

جامعة 20 أوت 1955 \_ سكيكدة \_

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في القانون البحري  
الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و

المينائية

تحت إشراف:

د/ عليمة بوصلاح

من تقديم الطالبتين:

- منال بوروبة

- هاجر مربعي

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ منال بولعبايز	أستاذ محاضر	رئيسا
د/عليمة بوصلاح	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د/ منال بوقرقور	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شكر وتقدير

الحمد لله في اوله والحمد لله في آخره  
يشرفنا ان نتقدم بجزيل الشكر والعرفان الى الأستاذة المشرفة "  
بوصلاح عليمة" التي تفضلت بقبولها الاشراف على هذا العمل  
والتي لم تبخل علينا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة والتي كان لها  
الأثر الطيب في إخراج هذه المذكرة في صورتها النهائية.  
كما نتقدم بالشكر والتقدير الى اعضاء اللجنة المناقشة على  
قبولها قراءة وتقييم هذا العمل.  
نتقدم بجزيل الشكر الى اساتذة كلية الحقوق على ماقدموه طيلة  
مشوارنا الجامعي، جزاهم الله كل خير.

## إهداء

مهما كتبت من عبارات لن أجد أصدق من قوله تعالى " يرفع الذين آمنوا منكم والذين أوتوا العلم درجات" فالحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه، ها قد انطوت صفحة من صفحات الحياة كان فيها الجد والاجتهاد الى نفسي التي قالت أنالها سألتها وأخيرا ها أنا اليوم أقف على عتبة تخرجني اقطف ثمار تعبي وارفع قبعتي بكل فخر.

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أمي وأبي اللذان كانا سببا في وجودي اللذان أرشداني إلى الطريق وأنارا حياتي شكرا لكم على كل التضحيات التي قدموها من أجلّي.

إلى زوجي شريك حياتي ودعمي الدائم وإلى ابنتي قرة عيني وفرحة قلبي " روان" أنتم مصدر سعادتي لعلها تكون دافعا لتحقيق أحلامي وطموحاتي.

إلى إخوتي الأربعة الذين يمثلون لي الدعم والسند في الحياة. لكل العائلة الكريمة التي ساندتني وإلى رفيقات المشوار اللاتي قاسمني لحظاته رعاهم الله ووفقهم، وإلى كل من تلقيت منه النصح والدعم وكل من ساعدني على إنجاز هذا العمل المتواضع من قريب أو بعيد.

هاجر

## إهداء

الحمد لله الذي بتتمته تتم الصالحات

( وآخر دعواهم ان الحمد لله ربي العالمين )

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها ان تكون لها ان تكون لم يكن الحلم قريب ولا الطريق كان محفوظا بالتسهيلات لكنني فعلتها.

أهدي تخرجي الى سندي ومسندي وضلعي الثابت الذي لا يميل، الى من حصد الاشواك عن دربي له ليمهد لي طريق العلم " أبي " حفظه الله.

الى من كانت سببا فيما أنا عليه اليوم وكانت داعمتي الاولى لتحقيق طموحاتي " أمي " أطال الله في عمرها.

الى أخواتي " راضية " " هناء " " نهال " " ايناس "

والى إخوتي " موسى " " وسيم "، لرفاق العمر كل شخص بإسمه ولكل من يحبني.

كل الشكر والتقدير لكم.

## قائمة المختصرات.

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري.

ق.إ.م.إ: قانون إجراءات مدنية وإدارية.

ق.ب.س: القانون البحري السوري.

ق.ب.م : القانون البحري المصري.

د.ط : دون طبعة.

ج.ر: جريدة رسمية.

ج : الجزء.

ع : العدد.

م : المجلد.

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة.

د.د.ن :دون دار النشر.

د.س.ن: دون سنة النشر.

# مقدمة

## مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع من أبرز الأنشطة الاقتصادية انتشارا ولاسيما أنه يمثل حوالي 90 بالمائة من التجارة العالمية ولهذا تحتل التجارة البحرية الجزء الكبير والمهم، وهذا راجع إلى انخفاض تكاليف النقل البحري بالمقارنة مع أجور النقل البري.

ويعد عقد النقل البحري من أهم العقود التي نظمها المشرع الجزائري والذي عرفه في المادة 738 ق ب ج<sup>1</sup> على أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

كما يعرف الناقل بأنه الشخص الذي يلتزم بنقل البضاعة وقد يكون مالكا للسفينة أو مستأجر لها سواء كانت مجهزة أو غير مجهزة التي تنقل البضائع على متنها، مقابل أجرة الحمولة وتعرف هذه الأخيرة على أنها المقابل المادي الذي يدفعه الشاحن للناقل البحري مقابل قيام الناقل بنقل البضاعة من مكان إلى آخر.

و بما أن عقد النقل البحري للبضائع عقد ملزم لجانبين فإنه يرتب على عاتق الناقل جملة من الحقوق والالتزامات تمثل مركزه القانوني.

### 1-أهمية الموضوع:

تكمن أهمية دراسة المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في كون هذا الأخير الحلقة الأساسية لعملية النقل البحري للبضائع، إذ بدونه لا يمكن الحديث عن التجارة البحرية التي تعد الشريان الحيوي الذي يغذي الأسواق العالمية .

<sup>1</sup>-الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر، ع 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل و المتمم بالأمر 10-04 المؤرخ في 2010، ج ر، ع 46، المؤرخة في 18 أوت، 2010 .

## مقدمة

بالإضافة إلى الأثر الكبير الذي يترتب عليه تحديد هذا المركز في جذب وتشجيع التجار على الاستثمار في مجال النقل البحري من خلال التعرف على مآلهم من حقوق وما لهم من التزامات وهو من شأنه إنعاش الاقتصاد الوطني وتطوره.

### 2-أسباب اختيار الموضوع:

تتجلى أسباب اختيار الموضوع في أسباب موضوعية وأخرى ذاتية

#### أ-الأسباب الموضوعية:

-يعد المركز القانوني للناقل البحري للبضائع أمرا مهما في تحديد حقوق والتزامات أطراف عقد النقل البحري.

-يساهم المركز القانوني للناقل في تحديد مسؤوليته اتجاه البضائع المنقولة كما يضمن حماية للشاحنين وأصحاب الحق في البضاعة.

#### ب-أسباب ذاتية:

-الرغبة في اكتشاف وتحليل موضوع المركز القانوني للناقل البحري للبضائع من خلال التعرف على حقوق والتزامات الناقل والمسؤولية المترتبة عليه في حال الإخلال بتلك الالتزامات.

### 3-أهداف الدراسة:

-محاولة التعرف على أبعاد المكانة القانونية للناقل البحري للبضائع وحقوقه أيضا ومحاولة معرفة الالتزامات والمسؤوليات المترتبة عليه بهدف فهم أعمق للقواعد القانونية التي تنظم هذه العلاقة وتحدد نطاق مسؤوليته مع تسليط الضوء على موقف المشرع الجزائري وتحديد كيفية تعامله مع هذه القضايا في التشريعات الوطنية بهدف فهم القواعد المنظمة للنقل البحري في الجزائر.

-مدى توفير المشرع الجزائري للحماية القانونية للناقل والشاحن من خلال توضيح الحقوق والالتزامات والمسؤوليات المترتبة على كل طرف .

-كيفية معالجة المشرع الجزائري للمسؤولية التي قد تنشأ على عاتق الناقل بسبب حدوث أضرار للبضاعة أو التأخير في توصيلها.

### 4-الدراسات السابقة.

هناك بعض الدراسات التي تناولت موضوع المركز القانوني للناقل البحري للبضائع نجد منها:

-مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية أطروحة دكتوراه ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ،2011 تناولت هذه الدراسة في الباب الأول الذي جاء بعنوان الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع، تطرقت إلى مفهوم عقد النقل البحري للبضائع والقواعد القانونية المتعلقة به وأيضا الاتفاقيات الدولية في الفصل الأول ،ثم تناولت مضمون عقد النقل البحري لمعرفة حقوق و التزامات طرفيه حماية لكل منهما في الفصل الثاني وتطرقت في الباب الثاني الذي عنوانه أحكام مسؤولية الناقل البحري وتعرض لمسؤولية الناقل البحري وطبيعتها ونطاق تطبيقها وأسباب الإعفاء منها في الفصل الأول ،والإجراءات القانونية المتبعة في دعاوى المسؤولية وتحديد أطرافها والجهة المختصة في الفصل الثاني ، وحيث قمنا نحن بدراسة شاملة لحقوق الناقل البحري للبضائع وتطرقتنا إلى تعريف الأجرة الحمولة وكيفية تحديدها وفقا للاتفاق الأطراف والمؤتمرات البحرية ،كما بحثنا في زمان و مكان تنفيذ الأجرة والضمانات التي أقرها المشرع الجزائري للناقل البحري للبضائع من أجل الوفاء بأجرة الحمولة ،وتطرقتنا أيضا إلى أثر الحوادث البحرية على الأجرة بالتفصيل أي الحالات التي تستحق فيها الأجرة والتي لا يستحق فيها الناقل الأجرة ،وتناولنا أيضا الالتزامات المترتبة على الناقل و المسؤولية الواقعة عليه وحالات إعفائه من المسؤولية وأخيرا إجراءات رفع دعوى المسؤولية.

-كميلة أعراب تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تناولت هذه الدراسة في الفصل الذي جاء بعنوان التنفيذ الكامل للالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري للبضائع، ثم الالتزامات المترتبة على طرفي العقد وبعدها تعرضت إلى المسؤولية المترتبة عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في الفصل الثاني، تناولنا في دراستنا حقوق الناقل البحري للبضائع والالتزامات المترتبة عليه، حيث ركزنا على حالات استحقاقه لأجرة الحمولة وتحديدها بناء على اتفاق الأطراف و المؤتمرات البحرية، كما تطرقنا إلى زمان و مكان تنفيذ الأجرة والضمانات التي تكفل الوفاء بها، بإضافة إلى تأثير الحوادث البحرية على استحقاق أجرة الحمولة في مختلف الحالات، وتضمنت أيضا دراستنا مسؤولية الناقل البحري للبضائع ونطاق تطبيقها و حالات الإعفاء منها، كما تم البحث في الأحكام القانونية المتبعة في دعاوى المسؤولية مع تحديد أطراف الدعوى والجهات القضائية المختصة التي تقصل فيها .

