / 400 000,00 DA 40'  
-Du 4eme au 15eme jours 20' 55 USD/Jr 40' 110 USD/Jr, A partir du 16eme jour 20' 110 USD/Jr 40' 220 USD/Jr

Les frais de surestaries des conteneurs doivent etre payes au plus tard 07 jours calendaires apres leur restitution.  
Les dommages constatés a l'enlevement doivent etre signifiés et constatés de facon contraidictoire a l'Expert Maritime dont les coordonnees figurent sur l'interchiel.  
Les conteneurs doivent etre restitués sans dommages, propres, sans aucune trace d'ecoulement de produits et sans residus d'emballage. Dans le cas contraire, tous les frais en decoulant seront a la charge du client. Les etiquettes des produits dangereux doivent etre retirees completement du conteneur avant la restitution.  
La Sarl MSC A n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientele de l'arrivee de leurs marchandises.

الملحق رقم 03:

نموذج عن الالتزام بتوصيل

البضاعة



**الملحق رقم 04:**

**صدور حكم عن عدم تسليم  
البضاعة من طرف المرسل إليه و  
تركها بالمستودع**



البضاعة الموجودة بداخلها ، و العمل بمكان وجود الحاويات أصبح لا يطاق ، و عليه تلتمس في الشكل قبول الدعوى ، و في الموضوع الزام المدعى عليه بأخذ بضاعته محل أمر التحويل الصادر عن مصالح الجمارك لولاية سكيكدة الحامل رقم 52 المؤرخ في 13-05-2010 ، و المتكون من 06 حاويات معبأة بعلب الطماطم المركزة و المستلمة من المدعية بتاريخ 29-06-2010 ، و المسجلة تحت رقم 25 من سجل الايداع التابع للمدعية ، و الزام المدعى عليه بأن يدفع للمدعية مبلغ قدره 12.000.000,00 دج مقابل مستحقات التخزين والتسيير ، و

1.000.000,00 دج تعويض عن مختلف الأضرار .  
- وبموجب أمر تحويل ملف صادر من رئيس المحكمة تم تحويل ملف القضية من القسم المدني إلى القسم التجاري ، و تم تكملة المصاريف القضائية ، طبقا للمادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

- و بموجب مذكرة جوابية مؤرخة لجلسة 10-02-2015 تقدمت بها المدعى عليها المباشرة للخصام بواسطة محاميها الاستاذ ز. ، جاء فيها أن المدعى عليه صاحب شركة EURL FINANCE استوردت بضاعة تتمثل في معجون الطماطم بعدد 06 حاويات ، و التي صدر بموجبها مقرر رفض دخول المنتج من مديرية التجارة لولاية سكيكدة بتاريخ 13-05-2010 ، و المدعى عليه لما تبين و أن البضاعة صدر بشأنها مقرر رفض الدخول اتصل المدعى عليه مخبرا اياه بوضعية البضاعة ، و حول ارجاعها له فأعطى الموافقة على أن تحول إلى زبائن آخرين بلبيبا ، تم الاتفاق معهم على استقبال البضاعة ، و على اثر ذلك اتصل المدعى عليه بالمدعية مخبرا اياها بتحويل البضاعة المخزنة عندهم ، غير أن الرد من جانب المدعية كان الرفض لأسباب أمنية ، هذا الرفض تسبب في ابقاء البضاعة بمخازن المدعية طيلة هذه المدة ، و اذا كان بالإمكان نقل البضاعة في خلال مدة ما بين 03 الى 06 أشهر الى ليبيا ، و من ثم فالمدعية هي المسؤولة عما ترتب من نتائج سلبية للبضاعة ، و فترة تخزينها ، و عليه تلتمس في الشكل ترك النظر للمحكمة ، و في الموضوع رفض الدعوى لعدم التأسيس ، مع جعل المصاريف على عاتق المدعية.

- و بموجب مذكرة جواب مؤرخة لجلسة 17-02-2015 تقدمت بها المدعية تمسكت فيها بما جاء في مذكرتها الافتتاحية ، مع الأخذ بما ورد في مذكرة الحال.