### 5-الإشكالية:

بناء على ما سبق نطرح الإشكالية التالية:

هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم المركز القانوني للناقل البحري للبضائع على نحو يحقق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن على حد سواء؟.

وتتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية عدة تساؤلات فرعية هي:

-فيما تتمثل حقوق والتزامات الناقل البحري للبضائع؟

-ماهي المسؤولية المترتبة عن مخالفة الناقل البحري لالتزاماته؟

## مقدمة

- ماهي الشروط والإجراءات القانونية المتبعة في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري في ظل القانون الجزائري؟.

### 6- المنهج المتبع :

اعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة للمركز القانوني للناقل البحري للبضائع للوقوف على مدى فعاليتها في تحقيق التوازن بين مصالح الناقل و الشاحن ،كما اعتمدنا على المنهج الوصفي لشرح بعض المصطلحات و تعريفها بدقة ،واستخدمنا أيضا المنهج المقارن أحيانا لمقارنة النصوص الوطنية مع النصوص الأخرى ،مثل القانون المصري و السوري بهدف فهم أعمق و أشمل للقواعد المنظمة للمركز القانوني للناقل البحري للبضائع .

### 7- خطة الدراسة :

للإجابة على الإشكالية المطروحة سابقا قسمنا الدراسة إلى فصلين:

-الفصل الأول:حقوق الناقل البحري للبضائع.

-الفصل الثاني:التزامات الناقل البحري للبضائع .

## الفصل الأول: حقوق الناقل البحري للبضائع

يعد عقد النقل البحري للبضائع من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة لكونها أداة ملاحية بحرية، وعقد النقل البحري من العقود الرضائية الملزمة للجانبين يرتب حقوق والتزامات على عاتق كلا طرفي العقد، فالناقل هو من يتولى عملية نقل البضاعة من مكان إلى آخر مقابل أجره معينة ونظير ذلك يلتزم الشاحن بدفع أجره الحمولة المتفق عليها في العقد وتحدد هذه الأخيرة عادة باتفاق الطرفين إما على أساس وزنها أو عددها .....الخ.

ويلعب زمان ومكان دفع الأجر دورا كبيرا في عقد النقل فقد تدفع الأجر في ميناء الشحن أو في ميناء التفريغ، أو قبل بدء الرحلة البحرية أو بعد نهايتها.

وفي حال لم يتم الشاحن بدفع أجره الحمولة للناقل في ميناء التفريغ، منح المشرع الجزائري لهذا الأخير ضمانات خاصة لحفظ حقه في استيفاء أجره النقل ألا وهي حق الحبس وحق الامتياز، كما قد تتعرض الرحلة لحوادث بحرية تؤثر على استحقاق الناقل لأجره سواء باستحقاقها أو بعدم استحقاقها حيث سنتطرق في هذا الفصل إلى دراسة حق الناقل في استيفاء أجره الحمولة في المبحث الأول وأثر الحوادث البحرية على أجره الحمولة في المبحث الثاني.

### المبحث لأول: حق الناقل البحري للبضائع في أجرة الحمولة.

يعد التزام الشاحن بدفع أجرة النقل من أهم الالتزامات التي تقع على عاتقه وهو في نفس الوقت يعتبر حق للناقل البحري للبضائع.

وهذا ما أكدته المادة 738 ق.ب.ج التي نصت على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

ويستنتج من نص المادة أن الشاحن مجبر على دفع الأجرة للناقل، مقابل إيصال هذا الأخير البضاعة المتفق عليها في العقد إلى ميناء الوصول.

وتعرف أجرة النقل على أنها المقابل المادي الذي يلتزم به الشاحن أو المرسل إليه حسب الاتفاق، بأدائه إلى الناقل نظير قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية نجد أن اتفاقية روتردام<sup>2</sup> عرفت في المادة 1 بند 28 على أنها: "الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل".

كما أجمع الكتاب الفرنسيون والأمريكيون على تعريف الأجرة le fret بطريقة متقاربة حسب الفقيه "Bouvier"<sup>3</sup> هي: "كل مكافأة أو معارضة مدفوعة من أجل استعمال السفن"<sup>3</sup>.

وللأجرة أنواع عديدة أهمها<sup>4</sup>:

<sup>1</sup>- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، ط1، قنديل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2006، ص 244.

<sup>2</sup>- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، لسنة 2008، بنيويورك والمسماة بقواعد روتردام.

<sup>3</sup>- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011 2012، ص 47.

<sup>4</sup>- مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 2019 2020 ص 157.

- الأجرة المستحقة في كل الأحوال: وهو شرط يدرجه أطراف العقد في سند الشحن تكون فيه الأجرة مستحقة الدفع في كل الأحوال، حتى في الأحوال الطارئة وكذلك في حالة عدم تنفيذ التزاماته التعاقدية لسبب أجنبي.

- الأجرة المكتسبة: وعادة ما يكون الشرط مرتبط بعدم هلاك البضاعة، هنا لا يكون الشاحن مجبر على دفع أجرة الحمولة لعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته.

- الأجرة المدفوعة عند رجوع البضاعة: مثلاً عدم القيام بإجراءات الرفع عند وصول البضاعة هنا ترد الشحنه وتستحق أجرة النقل.

- أجرة محسوبة بنسبة معينة: وتكون الأجرة هنا حسب قيمة البضاعة المشحونة.

ولدراسة حق الناقل في أجرة الحمولة يتعين علينا التطرق إلى كيفية تحديد لأجرة وتنفيذها في المطلب الأول، ثم التعرض إلى ضمانات أجرة الحمولة في المطلب الثاني.

### المطلب لأول: تحديد أجرة الحمولة وتنفيذها.

الأصل أن تحديد أجرة النقل وكيفية دفعها يرجع إلى اتفاق طرفي العقد ألا و هما الشاحن

والناقل

<sup>1</sup> حيث ترك المشرع الجزائري الحرية الكاملة لأطراف العقد كما يمكن أن يكون المرسل إليه هو من يقوم بالوفاء بها عند تسلم البضاعة في ميناء التفريغ، ولكن يظل الشاحن هو الضامن الأساسي الملزم بأداء أجرة الحمولة بناء على العقد المبرم بينه وبين الناقل<sup>2</sup>، أما فيما يخص تحديد مقدار الأجرة وزمان و مكان الوفاء بها قضت به المادة 797 ق.ب.ج التي نصت على أنه: "يترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة و التي حدد مقدارها و كيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف.

وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل

باستلام البضائع."

وفي حالة عدم وجود اتفاق بين الناقل والشاحن يتم الرجوع إلى عرف ميناء الشحن أو

أجرة المثل، وتجدر الإشارة إلى أن دفع الأجرة قد يتم في ميناء الشحن وهنا يكون الشاحن

<sup>1</sup>- أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص255.

<sup>2</sup>- وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، دط، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008،

هو الذي يلتزم بدفع لأجرة لأنه هو المتعاقد مع الناقل، وقد يتم في الميناء وفي هذه الحالة عد المرسل إليه هو الملتزم بدفعها.<sup>1</sup>

وعليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين: نتناول في الفرع لأول تحديد أجرة الحمولة، وفي الفرع الثاني تنفيذ أجرة الحمولة.

### الفرع لأول: تحديد مقدار أجرة الحمولة.

الأصل أن تحديد الأجرة يخضع إلى اتفاق جاري بين الناقل والشاحن في العقد، ولهم مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد الأجرة، وجرت العادة على تقدير الأجرة بناء على عدة معايير منها الوزن والعدد والطن الحجمي كما قد يتم تحديد الأجرة بناء على اتفاق الأطراف، وقد تحدد أيضا على أساس المؤتمرات البحرية وقد تتعين الأجرة على أساس وسنتناول في هذا الفرع تحديد لأجرة على أساس اتفاق الأطراف أولا ثم تعين لأجرة على أساس المؤتمرات البحرية ثانيا.

#### أولا: تحديد الأجرة بناء على اتفاق بين طرفي العقد.

نصت المادة 797 ق.ب.ج ف 2 على أنه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف".

يتضح من نص هذه المادة أنه يتم التعيين الاعتيادي لأجرة النقل بموجب الحرية التعاقدية التي يتصف بها عقد النقل البحري للبضائع، ومن الطبيعي أن أجرة النقل يحددها الشاحن والناقل لان هذا الاتفاق هو المصدر الأول المعمول به في معظم التشريعات البحرية.<sup>2</sup>

وأحيانا لا يعين أطراف العقد أجرة الحمولة ولكنهما يعينان الأساس الذي يقوم عليه تقديرها ومن هنا سنتطرق إلى هذه الأسس فيما يلي:

#### أ/ تحديد الأجرة على أساس الوزن:

بالرجوع إلى الواقع العملي تحدد الأجرة على أساس وزن البضاعة، فيتنفق أطراف العقد على مبلغ معين عن كل طن متري (1000 كيلوغرام) من البضاعة المنقولة.

<sup>1</sup> - طالب حسن موسى، القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري)، ط1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص127.

<sup>2</sup> - كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص34.

### ب/ تحديد الأجرة على أساس الحجم:

قد تحدد أجرة الحمولة على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر، ونكون هنا أمام حالة نقل السوائل كما قد يتم تحديد الأجرة على أساس الوزن والحجم معا كما هو الحال في نقل الأخشاب<sup>1</sup>.

### ت/ تعيين الأجرة على أساس عدد البضاعة المشحونة:

تحدد أجرة الحمولة أو النقل في هذه الحالة على أساس عدد الوحدات المشحونة مثل الآلات الضخمة أو المواد المغلفة في هيئة طرود<sup>2</sup>.