- و عرضت المحكمة الوساطة على الطرفين طبقا للمادة 994 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و تم رفضها.

- وبعد اكتفاء الأطراف وضعت القضية للنظر فيها و النطق بالحكم الآتي بيانه بجلسة 24-03-2015.

### **\*\*وعليه فإن المحكمة\*\***

- بعد الاطلاع على ملف القضية والوثائق المرفقة به.
- بعد الاطلاع على أحكام قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.
- بعد الاطلاع على أحكام القانون المدني والقانون التجاري.
- بعد النظر في القضية طبقا للقانون.
- حيث أن المدعية التمسست في الشكل قبول الدعوى ، و في الموضوع الزام المدعى عليه بأخذ بضاعته محل أمر التحويل الصادر عن مصالح الجمارك لولاية سكيكدة الحامل رقم 52 المؤرخ في 13-05-2010 ، و المتكون من 06 حاويات معبأة بعلب الطماطم المركزة و المستلمة من المدعية بتاريخ 29-06-2010 ، و المسجلة تحت رقم 25 من سجل الايداع التابع للمدعية ، و الزام المدعى عليه بأن يدفع للمدعية مبلغ قدره 12.000.000,00 دج مقابل مستحقات التخزين والتسيير ، و 1.000.000,00 دج تعويض عن مختلف الأضرار .
- حيث أن المدعى عليها التمسست في الشكل ترك النظر للمحكمة ، و في الموضوع رفض الدعوى لعدم التأسيس ، مع جعل المصاريف على عاتق المدعية.



- حيث أن موضوع النزاع يتعلق بدعوى المطالبة بالتعويض عن الاستغلال غير الشرعي للعين المؤجرة.

01/ من حيث الشكل:

- حيث أن الدعوى جاءت وفقا للأوضاع و الإجراءات والشروط الشكلية المقررة قانونا ، مما يتعين التصريح بقبولها شكلا.

02/ من حيث الموضوع:

- حيث طبقا لمقتضيات المواد 106 - 107 - 323 من القانون المدني فإن العقد شريعة المتعاقدين لا يجوز نقضه أو تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون ، وأنه يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية ، و على المدعي إثبات الالتزام وعلى المدعي عليه إثبات التخلص منه.

- حيث من المقرر قانونا ، و طبقا للمادة 30 من القانون التجاري فإنه يثبت كل عقد تجاري بفاتورة مقبولة ، وبالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها.

- حيث ثبت للمحكمة من خلال ملف القضية ، و تصريحات طرفي الدعوى ، و أن المدعي عليها استوردت بضاعة تتمثل في معجون الطماطم بعدد 06 حاويات ، صدر بشأنها مقرر من مديرية التجارية لولاية سكيكدة بتاريخ 13-05-2010 برفض دخولها ، فقامت مصالح الجمارك لولاية سكيكدة بموجب أمر الإيداع رقم 52 المؤرخ في 13-05-2010 بوضع البضاعة ، و تحويلها الى مستودع المدعية ، و التي استلمتها بتاريخ 29-06-2010.

- حيث أن المدعية تصرح بأنه منذ تاريخ استلامها للبضاعة ، و المدعي عليها لم تحرك ساكنا فيما يخص جلب بضاعتها ، التي أصبحت غير صالحة للاستهلاك ، و تصنف ضمن النفايات ، رغم أنها وجهت لها انذارات لتسوية الملف نهائيا ، و تقدر تكلفة التخزين من يوم 29-06-2010 الى غاية 16-12-2014 بمبلغ 12.000.000,00 دج كما هو مفصل في الفاتورة.

- حيث أن المدعي عليها لم تنكر تصريحات المدعية ، و لم تناقش الطلبات المقدمة ضدها ، و اكتفت بالدفع بأن المدعية هي المتسببة في ابقاء البضاعة بمخازنها طيلة هذه المدة ، و كان بالإمكان نقل البضاعة في خلال مدة ما بين 03 الى 06 أشهر الى ليبيا ، و هي المسؤولة عما ترتب من نتائج سلبية للبضاعة ، و فترة تخزينها ، على أساس أنها اتصلت بالمدعية لتحويل البضاعة المخزنة عندها الى زبائن آخرين بليليا ، غير أن الرد من جانب المدعية كان الرفض لأسباب أمنية.