### ج/ تحديد الأجرة على أساس القيمة:

يمكن أيضا لأطراف العقد أن يحددوا أجرة الحمولة على أساس القيمة، كما هو الحال في نقل السبائك الذهبية أو اللوحات الفنية النادرة والمجوهرات الثمينة<sup>3</sup>.

في حالة عدم الاتفاق على تحديد الأجرة أو لم يكن هناك اتفاق صريح وواضح على مقدار الأجرة فيكون تعيينها حسب العرف السائد في ميناء التحميل أو بأجرة المثل، وطبعا تعود السلطة التقديرية للقاضي ونادرا ما تثار مشكلة تحديد الأجرة في الواقع لأن تحديدها يكون منظما في لوائح الناقل ونماذجه<sup>4</sup>.

### ثانيا: تحديد لأجرة وفقا للمؤتمرات البحرية

وتسمى أيضا مؤتمرات الخطوط البحرية، ويقصد بها تجمع أصحاب السفن التي تعمل في نفس التجارة بناء على نوع من لاتفاق بينهم والذي قد يكون في شكل قالب رسمي أو عرفي، كما تعرف أيضا بالاتفاقيات التي يعقدها المؤجرون الذين يستغلون سفنهم في نفس الخط من أجل وضع أجرة نقل موحدة، وتنظيم عملية النقل بين سفنهم إلى غير ذلك من الأمور التي

<sup>1</sup> - كميلا أعراب، المرجع السابق، ص 35.

<sup>2</sup> - أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 227

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 227

<sup>4</sup> - قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل لبحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ع 4، 2016، ص 86، متاحة على الموقع <https://www.asjp.cerist.dz> يوم 18 ماي 2025 على الساعة

تخص الملاحة البحرية والواقع أن الاتفاقيات والمؤتمرات الملاحية تتعلق بعقود النقل البحري وليس عقود الإيجار<sup>1</sup>.

وعلى العموم تحدد أجرة الحمولة على أساس طبيعة البضائع ووزنها و حجمها و طريقة نقلها من جهة و على قيمة البضائع باهضة الثمن و هي التي تجعل الأجرة مرتفعة<sup>2</sup>، كما تحدد أجرة النقل في المؤتمرات الدولية أو بالنسبة للبضائع المنقولة بواسطة سفن اتفاقية أو سفن الحاويات و تحدد على أساس الوحدة (unite)، وتسمى الوحدة المدفوعة على عملية النقل الملزم القيام بها ويكفي ضرب مجموع لأجرة في عدد الوحدات المدفوعة من أجل الحصول على المبلغ الإجمالي للأجرة، و في الواقع العملي تكون وحدات التعريف إما بالوزن أو على أساس الطن أو بالمتر المكعب أو بالقيمة بالنسبة للبضائع ذات القيمة المرتفعة، كما أنها قد تحدد جزافيا في حالة نقل الحيوانات<sup>3</sup>.

وفي كل الأحوال سواء سفن اتفاقية أو سفن الحاويات، يوجد هناك مبلغ كحد أدنى للحمولة ومن الضروري أن يدفع وتضاف إليه التعريفات الخاصة مثل تعريف الطرود الثقيلة أو تعريف البضائع التي تحتاج عناية خاصة في الربط، والجدير بالذكر أن أجرة الحمولة من الممكن أن تكون فيها مصاريف أخرى زائدة ومؤقتة تكاليف تقع على الشاحن وتتمثل المصاريف المؤقتة التي ممكن أن تضاف في حالة ارتفاع أسعار الوقود أو اضطراب في استقرار العملة الصعبة<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: تنفيذ أجرة الحمولة.

يتطلب تنفيذ الشاحن للالتزامه بدفع أجرة النقل تحديد زمان ومكان تسديدها والذي يعود في الأصل إلى الاتفاق بين أطراف العقد، وهذا ما أشارت إليه المادة 797 ق.ب.ج على أنه:

<sup>1</sup> - ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود، 2016، ص 110.

<sup>2</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون البحري، رسالة دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2010، ص 178.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 179.

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 180.

يترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف.

وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول عد المرسل إليه مدينا إذا قبل باستلام البضائع."

ويتضح لنا من نص هذه المادة أن الشاحن ملزم بدفع أجرة النقل التي يتحدد مقدارها باتفاق طرفي العقد، وإذا لزم دفع الأجرة في ميناء الوصول يكون هنا المرسل إليه مدينا بالطبع إذا قبل استلام البضاعة.

لذا يتوجب علينا لدراسة تنفيذ أجرة الحمولة، تحديد زمان دفع الأجرة ثم تحديد مكان الوفاء بالأجرة ثانيا.

### أولا: زمان دفع الأجرة

يعود تحديد الأجرة في الأصل إلى الاتفاق بين الشاحن و الناقل على أن يتم دفعها في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، حيث يتفقا على أن تدفع الأجرة في ميناء القيام قبل بداية الرحلة البحرية أو بعدها في ميناء الوصول، وذلك وفقا للشروط المنصوص عليها في العقد و التي تتضمنها وثيقة الشحن المسلمة إلى المرسل إليه من أجل استلام البضاعة بعد نهاية الرحلة<sup>1</sup>، ومن شأنه أن يؤدي هذا الاتفاق إلى التزام المرسل إليه بأداء أجرة إلى الناقل لأنه من أصحاب الحق في البضاعة، طبعاً إذا وافق هذا الأخير على استلام البضاعة وأوفى بالتزامه للناقل هنا يكون المرسل إليه قد أخلى الشاحن من التزامه بدفع الأجرة وطبعاً يكون بعد التأكد من مواصفات البضائع الموجودة في سند الشحن هل تتطابق مع البضاعة الموجودة في سند الشحن<sup>2</sup>، أما في حالة عدم الاتفاق على تعيين زمان دفع أجرة الحمولة فيجب الرجوع إلى العرف السائد في ميناء الوصول أو أنه يعد المرسل إليه المدين بالأجرة للناقل بعد نهاية الرحلة البحرية.

### ثانيا: مكان الوفاء بأجرة الحمولة.

يخضع تحديد مكان أجرة الحمولة من حيث الأصل إلى اتفاق طرفي العقد لأن الشاحن هو

<sup>1</sup>-مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، المرجع السابق ،ص191.

<sup>2</sup>أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص230.

الطرف المباشر في العقد الملزم بدفع الأجرة كلها أو جزء منها في ميناء الشحن ودفع الجزء المتبقي في ميناء التفريغ وذلك حسب الاتفاق الذي دار بينهما في العقد<sup>1</sup>، أما إذا كان دفع الأجرة في ميناء الوصول حسب ما أقرته المادة 797 ف2 ق.ب.ج على أنه: "وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع " ويتبين من نص المادة أن إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع في ميناء التفريغ هنا يكون المرسل إليه مدينا للناقل بأجرة الحمولة.

كما يتعين على الناقل الانتقال إلى محل المرسل إليه لتحصيل دينه وفقا للقواعد العامة الدين مطلوب وليس محمول، وقد يكون الوفاء بالأجرة في بلد آخر غير دولة ميناء التفريغ ولا سيما إذا كان الناقل شركة ملاحية كبيرة وتمتلك فروع في مختلف دول العالم، ويمكن اللجوء إلى طريقة التحويل المصرفي لتقاضي الانتقال<sup>2</sup>.

وإذا لم يتم الاتفاق على مكان دفع الأجرة في العقد يتوجب عليهم الرجوع إلى عرف ميناء الشحن، ولكن قليلا ما يثار مثل هذا الإشكال حول الأجرة لان شروطها تكون منظمة في شكل لوائح للشاحن<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة.

أعطت مختلف التشريعات ضمانات خاصة للناقل البحري للبضائع، لضمان حقه في استيفاء أجرة النقل فيما لو كانت هذه الأخيرة مستحقة الأداء في ميناء الوصول، أما إذا كانت واجبة لأداء في ميناء القيام فلا حاجة له بهذه الضمانات إذا أنه يحصل عليها مقدما على عكس إذا كانت في ميناء التفريغ، فيكون الناقل بحاجة ماسة إلى ضمانات تطمئنه على حقه في أجرة النقل وتتمثل هذه الضمانات عموما في حق الحبس الذي سنتطرق إلى دراسته في الفرع لأول وحق الامتياز في الفرع الثاني.

<sup>1</sup> أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 230.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 231

<sup>3</sup> عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية دراسة مقارنة، ج1، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2014، عمان، الأردن، ص265.

### الفرع الأول: حق الحبس.

يعتبر حق الحبس من أولى الطرق القانونية التي يعتمدها الناقل عادة من أجل استحقاق أجرة النقل من المرسل إليه أو الشاحن في حالة امتناع هذا الأخير عن الوفاء بالأجرة، حيث منح القانون للناقل البحري للبضائع حق في الامتناع عن تنفيذ التزامه المتمثل في تسليم البضاعة، في حالة امتناع الشاحن أو ممثله القانوني عن الوفاء بدينه المتمثل في أجرة الحمولة حيث نتناول في هذا الفرع تعريف حق الحبس أولاً ثم انقضاء حق الحبس ثانياً.

### أولاً: تعريف حق الحبس.

يعرف حق الحبس على أنه: "حق الدائن الذي يكون مديناً لمدينه في ذات الوقت بتسليم شيء معين، بامتناع عن تسليم ذلك الشيء حتى ينفذ المدين التزامه الذي ترتب في ذمته بمناسبة التزام الدائن وارتباطه به"<sup>1</sup>.

ومن هذا المنطلق أقر المشرع الجزائري للناقل حق حبس البضاعة عن ذوي الحق فيها حتى يستوفي حقه المتمثل في أجرة الحمولة، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة مستنداً على نص المادة 200 ق.م. ج<sup>2</sup> التي نصت على أنه: "لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين، أو مادام الدائن لم يقيم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا".

ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرره إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة، فإن له أن يتمتع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئاً عن عمل غير مشروع".

أعطى القانون البحري الجزائري للناقل حق حبس البضاعة من خلال رفض تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني في المادة 792 ق.ب.ج التي نصت 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 وأجرة الإسعاف أو تقديمه ضمان بذلك"، ونستخلص من نص المادة سالفة الذكر أن للناقل الحق في الحبس على البضاعة

<sup>1</sup> - أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 239.

<sup>2</sup> - الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني ج ر ، ع 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ج ر ، ع 31 المؤرخة في 13 ماي 2007 .

وإيداعها في المخازن إلى حين دفع المرسل إليه أجرة البضائع أو تقديم ضمانا بذلك، كما أنه يجوز للناقل بيع البضاعة وأكدت المادة 795 ق.ب.ج على أنه: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع".

ويمكن كذلك بيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها".  
استخلاصا من المادة يجوز للناقل بيع البضاعة قبل وضعها في المستودعات وقبل انقضاء مدة شهرين في حالتين:

- إذا كانت البضاعة قابلة لتلف بسرعة.
  - إذا كانت مصاريف إيداعها في المخازن والمستودعات تزيد عن قيمة البضاعة.
- وطبعا يكون هذا البيع بموافقة السلطات المختصة، ويبطل البيع إذا دفع أصحاب الحق كفالة كافية.

### 1- الحالات التي يحق لناقل فيها الحبس على البضاعة.

- يحق للناقل ضامنا لاستحقاق أجرته الامتناع عن تسليمها إلى ذوي الحق فيها حتى يدفعوا له أجرة النقل وهذا ما أوضحته المادة 200 ق.م.ج<sup>1</sup>.

من خلال نص المادة سالفة الذكر فإن الناقل خلال فترة حبسه للبضاعة يلتزم بالمحافظة عليها أثناء مدة الحبس وفي حالة هلاكها أو تلفها أو ضياعها، يعد مسؤولا عن حالتها إلى حين إثبات أن الهلاك أو التلف يعود إلى سبب أجنبي ولا يد له فيه ويظل هذا الحق قائم إلى غاية استحقاق أجرته<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>-أنظر المادة 200 ق.م.ج

<sup>2</sup>-مريم درويش، الالتزامات المقررة على المرسل إليه في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، ع7، تلمسان، م05، 2018، ص243 متاح على الموقع الإلكتروني <https://lasjp.cerist.dz> 23 ماي 2025 على الساعة 15:00.

- للناقل أيضا الحق في حبس البضاعة إذا كان الشاحن لم يدفع له إلا جزء من الأجرة في ميناء الشحن، وانطلاقا من أن حق الحبس هو وحدة واحدة لا تتجزأ فكل جزء من البضاعة يكون ضامنا للأجرة والعكس صحيح<sup>1</sup>.

أما في حالة النقل المتتابع يكون للناقل الأخير حق الحبس على البضاعة نائبا عن الناقلين الآخرين السابقين له لأن هذا الناقل الأخير يكون نائبا عن الدين قبله في مطالبة الشاحن أو المرسل إليه بأداء أجرة الحمولة المستحقة لهم<sup>2</sup>.

وفي حالة إبرام عقدين مستقلين عن بعضهما ومتتابعين زمنيا لنقل بضائع معينة إلى نفس الشخص فلا يحق لناقل حبس البضاعة التي قام بنقلها في العقد الثاني، إذا كان الشاحن أو المرسل إليه قد قاموا بدفع الأجرة<sup>3</sup>.

### ثانيا: انقضاء حق الحبس

ينقضي ويزول حق الحبس على البضاعة متى قام أصحاب الحق في البضاعة بالوفاء بالمبالغ المستحقة عليهم من أجرة الحمولة وملحقاتها، ولا يجوز لناقل الاستمرار في الحبس بعد ذلك وإلا تقوم مسؤوليته، ومن جهة أخرى لا يؤدي إفلاس المرسل إليه إلى انقضاء حق الحبس، أما إذا رفض المرسل إليه أداء الأجرة وملحقاتها يجوز لناقل التقدم إلى المحكمة بطلب بيع البضاعة أو جزء منها من أجل استحقاق دينه منها<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: حق الامتياز.

خول المشرع الجزائري للناقل البحري ضمان يتمثل في حق الامتياز الذي يمكنه من استيفاء أجرته في حال ما إذا رفض الشاحن أو المرسل إليه دفع أجرة الحمولة أو المكافأة الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري ومن هنا سنتطرق أولا إلى تعريف حق الامتياز وانقضاء الامتياز ثانيا.

<sup>1</sup> - أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 241.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ص 241.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 242.

<sup>4</sup> - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 223.

أولاً: تعريف حق الامتياز.

يعرف الامتياز على أنه: "الأولوية في استيفاء دين معين مع مراعاة صفة ذلك الدين، وهو حق عيني تبقي يخول للدائن سلطة مباشرة على شيء معين، حيث يمكنه من استحقاق دينه من ثمن تلك البضاعة في أي يد كانت متقدما على الدائنين العاديين التاليين له في المرتبة"<sup>1</sup>.

وفي سبيل تدعيم الحماية القانونية للناقل في قبض أجرة النقل البحري للبضائع، جعلها المشرع الجزائري من الديون الممتازة في القانون البحري ويقع هذا الامتياز على البضائع المنقولة والمقصود منه ثمن البضاعة وليس على البضاعة بحد ذاتها، وحق الامتياز لا يعتبر ضامنا لأجرة النقل فقط بل يضمن كل المبالغ المستحقة للناقل مثل مقابل التأخير عن تسليم البضائع له<sup>2</sup>.

ونصت المادة 818 بند د من ق.ب.ج على ما يلي:

تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة:

أ-.....

د- "ديون أجرة الحمولة أو المكافآت لأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة، وعقد النقل ومصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية والمصاريف الأخرى المستحقة، من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات."

ويقع الامتياز في المرتبة الرابعة وتسبقه امتيازات أخرى مثل المصاريف القضائية ومصاريف الإسعاف وإلا نقاد البحري والمبالغ المستحقة عن الخسائر البحرية المشتركة والتعويضات عن الضرر اللاحق بالبضاعة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 244.

<sup>2</sup>- كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 45.

<sup>3</sup>- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 201

### ثانيا: انقضاء الامتياز.

ينقضي حق الامتياز إذا لم يرفع الناقل دعوى خلال خمسة عشر يوما من تفريغ البضاعة، وقبل أن تصبح البضاعة المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا حسب نص المادة 820 ق.ب.ج التي نصت على أنه: "تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الريان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع الدعوى خلال خمسة عشر يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا."

### المبحث الثاني: أثر الحوادث البحرية على أجرة الحمولة.

ترتبط أجرة الحمولة بتنفيذ النقل وتسليم البضاعة كاملة إلى أصحاب الحق فيها، ونظرا للظروف التي تمر بها الرحلة البحرية فقد تؤثر عوامل عديدة على الأداء بأجرة الحمولة، كالحوادث البحرية وتأثيرات الطقس والبيئة وطبيعة الممرات المائية، كما للبحر تأثير كبير على السفن نفسها تكون مهددة بالأخطار التي قد تعترض طريق الرحلة بما أن البحر مليء بالمخاطر، فقد تؤدي هذه الحوادث إلى هلاك البضاعة أو فقدانها مما يؤثر على مدى استحقاق الناقل في أجرة الحمولة.

ولأطراف عقد النقل البحري حرية الاتفاق بموجب شرط يدرج في سند الشحن، على أن تكون الأجرة مستحقة الأداء مهما كانت الحوادث التي تمنع تنفيذ العقد، ومن خلال هذا المبحث سنتطرق إلى دراسة حالات استحقاق أجرة الحمولة في المطلب لأول ثم حالات عدم استحقاق الأجرة في المطلب الثاني.

### المطلب لأول: حالات استحقاق الناقل البحري للبضائع لأجرة الحمولة.

نظم المشرع الجزائري حق الناقل في استيفاء أجرة النقل وحالات عدم استحقاقه في لأجرة عند وقوع حوادث بحرية، في المواد 777، 792، 798، 799، 801، 800 ق.ب.ج. إذ تتعرض السفينة خلال الرحلة البحرية إلى مخاطر جسيمة، ولهذا الأمر أهمية بالغة فيما يخص استحقاق الناقل لأجرة الحمولة لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى دراسة حالات استحقاق الناقل البحري في الأجرة، من خلال تناول الخسائر البحرية المشتركة في الفرع الأول ثم شرط استحقاق أجرة الحمولة أي كانت الحوادث في الفرع الثاني، وبعدها هلاك

البضاعة بفعل الشاحن أو بسبب الحزم الفاسد في الفرع الثالث، وأخيرا مسافنة البضائع في الفرع الرابع.

### الفرع لأول: الخسائر البحرية المشتركة والإسعاف البحري.

تتم المبادلات التجارية عن طريق البحر فقد تتعرض السفن أثناء رحلتها إلى مصاعب كثيرة بسبب البحر، مما تؤدي في بعض الأحيان إلى اقتراب السفينة من الغرق أو حتى الجنوح، فيضطر ربان السفينة إلى التضحية ببعض البضاعة من أجل إنقاذ الأرواح والأموال الموجودة على ظهر السفينة ويستعين الربان بمساعدة سفن أخرى من أجل تقديم المساعدة لها وإنقاذها من خطر الغرق أو الجنوح، حيث سنتطرق في هذا الفرع إلى دراسة الخسائر البحرية المشتركة أولا ثم الإسعاف البحري ثانيا.

### أولا: الخسائر البحرية المشتركة.

عرف المشرع الجزائري في المادة 300 ق.ب.ج الخسائر البحرية المشتركة على أنها: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قام مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها."

"ويقصد أيضا بالخسارة البحرية إقدام ربان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها أو إلقاء جزء من السفينة من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك يهددها، وجميع النفقات الاستثنائية والمصروفة لمجابهة هذا الخطر ويتحمل جميع التضحية جزءا من الخسارة"<sup>1</sup>.