- حيث أنه كل ما قدمته المدعي عليها لإثبات تصريحاتها و دفعها اشهاد مؤرخ بتونس في 26-04-2010 من قبل الشركة المتوسطة شركة تجارة دولية بتونس تتضمن اشهادها بأنها المسؤولة عن عدم اعادة شحن البضاعة موضوع الدعوى لفائدة المدعي عليها بسبب أن الشركة البحرية أم أس سي بسكيكدة رفضت اعادة شحن البضاعة الى ليبيا كون الوضع الامني لا يسمح بذلك.

- حيث أن الوثائق المقدمة من قبل المدعي عليها غير كافية لإثبات تصريحاتها و دفعاتها السالفة الذكر ، و لا سيما منها المتعلقة بالمتسبب في ابقاء البضاعة بمخازن المدعية ، و ما ترتب من نتائج سلبية ، لأن الاشهاد المذكور لا يثبت بأن المدعي عليها اتصلت بالمدعية لتحويل البضاعة ، و رفضت هذه الاخيرة ذلك لأسباب أمنية.

- و حيث أنه طبقا للمادة 927 و ما بعدها من القانون البحري فإنه لا يمكن للبضائع العابرة على الموانئ التجارية أن تمكث أكثر من الأجل الضروري لاستيفاء الإجراءات مثلما هو محدد في التشريع المعمول به ، و يحدد الأجل المسموح به لمكوث البضائع وفقا لوضعية كل ميناء عن طريق التنظيم ، و بعد انقضاء الأجل المنصوص عليه ، و بعد اعداء مسبق بوجه لصاحب البضاعة ، يكون رفع البضائع إلزاميا ، و إلا تحول نحو مناطق الفسحة و مساحات الجمركة و المعدة لهذا الغرض و المعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التابعة للدولة ، بناء على أمر من السلطة المينائية تحت الرقابة الجمركية على نفقة المرسل إليه الذي يتحمل تبعات ذلك.



- و حيث أنه طبقا للمادتين 930 و 932 من نفس القانون فإنه تحول البضائع المستوردة المخالفة للتشريع المعمول به فوراً نحو المناطق المعينة لهذا الغرض ، و تطبق بالنسبة لجميع البضائع المحولة نحو مناطق الفسحة الخارجة عن الميناء التدابير الجمركية المعمول بها في مجال الحجز و البيع ، و يخضع مكوث و عبور البضائع التي تشكل خطراً مؤكداً على سلامة الأشخاص و الاملاك أو التي من شأنها أن تسيء للبيئة لقواعد نوعية تحدد عن طريق التنظيم.

- حيث أن المدعى عليها تقر بأن البضاعة المستوردة من طرفها صدر بشأنها مقرر رفض دخولها ، و تم تحويلها للتخزين بالميناء الجاف حمروش حمودي بمخازن المدعى عليها ، و لم تقدم بالملف ما يثبت تسديدها لنفقات التخزين و التسيير منذ ايداع البضاعة بتاريخ 29-06-2010 الى غاية 16-12-2014 بمبلغ 12.000.000,00 دج حسب الفاتورة المحررة بتاريخ 16-12-2014 من قبل المدعية.

- حيث أن المدعى عليها تقر من جهة أخرى بأنها لم ترفع البضاعة المستوردة من طرفها ، و الموضوع بمخازن المدعى عليها ، و لم تقدم ما يثبت دفعها الرامي الى تحميل المدعى عليها مسؤولية عدم رفع البضاعة منذ تاريخ ايداعها.

- حيث أنه و الحال كذلك ، و أمام اقرار المدعى عليها ببقاء البضاعة بمخازن المدعى عليها ، دون تسديد مستحقات التخزين و التسيير ، فان طلب المدعية الرامي الى الزام المدعى عليها بأخذ و تحويل بضاعتها ، و بدفع مقابل مستحقات التخزين و التسيير بمبلغ 12.000.000,0 دج مؤسس قانوناً يتعين الاستجابة لها.

- حيث المدعية طلبت التعويض بمبلغ 1.000.000,00 دج عن مختلف الأضرار ، على أساس أن بقاء الحاويات بمستودع المدعية قد يؤثر على السير الحسن للمرفق ، و أصبحت هذه الحاويات تنبعث منها روائح كريهة بسبب تعفن البضاعة الموجودة بداخلها ، و العمل بمكان وجود الحاويات أصبح لا يطاق.

- حيث أنه كل ما قدم بالملف لإثبات الأضرار السالفة الذكر مجرد تصريحات ، مما يجعل الطلب لا يستند إلى المبررات الكافية ، و التأسيس القانوني طبقاً لمقتضيات و أحكام المادة 124 من القانون المدني ، فضلاً على أنه تم الاستجابة الى طلب المدعية المتعلق بنفقات تخزين و تسيير الحاويات بمخازنها ، مما يتعين رفض الطلب المتعلق بالتعويض لعدم التأسيس.

- حيث أن المصاريف القضائية يتحملها خاسر الدعوى طبقاً للمادة 419 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

### **\*\*ولهذه الأسباب\*\***

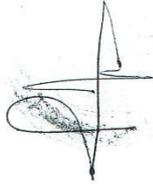
حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا التجارية علنياً ، ابتدائياً ، حضورياً:  
01/ في الشكل: قبول الدعوى.

02/ في الموضوع: الزام المدعى عليها شركة EURL FINANCE الممثلة في شخص مديرها دغبوش منصف عز الدين بأخذ بضاعتها محل أمر التحويل الصادر عن مصالح الجمارك لولاية سكيكدة الحامل لرقم 52 المؤرخ في 13-05-2010 ، و المتكونة من 06 حاويات معبأة بعلب الطماطم المركزة ، و المستلمة من المدعية شركة النقل لعملية الشحن و ملحقاته الممثلة بمسيرها بتاريخ 29-06-2010 ، و المسجلة تحت رقم 25 من سجل الأيداع التابع للمدعية ، و إلزام المدعى عليها بأن تدفع للمدعية مبلغ قدره 12.000.000,00 دج اثنتي عشرة مليون دينار جزائري مقابل مستحقات التخزين و التسيير ، و رفض ما زاد عن ذلك من طلبات لعدم التأسيس ، و تحميل المدعى عليها المصاريف القضائية.

بذا أفصح بالحكم بالجلسة المنعقدة بالتاريخ المذكور ، و أمضى أصله من طرف الرئيس و أمين الضبط.

الرئيس (ة):

أمين الضبط



الجمعية المغربية للتربية  
25 نوفمبر 2015



# الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

صيغة تنفيذية

مجلس قضاء: سكيكدة

محكمة: سكيكدة

رقم الفهرس: 15/01243

تاريخ (الحكم، الأمر): 2015/03/24

المادة 601 من ق.إ.م.إ.

1102  
212

وبناء على ما تقدم، فإن الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية،

تدعو وتأمّر جميع المحضرين وكذا كل الأعوان الذين طلب إليهم ذلك، تنفيذ هذا الحكم وعلى النواب

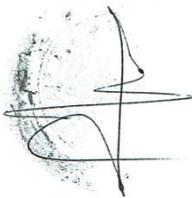
العامين ووكلاء الجمهورية لدى المحاكم مد يد المساعدة اللازمة لتنفيذه، وعلى جميع قادة وضباط القوة

العمومية تقديم المساعدة اللازمة لتنفيذه بالقوة عند الاقتضاء، إذا طلب إليهم ذلك بصفة قانونية.

و بناءا عليه وقع هذا الحكم.