وطبقا للمادة 792 ق.ب.ج التي نصت 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 وأجرى الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك."

ويتبين من خلال هذه المادة أن فرض المشرع الجزائري على الشاحن دفع أجرة الحمولة الملقاة في البحر من أجل السلامة العامة، وتدخل في باب المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.

<sup>1</sup> - سعاد حسان، المرجع السابق، ص 247.

ويستحق الناقل البحري للبضائع أجره النقل حتى ولم ينجز عملية النقل وعدم وصول البضاعة إلى الميناء المتفق عليه، وذلك لمساهمة البضائع بحصة منها في الخسائر المشتركة بالإضافة إلى السفينة وكل هذا لتحقيق المصلحة العامة للرحلة، ويعود قرار الربان بالتضحية بالبضائع من واجباته الفنية المتعلقة بأمن الرحلة وغالبا ما يكون طرفي العقد قد أمن على السفينة والبضاعة من الأخطار البحرية ويمكنهم مطالبة شركة التأمين بالتعويض المستحق على الأضرار<sup>1</sup>.

وعليه فإن الشاحن يحصل على تعويض عن البضاعة المرمية في البحر وتقدر قيمتها في ميناء الوصول كأن البضاعة وصلت حكما، ومن ثم يلتزم الشاحن بأداء أجره الحمولة لناقل<sup>2</sup>، وبخلاف المشرع الجزائري تميزت التشريعات الأخرى كالقانون المصري والسوري بوفرة النصوص القانونية في هذه الحالة المهمة من أجل التصدي للحوادث التي تطرأ على البضاعة أثناء الرحلة البحرية باعتبارها عملية تستغرق مدة زمنية معتبرة، حيث تجب الأجرة في هذه التشريعات عدة حالات منها:<sup>3</sup>

- البضائع التي اضطر الربان إلى بيعها أثناء الرحلة البحرية لشراء المؤونة أو إصلاح السفينة حيث يحصل الشاحن على قيمة البضاعة بسعرها في ميناء الوصول المادة 105 ق.ب.ج.

- تدفع الأجرة للناقل كاملة إذا طلب الشاحن تسلم البضاعة قبل وصولها إلى المكان الذي كانت متواجدة فيه، سواء يريد بيعها أو لأن الناقل تعرض لحادث بحري قاهر والشاحن لا يريد انتظار عمليات الإصلاح المادة 138 ق.ب.ج.

## ثانيا: الإسعاف البحري .

### أ- تعريف الإسعاف البحري.

عرف المشرع الجزائري الإسعاف البحري في المادة 332 ق.ب.ج على أنه "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها

<sup>1</sup>- مريم درويش، أثر الحوادث البحرية على لأجرة، المرجع السابق، ص 383.

<sup>2</sup>- سامية عباس، المرجع السابق، ص 62.

<sup>3</sup>- المرجع نفسه، ص 63.

وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة .

### ب\_ شروط الإسعاف البحري .

لكي نكون أمام الإسعاف البحري يجب توفر جملة من الشروط تتمثل فيما يلي:

#### - تحقيق نتيجة مفيدة من عملية الإنقاذ:

فرض المشرع حق استحقاق المكافأة للسفينة المنقذة، وهذا يعني أن عملية الإنقاذ لا تكون مجانية ولكن حتى يستحق المنقذ المكافأة، لا بد أن تتم بنجاح ولا يشترط في النتيجة أن تكون كلية لأن أجره المكافأة تستحق حتى ولو كانت جزئية بمعنى أن السفينة المنقذة قد حسنت من وضع السفينة الواقعة في خطر بفعل جهودها بالتعاون مع سفن أخرى<sup>1</sup>، وأكدت المادة 336 ق.ب.ج على أنه: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة، وتستحق المكافأة بالنسبة لانقاذ الحمولة وثمان الرحلة."

#### - ألا تزيد أجره المكافأة عن قيمة البضاعة المنقذة:

لا يجوز أن تتجاوز أجره أو قيمة المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت، وهو أمر طبيعي وواقعي لأن لا فائدة تعود على صاحب السفينة إذا كانت أجره الإنقاذ أكبر من قيمة البضاعة لذلك حددت أجره المكافأة بنسبة مئوية معينة من أموال التي أنقذت وهذا تأكيداً لنص المادة 374 ق.ب.ج التي نصت على أنه: "لا يمكن أن تتعدى في أي حال مكافأة الإسعاف قيمة الأموال التي أنقذت بما فيها الحمولة وأجره الرحلة بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة الأخرى وكذلك المصاريف الخاصة بحراستها وتقديرها وبيعها".

#### - الإسعاف بين سفينتين تابعة لنفس الشخص:

تنص المادة 252 ق.ت.ب على أنه: "يلزم الجعل وأن يكون كل من الإسعاف والإنقاذ قد وقع بين سفينتين لها مالك واحد"، وكذلك نص القانون البحري الجزائري في المادة 341 ق.ب.ج لا تستحق أي مكافأة حتى ولو حصل الإسعاف بين سفينتين لنفس المالك." ويستنتج

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 422

من المادة أن أجرة المكافأة تسقط إذا كانت السفينتين تابعة لنفس الشخص الإسعاف، وكلمة (لا) هنا خطأ عند ترجمة النص التشريعي<sup>1</sup>.

### – ألا يكون تقديم الإنقاذ البحري بناء على التزام عقدي:

قد تقدم المساعدة من قبل الملاحون العاملين على متن السفينة فلا يعتبر عملهم إنقاذاً بحرياً لأن عقد الاستخدام البحري يلزمهم بأدائه وهناك أيضاً المساعدة التي تقدمها السفينة القاطرة إلى السفينة المقطورة بناء على عقد القطر المبرم بينهما<sup>2</sup>، فأجرة الإنقاذ لا تستحق نظراً لأن علينا التزاماً عقدياً بالمساعدة إلا إذا كان الاتفاق اختيارياً وليس التزاماً قانونياً فالسفينة القاطرة تستحق المكافأة إلا إذا أنقذت السفينة طالبة الإنقاذ من مخاطر غير عادية أو استثنائية<sup>3</sup>.

### ج- أسس تحديد أجرة الإسعاف البحري.

تحدد أجرة الإسعاف البحري على عدة أسس منها:

- مدى نجاح جهد المساعدة والإنقاذ، ويذكر في هذا الشأن أن كثيراً من الاتفاقيات المساعدة والإنقاذ تشتمل على شرط الدفع مقابل النجاح، ومع ذلك فإن السفينة المنقذة أن تطالب بالتعويض عن المصاريف والنفقات التي تكبدتها جراء محاولة الإسعاف والإنقاذ.
- الخطر الذي يهدد السفينة المنكوبة التي تم إنقاذها.
- المدة التي استغرقتها عملية الإنقاذ.
- المصاريف التي تكبدتها السفينة المغيثة والأضرار التي أصابها من جراء عمليات المساعدة كثمن الوقود أو أجور البحارة الإضافية.
- قيمة السفينة المغيثة والأدوات التي استخدمت في المساعدة ومراعاة حجم المكافأة خاصة إذا كانت السفينة مخصصة للمساعدة والإنقاذ.
- قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة.

<sup>1</sup> - أمانة دريسي، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، م03، ع4، 2016، ص 68 متاحة على الموقع الإلكتروني <https://lasjp.cerist.dz> يوم 22 ماي 2025 على الساعة 00:17

<sup>2</sup> -طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ص 198 199.

<sup>3</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 425.

- أخطار المسؤولية التي تعرض لها المنقذون قبل الغير أو قبل الشاحنين بسبب عملية الإنقاذ<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: شرط استحقاق أجره النقل أي كانت الحوادث.

نكون هنا أمام اتفاق أطراف عقد النقل البحري بموجب شرط يدرج في سند الشحن على أن تكون أجره النقل مستحقة الأداء، مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد النقل بحيث لا تتأثر الأجرة بأية حادثة تقع على البضاعة و تؤدي بها للهلاك أو التلف أو النقصان سواء من حيث الكم أو القيمة، وهذا ما ينص عليه الشرط الحادي عشر من سندات الشحن التي أصدرتها الهيئة الوطنية للملاحة التي نصت على أن أجره النقل المدفوعة مسبقا مستحقة الدفع وقت الشحن و مهما كانت الظروف<sup>2</sup>، وهذا الشرط صحيح إذا ليس من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيضها لان عقد النقل البحري للبضائع يركز في هذه الحالة على عمليتين قانونيتين و هما نقل البضائع و التأمين على الأجرة لدى الشاحن نظير نقص مقدارها<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: هلاك البضاعة بفعل الشاحن أو بسبب عيب ذاتي فيها.

تتعرض البضاعة خلال سير السفينة في البحر إلى حوادث بحرية تؤدي بها إلى حدوث أضرار للبضاعة سواء كان هلاك أو تلف ويكون سبب هذا الضرر الشاحن ، كما قد يكون بسبب عيب ذاتي في البضاعة ويتعين علينا دراسة هلاك البضاعة بفعل الشاحن أولا ثم هلاك البضاعة بسبب عيب ذاتي فيها ثانيا .

#### أولا: هلاك البضاعة بفعل الشاحن.

طبقا للمادة 798<sup>4</sup> ق.ب.ج فانه إذا فقدت البضاعة في البحر بسبب لأخطار البحرية فان الناقل لا يستحق أجره النقل، إلا إذا فقدت بسبب راجع إلى الشاحن أو عيب ذاتي في تحزيم

<sup>1</sup> - مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون والنقل، جامعة أبي بكر بقايد، تلمسان، 1م، ع2016، 2، ص 25.

<sup>2</sup> - مريم درويش، أثر الحوادث البحرية على أجره النقل، المرجع السابق، ص 384، 385.

<sup>3</sup> - أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 237.

<sup>4</sup> - تنص المادة 798 ق.ب.ج "لا يستحق أية أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحمز أو من جراء عمل منسوب للشاحن "

البضاعة وفي هذه الحالة يستحق الناقل أجره الحمولة وجب على الشاحن الوفاء بالأجرة كاملة للناقل نظرا لقيام مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب إهمال الشاحن<sup>1</sup>.