رئيس أمانة الضبط

الختم



المستخرج طبق الاصل  
23 نوفمبر 2015  
مكتاب الضبط



قائمة  
المصادر و المراجع

### أولاً: المصادر

#### 1- المعاهدات الدولية

##### أولاً: المعاهدات التي صادقت عليها الجزائر

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 و التي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم الرئاسي رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924.

2- بروتوكول المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن و الموقعة ببروكسل 23-02-1968.

##### ثانياً: المعاهدات التي لم تصادق عليها الجزائر

1- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 التي يطلق عليها بقواعد هامبورغ.

2- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طرق البحر كليا او جزئياً لسنة 2009 المسماة روتردام.

#### 2- النصوص التشريعية

1- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم بموجب القانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية عدد 31 الصادر في 13 ماي 2007.

2- أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101 الصادر في 19 ديسمبر 1975 معدل و المتمم.

3- أمر رقم 67-86 المؤرخ في شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-25 المؤرخ في أول ربيع الموافق لـ 1998/25 المتضمن القانون البحري الجديدة، الرسمية رقم 1977/29 رقم 1998/47، القانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 أوت

المعدل والمتمم للأمر 76-80 الجريدة الرسمية عدد 18،46 اوت 2010 .

4- قانون التأمينات رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1955 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04-06 فبراير 2006.

5- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير 2008 و المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

### 3-القرارات القضائية

1- قرار المحكمة العليا بتاريخ 22-10-1996 الملف رقم 1420584مشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية عدد خاص القانون البحري.

### ثانيا: المراجع

#### 1-الكتب:

1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد رقم 8 لسنة 1990 ، منشأة المعارف، الإسكندرية 1998.

2- أحمد محمود حسني، قضاء النقض المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997.

3- أحمد محمود حسني، التعليق علي نصوص اتفاقية هامبورغ 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية

4- أحمد غانم، سند الشحن في إطار الاعتماد المستندي، ط م، 2000.

5- أحمد سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية 1992.

- 6- إبراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج1، ج2، مطابع دار القيس، الكويت 1978.
- 7- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 8- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، ط1، منشورات الحلبي 2006.
- 9- جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة 1992.
- 10- سميحة القبولي، موجز القانون البحري، ط01، مكتب القاهرة الحديثة، القاهرة، 1996.
- 11- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة للبضائع لعام 1978 قواعد هامبورغ، مكتب الحديث، الإسكندرية، 1996.
- 12- سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ط6، دار المنشورات الحقوقية، لبنان 1998.
- 13- سوزان علي حسن، عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 14- طالب موسى، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق 1986.
- 15- عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة لنشر وتوزيع، ط01، الإصدار الأول 2009.
- 16- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح قانون المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964.
- 17- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 18- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- 19- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة لنشر و التوزيع، عمان 2011.
- 20- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2003.
- 21- علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
- 22- علي يونس حسن، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.

- 23- فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986.
- 24- كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008.
- 25- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 26- لطيف جبر كومانى، قانون البحري، دار الثقافة لنشر وتوزيع، عمان، 2003.
- 27- لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة لنشر وتوزيع العلمية الدولية، عمان الأردن، 2001.
- 28- محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة، القاهرة، 2004.
- 28- محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ج2، ج3، ط1، دار النهضة العربية القاهرة، 2004-2005.
- 29- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- 30- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار النشر الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- 31- محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000.
- 32- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2010.
- 33- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 34- محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 35- محمود عابنة، أحكام عقد النقل البحري والجوي، ط1، دار الثقافة لنشر وتوزيع، عمان، 2015.
- 36- مصطفى جمال، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1987.

- 37-مصطفى كمال طه النظرية العامة للقانون التجاري والبحري،دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي،بيروت، لبنان،2006.
- 38-مصطفى كمال طه،أساسيات القانون البحري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت،2006.
- 39-مصطفى كمال طه، القانون البحري،دار المطبوعات الجامعية،الإسكندرية،2000.
- 40 -مصطفى كمال طه،توحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي،2007.
- 41-نبيل صقر،القانون البحري نسا وتطبيقا،دار الهدي للطباعة و النشر،عين مليلة الجزائر.
- 42-هشام فرعون، القانون البحري،مطبعة كرم،دمشق1986 .
- 43-هاني دويدار،النقل البحري والجوي، ط 1،منشورات الحلبي،بيروت 2006 .
- 44-هاني دويدار،النقل البحري والجوي،الطبعة 1 ، منشورات الحلبي بيروت2008 .
- 45هاني دويدار ، موجز القانون البحري،د ط،دار الجامعة الجديدة لنشر،الإسكندرية،1999 .
- 46-هاني دويدار ، النقل البحري،دار الجامعة الجديد،الاسكندرية2014 .
- 47-وهيب الأسير ،القانون البحري، د ط،المؤسسة الحديثة،طرابلس لبنان 2001.
- 48-يوسف حسن يوسف،تنازع القوانين، ط1، مكتبة الأهرام،القاهرة 2015.

### 2\_ الكتب باللغة الأجنبية:

1- Traité de Droit Maritimes librerie ,Pierre Bonassies et Christian Scapel générale de Droit et Drjurisprudence Paris Cedex 2006 p 598.

### 2-المقالات

1-سليم بدليو،نهاية مسؤولية الناقل البحري للبضائع المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية،المجلد ب،العدد46، ديسمبر2016،كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة.

- 2- سليم بودليو ،اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل،مجلة العلوم الإنسانية،العدد أ ديسمبر 2014،كلية الحقوق جامعة قسنطينة 1 الجزائر .
  - 3- محمد بوراس،مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري و اتفاقية هامبورغ
  - 4- أمينة بور طال ،تعددية صفة الناقل البحري للبضائع علي نظام المسؤولية"علي ضوء قواعد هامبورغ و روتردام التشريع الجزائري الداخلي" مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية،المجلد 7،العدد 1،سنة 2018-05-12 .
  - 5- نضرة قماري بن ددوش ، اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل مخففة أم مشددة.
  - 6- محمد فتاحي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و اتفاقية هامبورغ،مجلة الحقيقة،العدد35.جامعة أحمد دراية ادرار-الجزائر .
- ### 3-الرسائل والمذكرات الجامعية
- 1-يسعد مراد،عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية،رسالة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2011-2012 .
  - 2- رشيد الواحد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع"دراسة مقارنة" مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2013 .
  - 3- كميلة اعراب ،تنفيذ النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية،مذكرة لنيل شهادة الماجستير، معمري مولود تيزي زوز، 2016 .
  - 4-أيمن خلفي،المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع"دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامورغ1978"مذكرة لنيل شهادة الماجستير،جامعة معمري مولود تيزي وزو 2009 .
  - 5- سليم بودليو ،عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري،شهادة لنيل الماجستير،جامعة باجي مختار،عنابة 1999-2000 .
  - 6-عبد الغاني عقون،التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري"دراسة مقارنة"مذكرة لنيل شهادة الماجستير،جامعة الجزائر يوسف بن خدة بن عكنون،2008-2009.

7- خديجة نبات ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتterdam،"دراسة مقارنة" مذكرة لنيل شهادة الماجستير،جامعة أحمد بوقرة ،بومرداس 2013.

8- عينونة شيهاب ،التزامات الشاحن علي ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع،مذكرة لنيل شهادة الماجستير،في القانون الخاص،جامعة وهران، 2012-2013.

9-عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني"دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية،مذكرة لنيل شهادة الماجستير،جامعة الشرق الأوسط،الأردن 2017.

### المؤتمرات العلمية

1-قده حسيبة،مداخلة في ملتقى الوطني الرابع لتحكين البحري و دوره في التجارة الدولية ليومي 13،14 ديسمبر 2011، جامعة حسيبة بن علي، المحور الثالث، مسؤولية الناقل البحري للبضائع،جامعة قاصدي مرباح في 2-12-2011.