### ثانيا: هلاك البضاعة بسبب عيب ذاتي فيها.

في حالة ما إذا وصلت البضاعة إلى ميناء التفريغ وكانت قد تعرضت أثناء الرحلة الى نقص في وزنها أو مقدارها أو عددها، فإن الناقل لا يسأل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة أثناء عملية نقلها وكان السبب راجع إلى طبيعتها وعملية النقل<sup>2</sup> وهذا ما يعرف بعجز الطريق، مثلا لو كانت البضاعة المشحونة عبارة عن مواد سائلة وأثناء الرحلة تبخر جزء منها بسبب العوامل الجوية، أو كانت عبارة عن حبوب وضاع كمية منها أثناء عملية الشحن.

و يجدر بنا الإشارة إلى أنه إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة سواء كان هلاك كلي أو جزئي أو نقص في البضاعة أو كميتها، يتوجب على الشاحن أو أصحاب الحق في البضاعة الوفاء بالأجرة للناقل حتى ولو تلفت أو نقصت البضاعة أثناء الرحلة<sup>3</sup>.

### الفرع الرابع: مسافنة البضائع

من الممكن أن تتعرض السفينة إلى حوادث بحرية خلال سيرها في البحر كإعلان الحرب مثلا، ويتعذر عليها إتمام الرحلة بالسفينة المشحونة عليها البضائع إلى ميناء التفريغ ومن ثم استبدلت السفينة بسفينة أخرى من سفن الدول الأخرى.

فمن حق الناقل تبديل سفينته بسفينة أخرى من أجل المحافظة على البضائع المصاريف التي ينفقها على الشحن والتفريغ تكون على عاتق الناقل البحري، إلا في حالة ما درأ عنه مسؤولية هذا التوقف وله الحق في استحقاق أجره الرحلة كاملة في الحالتين<sup>4</sup>.

حيث أكدت المادة 777 ق.ب.ج التي نصت على: "في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى سفينة أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء

<sup>1</sup> - مريم درويش، أثر الحوادث البحرية على الأجرة، المرجع السابق، ص 245

<sup>2</sup> - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دط، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 372.

<sup>3</sup> - عادل على المقدادي، القانون البحري، ص1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عملن، 2009، ص 129 130.

<sup>4</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 290.

لأنها نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعده الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة.<sup>1</sup> فالأصل أن يتم النقل على السفينة التي شحنت فيها البضاعة بداية، لكن في حال ما إذا توقفت السفينة عن السير أي كانت الأسباب يتوجب على الناقل إعداد سفينة أخرى لنقل البضاعة، وقد يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الرحلة بشرط أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، ويتعين عليه أيضاً إخطار الشاحن بان وصول البضاعة يكون على متن السفينة الثانية وكذلك يتوجب عليه إرسال سند الشحن المسلم من طرف الربان الثاني لكي يتمكن الشاحن من تسلم البضاعة من الناقل عند الوصول<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: حالات عدم استحقاق الناقل البحري في أجرة الحمولة.

تعد الحوادث البحرية من العوامل التي لها تأثير فعال في استحقاق أجرة الناقل البحري، قد تتعرض السفينة إلى حادث بحري يؤدي إلى هلاك البضاعة و أحيانا حتى فقدانها كما تؤثر تلك الحوادث أيضا على أطراف عقد النقل البحري، و يمكن تحديد هذا الضرر في حقوق الناقل و الشاحن و نذكر منها أجرة الحمولة بما أنها حق جوهرى لناقل البحري فتؤدي هذه الحوادث في بعض الأحيان إلى انقضاء الأجرة نهائيا، و هذا ما سنتعرض إلى دراسته من خلال تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع في الفرع الأول حالة عدم تنفيذ الناقل لعملية النقل بسبب خطئه، ثم نتحدث في الفرع الثاني عن إهمال الناقل البحري أما فيما يخص الفرع الثالث سنخرج إلى هلاك البضاعة بسبب قوة قاهرة .

### الفرع لأول: عدم تنفيذ الناقل لعملية النقل بسبب خطئه

تؤدي الحوادث البحرية إلى هلاك البضاعة وحتى فقدانها بسبب الأضرار التي تخلفها تلك الحوادث وقد يكون السبب الرئيسي لها، هو خطأ الناقل حيث تقام المسؤولية ولهذا الأمر أهمية بالغة تتعلق باستحقاق الناقل البحري في أجرة النقل<sup>2</sup>.

حيث أعفى المشرع الجزائري الشاحن من دفع أجرة الحمولة للناقل في حال عدم تنفيذه لعملية النقل، وطبقا لنص المادة 741 ق.ب.ج التي نصت على: "إذا نتج نفس الأثر بخطأ

<sup>1</sup> - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام، دط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006 ص 73.

<sup>2</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 40.

الناقل جاز فسخ العقد بطلب الشاحن أو ذو حقه ويعوض لهذا الأخير عن الضرر الذي أصابه ولا يمكن أن تتجاوز مبلغ هذا التعويض حدود المسؤولية الناقل المبنية في المادة 805 أدناه.

لا يستحق الناقل أجره النقل إذا كان عدم تنفيذه لعملية النقل بسبب خطئه، ويجوز للشاحن فسخ العقد وتعويضه عن الضرر وذلك تطبيقاً للقواعد العامة بشرط ألا يتعدى مبلغ التعويض حدود مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة 805 ق.ب.ج.

ونستنتج من نص المادة سابقة الذكر أن عدم تنفيذ الناقل التزامه بنقل البضاعة يجرمه من حقه في أجره النقل، بالإضافة إلى تعويض الشاحن عن الأضرار التي لحقت به بسبب خطأ الناقل.

### الفرع الثاني: إهمال الناقل البحري.

إن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزم للجانبين بمعنى أن لكل طرف في العقد مجموعة التزامات تقع عليه مقابل تمتعه بجملة من الحقوق، ومن هذا المنطلق إذا أخل أحد الأطراف بالتزامه يتأثر الطرف الثاني تلقائياً بفعله، فإذا تعرضت البضاعة للتلف أو فقدان بسبب إهمال الناقل في أداء واجبه اتجاه البضاعة فلا يستحق أجره النقل، ويكون مسؤولاً عن الأضرار المترتبة على البضاعة بسببه لذلك من واجبه أخذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع الملقاة على عاتقه<sup>1</sup>.

حيث نصت المادة 800 ق.ب.ج على أنه: "لا تستحق أي أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الالتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه."

وتتمثل الالتزامات التي أشارت إليها المادة 800 ق.ب.ج سالفه الذكر والتي يترتب على إهمالها من قبل الناقل سقوط حقه في الأجره:

**أولاً:** إذا لم يقدم الناقل سفينة صالحة للملاحة البحرية، ويقصد بها خلو السفينة من العيوب التي تمنعها من مواجهة الأخطار البحرية المتوقعة وكذلك تزويدها من قبل المالك بما يلزمها

<sup>1</sup> - مريم درويش، أثر الحوادث البحرية على الأجره، المرجع السابق، ص 381.

من المؤن والأدوات والطاقم البحري<sup>1</sup>، وقد نصت المادة 770 بند أ من ق.ب.ج على أنه: " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بمايلي :

أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

ب-تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب

ج-تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها وحفظها ".

**ثانياً:** إذا لم ينظف ويرتب ويضع جميع أقسام السفينة التي توضع فيها البضائع،ويجعلها بحالة لاستقبال البضاعة وحفظها ونقلها<sup>2</sup> وذلك حسب المادة 770 ق.ب.ج.

**ثالثاً:** إذا لم يتم الناقل بعناية تامة بتحميل ورس لبضاعة وصيانتها وحراستها، ولم يخصها بعناية الرجل العادي حسب الاتفاق وأعراف الميناء (ميناء الشحن) ويعتبر كل هذا من الالتزامات الناقل، وإن لم يتم بتنفيذ هذه التعليمات وتلفت البضاعة يكون السبب في هلاكها بفعل إهماله<sup>3</sup>،وأكدت المادة 773 ق.ب.ج على أنه: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل.

وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن".

**رابعاً:** نصت المادة 775 ق.ب.ج على أنه:"يجب أن تتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حال عدم تحديده بالطريق العادي.

ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق لانقاد حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

وإذا دفع الشاحن أجرة النقل مسبقاً للناقل في ميناء التحميل، وإذا تبين أن الناقل لا يستحق الأجرة وجب على الناقل رد الأجرة التي دفعت له مقدماً<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 117.

<sup>2</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 43.

<sup>3</sup> - سامية عباس، المرجع السابق، ص 66.

<sup>4</sup> - أنظر: المادة 801 ف 1 ق.ب.ج.

### الفرع الثالث: هلاك البضاعة بسبب قوة القاهرة:

تعتبر التشريعات البحرية أن الشاحن أو المرسل إليه شركاء في مخاطر الرحلة، مما يعني أنه في بعض الحالات قد لا يكون هناك التزام بدفع الأجرة إذا تعرضت البضاعة إلى هلاك كلي قبل وصولها إلى ميناء الوصول وتمثل القوة القاهرة في العواصف، الزلازل التي بسببها هلكت البضاعة فقد يعفى الشاحن من دفع الأجرة، لأن عملية النقل لم تكتمل كما كان متفق عليها في العقد وبالتالي لا يستحق الناقل أجرة الحمولة<sup>1</sup>.

حيث نصت المادة 798 ق.ب.ج على أنه: "لا يستحق أية أجرة حمولة عن البضائع المفقودة جراء الأخطار البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن."

ويتضح من نص المادة سابقة الذكر أنه إذا هلكت البضاعة بسبب قوة القاهرة انقضى الالتزام بدفع الأجرة للناقل، وعلى هذا الأخير رد الأجرة إذا دفعت له مقدما للشاحن وهذا ما أكدته المادة 801 ف1 ق.ب.ج التي نصت على أنه: "إذا لم يستحق أي أجرة الحمولة، وجب إرجاع أجرة الحمولة المدفوعة مقدما." إذ أن القواعد العامة بأن يتحمل كلا الطرفين نتائج القوة القاهرة فتضيع على الناقل أجرته وعلى الشاحن بضاعته.

وهذا تطبيقا للقواعد العامة التي نصت بأنه في العقود الملزمة لجانبين حالة القوة القاهرة دون تنفيذ أحد الأطراف التزامه، يضحى التنفيذ مستحيلا ينقضي هذا الالتزام وتنقضي معه كل الالتزامات المقابلة على الطرف الآخر حيث ينقضي العقد من تلقاء نفسه<sup>2</sup>.

أما إذا أدت القوة القاهرة إلى هلاك البضاعة هلاك جزئي، وقام الناقل بتسليم البضاعة التي لم تهلك إلى المرسل إليه فإنه لا يستحق إلا أجرة الجزء الذي لم يهلك من البضاعة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 268.

<sup>2</sup> - أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 232.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 233.

### الفرع الرابع: مسافنة البضائع

من الممكن أن تتعرض السفينة إلى حوادث بحرية خلال سيرها في البحر كإعلان الحرب مثلا، ويتعذر عليها إتمام الرحلة بالسفينة المشحونة عليها البضائع إلى ميناء التفريغ ومن ثم استبدلت السفينة بسفينة أخرى من سفن الدول الأخرى.

فمن حق الناقل تبديل سفينته بسفينة أخرى من أجل المحافظة على البضائع المصاريف التي ينفقها على الشحن والتفريغ تكون على عاتق الناقل البحري، إلا في حالة ما درأ عنه مسؤولية هذا التوقف وله الحق في استحقاق أجره الرحلة كاملة في الحالتين<sup>1</sup>.

حيث أكدت المادة 777 ق.ب.ج التي نصت على: "في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى سفينة أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لأنها نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعده الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة".

فالأصل أن يتم النقل على السفينة التي شحنت فيها البضاعة بداية، لكن في حال ما إذا توقفت السفينة عن السير أي كانت الأسباب يتوجب على الناقل إعداد سفينة أخرى لنقل البضاعة، وقد يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الرحلة بشرط أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، ويتعين عليه أيضا إخطار الشاحن بان وصول البضاعة يكون على متن السفينة الثانية وكذلك يتوجب عليه إرسال سند الشحن المسلم من طرف الربان الثاني لكي يتمكن الشاحن من تسلم البضاعة من الناقل عند الوصول<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 290.

<sup>2</sup> - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام، دط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006 ص 73.

## خلاصة الفصل:

نستخلص من خلال دراستنا لهذا الفصل أن الأجرة هي المقابل المادي الذي يلتزم الشاحن بأدائه للناقل، مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من مكان لآخر وأن حق الناقل في أجرة الحمولة حق طبيعي خوله له القانون البحري الجزائري في المادة 738. وتحديد أجرة الحمولة بطريقتين إما باتفاق أطراف عقد النقل البحري أو تحدد وفقا للمؤتمرات البحرية، أما فيما يخص تنفيذ أجرة الحمولة تدفع في ميناء الشحن أي قبل بدء الرحلة أو في ميناء التفريغ بعد نهاية الرحلة البحرية، ويكون هنا المرسل إليه هو الملزم بدفعها طبعاً إذا قبل استلام البضاعة من الناقل وفي حالة رفضه لدفع الأجرة أعطى القانون ضمانات خاصة للناقل من أجل استيفاء أجرته عن طريق بيع البضاعة. وللحوادث البحرية أثر مهم جداً على استحقاق الناقل لأجرة الحمولة فهناك حالات يستحق فيها هذا الأخير الأجرة كما أن هناك حالات يحرم فيها من أجرة الحمولة.

## الفصل الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع .

بما أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين فإنه يترتب على عاتق الناقل جملة من الالتزامات، منها ما يكون قبل بدء الرحلة ومنها ما يكون أثناء وبعد الرحلة البحرية، وضعت جميعاً من أجل تنفيذ عملية النقل البحري المتفق عليه في العقد على أكمل وجه و في حال ما إذا أخل الناقل في أداء التزاماته أو بدا منه أي تقصير و حدث ضرر للبضاعة أو تأخير في توصيلها تقع على عاتقه مسؤولية تعويض صاحب الحق في البضاعة عن كل ضرر أصابه بسبب تلك التقصير.

انطلاقاً مما سبق ذكره سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في المبحث الأول التزامات الناقل البحري للبضائع، أما فيما يخص المبحث الثاني فسننتقل فيه إلى المسؤولية المترتبة على الناقل البحري للبضائع في حال مخالفته لالتزاماته.

### المبحث لأول :مضمون التزامات الناقل البحري للبضائع.

إن جوهر عقد النقل البحري للبضائع هو نقلها و تغيير مكانها بحرا بواسطة السفينة و لتنفيذ الناقل لهذه الغاية الأساسية يجب أن تكون السفينة معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل أي صالحة للملاحة البحرية ,في ميناء القيام و في هذا الميناء يلتزم الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن و يتولى الناقل مسؤولية شحنها و رصها في عنابر السفينة ,و بعد ذلك تمهيد لانجاز عملية النقل تنفيذا لمهمة الناقل<sup>1</sup> و يتوجب عليه المحافظة على البضائع أثناء النقل ,و عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يتولى تفرغ البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني .

ومنه نقسم التزامات الناقل إلى ثلاث مراحل :

سنتطرق في المطلب الأول إلى دراسة التزامات الناقل البحري للبضائع قبل بدء الرحلة البحرية ثم التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية في المطلب الثاني وأخيرا التزامات الناقل البحري للبضائع بعد الرحلة البحرية.

### المطلب لأول:التزامات الناقل البحري للبضائع قبل بدء الرحلة البحرية .

يلتزم الناقل البحري في هذه المرحلة بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية و تجهيزها بما يلزم لكي تكون صالحة للاستعمال و تكملة الرحلة البحرية<sup>2</sup> كما يلتزم أيضا باستلام البضاعة تمهيدا لشحنها و رصها في عنابر السفينة و ع ليه نقسم هذا المطلب إلى أربعة فروع سنعرج في الفرع الأول إلى الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية ثم الالتزام باستلام البضاعة في الفرع الثاني ومن بعدها نتطرق إلى دراسة الالتزام بشحن البضاعة في الفرع الثالث ومن ثم الالتزام برص البضاعة في الفرع الرابع.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل لأشخاص بحرا، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 352 .

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، د.ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 235.

### الفرع الأول: الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية.

تنص المادة 770 ق.ب.ج على أنه "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

ب-تزويدها بالتسليح و التجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج-تنظيف و ترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها."

نستنتج من نص هذه المادة أن الالتزام الجوهري للناقل البحري هو توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية أي تكون قادرة على نقل البضاعة من مكان لآخر.

كما يجب توفر شروط وأوصاف فنية في السفينة التي تنقل البضاعة، وذلك من أجل أمن و سلامة البضائع والأموال الموجودة عليها، كما أن الدولة تقوم برقابة صارمة على هذه الشروط و الأوصاف التي يجب أن تكون في السفينة على نحو دائم<sup>1</sup>.

ويتضح لنا كذلك من خلال نص المادة 770 ق.ب.ج سابقة الذكر أن المشرع الجزائري لا يكتفي بفرض التزام على عاتق الناقل البحري بإنجاز عملية النقل و المحافظة على البضائع بل حرص على وضع سفينة صالحة للملاحة البحرية، لأن الناقل يعتبر ضامنا لوصول البضاعة سليمة والتزامه هذا هو التزام بتحقيق نتيجة لأنه إذا هلكت البضاعة أو تلفت يعتبر الناقل مسؤولا ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك أو تلف البضاعة كان راجعا إلى سبب أجنبي.

وعليه سنقسم هذا الفرع إلى قسمين أولا الصلاحية الملاحية و ثانيا الصلاحية التجارية.

<sup>1</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ط1، دار الجامعة لنشر، الإسكندرية، 2001، ص 235 .

### أولاً: الصلاحية الملاحية.

يقصد خلو السفينة من العيوب التي تمنعها من مواجهة الأخطار البحرية المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من طرف المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات والطاقم البحري الذي يجب أن يكون كافياً من حيث العدد والكفاءة، ولا يكفي للسفينة أن تكون صالحة ملاحياً وإنما يجب أن تكون مجهزة بالوسائل اللازمة لكي تكون صالحة للملاحة البحرية أي إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها<sup>1</sup>.

### ثانياً: الصلاحية التجارية.

ويقصد بالصلاحية التجارية قدرة السفينة على استقبال البضائع على متنها، من حيث تهيئة العنابر الملائمة وتهيئة وسائل التبريد والتسخين المطلوبة بما يتناسب مع نوع البضاعة.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: الالتزام باستلام البضاعة.

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه، ويكون الناقل هنا قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تحت تصرف ممثله القانوني حسب المادة 739 ق.ب.ج.<sup>3</sup>

ويعد التزام الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن التزاماً جوهرياً لأن البضاعة هي محل العقد، ويقابله التزام الشاحن بالمطالبة بسند الشحن له إذا قبل الناقل شحن البضاعة<sup>4</sup> وتعتبر واقعة الاستلام بداية نطاق الزماني للنقل البحري، والذي على أساسه تحدد مسؤولية الناقل عن هلاك و تلف البضاعة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، (دراسة مقارنة بين التفتين الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978)

مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2009، ص 117 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 122.

<sup>3</sup> - تنص المادة 739 ق.ب.ج "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى

المرسل إليه أو ممثله القانوني ."

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 304.

<sup>5</sup> - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 254.

أما بخصوص مكان و زمان استلام البضاعة فان مكان الاستلام يكون في المكان المتفق عليه ,و إذا لم يوجد اتفاق في العقد فيكون وفقاً لأعراف الميناء و عادة ما يتم في ميناء القيام كما يمكن الاتفاق أن يتم التسليم البضاعة خارج حدود الميناء ,كالاتفاق على تسليمها في مخازن الناقل أو مكتبه و يترتب على هذا الأخير في هذه الحالة القيام بما هو لازم عليه لنقل البضاعة إلى رصيف الميناء ,و ذلك يعتبر تمهيدا لبداية شحنها في السفينة و بالتالي يبدأ عقد النقل البحري<sup>1</sup> إلا أنه نادراً ما يتم الاتفاق على استلام الناقل للبضاعة خارج حدود الميناء لأن الأمر يقتضي اتخاذ إجراءات إدارية أو جمركية صعبة ,أما فيما يخص ميعاد الاستلام فيتم في ميعاد المتفق عليه<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: الالتزام بشحن البضاعة.

نصت على هذا الالتزام المادة 773 ق.ب.ج ويقصد به عملية رفع البضاعة من الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، سواء بواسطة الروافع أو الآلات إذا كانت بضاعة كالسيارات<sup>3</sup> أما إذا كانت البضاعة عبارة عن سوائل كالبتترول فيكون شحنها بواسطة مضخات ويتم الشحن كذلك عن طريق الصب إذا كانت حبوب أو الدحرجة إذا كانت البضاعة عبارة عن مركبات<sup>4</sup>.

ويشكل شحن البضاعة على ظهر السفينة مشاكل عديدة في مجال النقل البحري و ذلك نظراً للمخاطر البحرية بصفة عامة و الرحلة البحرية بصفة خاصة، والأصل أن الالتزام بشحن البضاعة يكون على عاتق الناقل ما لم يتفق على غير ذلك ,فيجوز الاتفاق على أن الشاحن هو من يتولى عملية الشحن و تطبيقاً للمادة 811 ق.ب.ج<sup>5</sup> حالتي تبطل أي اتفاق يفيد إعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن شحن البضاعة لذا فعلمية الشحن تكون على

<sup>1</sup>-هاني دويدار، المرجع السابق، ص 255.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص 256.

<sup>3</sup>- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 325.

<sup>4</sup>- بسام عاطف المنهار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، ط1، منشورات الحلي الحقوقية ، بيروت، 2006، ص 105.

<sup>5</sup>-أنظر المادة 811 ق.ب.ج

عائق الناقل و ذلك لتوفر كل الوسائل و الخبرة و غالبا ما يتفق الناقل مع شركات كبرى متخصصة لهذا الغرض .

وتجدر الإشارة إلى أن شحن البضاعة يجب أن يكون في الوقت المتفق عليه في عقد النقل البحري وفي حالة ما إذا لم ينص على ذلك في العقد يجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء الذي جرى فيه الشحن، والأصل أن ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الناقل إلا إذا اتفق على خلاف ذلك<sup>1</sup>. هذا ويتم شحن البضاعة بطريقتين إما شحن البضاعة في عنابر السفينة أو شحنها على سطح السفينة.

### أولاً: شحن البضاعة في عنابر السفينة.

الأصل في التزام الناقل بالشحن هو شحن البضاعة في عنابر السفينة مباشرة، حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية و الكوارث الطبيعية و تكون البضاعة منظمة و متزنة داخل السفينة و كل هذه التدابير من أجل حماية البضاعة من الهلاك أو من التلف الذي قد يصيبها أثناء الرحلة البحرية و الذي يكون فيها الناقل مسؤولاً عنه<sup>2</sup>.

### ثانياً: شحن البضاعة على سطح السفينة.

عادة يكون الشحن داخل عنابر السفينة و لا يجوز للناقل شحن البضاعة على سطح السفينة نظراً لما قد تتعرض له السفينة أثناء الرحلة البحرية من أخطار ناتجة عن الظروف الطبيعية كسوء الأحوال الجوية و أشعة الشمس و الأمطار و اندفاع أمواج البحر في حال هيجانه وبالتالي تتدفق المياه إلى سطح السفينة مما ينتج عنها هلاك أو تلف البضاعة<sup>3</sup>. وفي حالة ما إذا شحن الناقل البضاعة على سطح السفينة دون علم الشاحن تترتب عليه مسؤولية هلاك أو تلف أو فقدان البضاعة بسبب شحنها بهذه الطريقة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري و البحري، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000 ص 595، 596 .

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 304 .

<sup>3</sup> - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 206 .

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 207.

ولكن لكل قاعدة استثناء يجوز للناقل الشحن على سطح السفينة بشرط توفر شروط خاصة نصت عليها المادة 774 ق.ب.ج<sup>1</sup>، وتتمثل هذه الشروط في مايلي :

- أن لا تحد من أمن الرحلة.

- يكون التحميل نظاميا ومتعارف عليه.

-إعلام الشاحن بتحميل البضائع على السطح السفينة إلا في حالة ما إذا تم التحميل على سطح بالاتفاق مع الشاحن فلا يلزم بذلك.

-الاتفاق بين الشاحن و الناقل على الشحن على سطح السفينة.

### الفرع الرابع:الالتزام برص البضاعة.

الرص هو عبارة عن تستيف البضاعة و ترتيبها داخل عنابر السفينة ,بغرض حفظها من الهلاك و التلف .<sup>2</sup>

ولا تهدف عملية الرص إلى حماية البضاعة فقط بل ترمي إلى حماية السفينة لأن الرص غير المتوازن للبضائع يشكل خطر كبير على سلامة السفينة ,كما قد تؤدي إلى انقلابها مثلا لذلك تعتبر عملية الرص عملية فنية تتعلق بثبات السفينة وتدخّل في نطاق وظائف الريان وتحت مسؤوليته ,كما قد يعهد بالرّص إلى مقاولين متخصصين يقومون بهذا المهام ولكن تحت إشراف و مسؤولية الريان ويكون هذا الأخير مسؤولا عن الأضرار التي تصيب البضاعة المرصوفة على ظهر السفينة .<sup>3</sup>

<sup>1</sup>- تنص المادة 774 ق.ب.ج على أنه"لا يجوز تحميل البضائع على سطح الفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارف عليه بموجب القانون. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم باتفاق مع الشاحن.

<sup>2</sup>- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، "قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2006، ص62.

<sup>3</sup>- وهيب لأسير، المرجع السابق، ص 192.

<sup>3</sup>-محمد عبد الفتاح ترك،المرجع السابق ،ص307.

### المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية.

يلتزم الناقل البحري للبضائع بالتزامين أساسيين أثناء الرحلة البحرية أولهما الالتزام بنقل البضاعة من مكان لأخر وثانيهما الالتزام بالمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية و هذا ما سنتطرق إلى دراسته في هذا المطلب بدء بالالتزام بنقل البضاعة في الفرع الأول ثم الالتزام بالمحافظة عليها في الفرع الثاني .

#### الفرع الأول: الالتزام بنقل البضاعة .

بعد قيام الناقل بتجهيز السفينة و استلام البضائع و شحنها و رصها في ميناء الشحن يبدأ بتنفيذ الرحلة البحرية، وذلك بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وفقا للقواعد و الاتفاقيات المعمول بها<sup>1</sup> .

ويجب نقل البضائع خلال فترة زمنية مناسبة عبر المسار المتفق عليه أو المعتاد و في حال عدم تحديد الطريق يسمح لربان إتباع أقصر والطرق الأكثر أمانا<sup>2</sup>.

وهذا ما أكدته المادة 775 ف1 ق.ب.ج "يجب أن تتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي "

ولا يجوز للناقل الانحراف عن خط السير إلا في حالة الضرورة القصوى مثل مواجهة عاصفة شديدة تهدد سلامة السفينة و البضاعة أو الحاجة إلى إصلاح خلل طارئ في آلات السفينة و قد يتضمن سند الشحن شرطا يسمح له بالانحراف عن خط السير لأسباب معينة مثل إنقاذ الأرواح و الأموال<sup>3</sup>.

وهذا ما نصت عليه المادة 775 ف2 ق.ب.ج بقولها "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغير للطريق لأنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك و لا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

<sup>1</sup>-محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 335.

<sup>2</sup>-المرجع نفسه ص 335 .

<sup>3</sup>، المرجع نفسه، ص 336.

والأصل في عمليات النقل البحري أن يتم نقل البضائع على السفينة المحددة وفقا للشروط المتفق عليها في العقد، هناك حالات استثنائية توجب على الناقل تغيير السفينة مثل تعطلها أو عدم صلاحيتها للإبحار و في هذه الحالات يجب على الناقل إبلاغ الشاحن أو المرسل إليه و تحدد السفينة البديلة لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه تحت طائلة التعويض عمل بما يلزم البضاعة و مسافنتها<sup>1</sup> و هذا ما جاء في نص المادة 776 ق.ب.ج "في حالة توقف الرحلة لسبب مت يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر".

وعند نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفن يتحمل الناقل جميع مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة اللازمة لإتمام عملية النقل، ما لم يكن أن الناقل قد أبعده عنه المسؤولية التي أدت إلى هذا التوقف، وفي كلا الحالتين يحتفظ الناقل البحري بأجرة الحمولة الكاملة للرحلة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الالتزام بالمحافظة على البضاعة.

تنص المادة 733 ق.ب.ج على ما يلي: "يقوم الناقل البحري بالعناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، يجب تبليغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

ويقصد بالمحافظة على البضائع اتخاذ كل ما يجب فعله من الإجراءات والتدابير المعقولة للمحافظة على البضائع في الحالة التي شحنت عليها، وسبب هذا الالتزام أن السفينة هي أداة لنقل البضاعة والخزن الأساسي لحفظها، والالتزام الناقل بالمحافظة على البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية حيث تترتب على الناقل المسؤولية في حالة هلاك البضاعة

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 336 .

<sup>2</sup> - أنظر: المادة 777 ق.ب.ج.

أو تلفها ولا يمكن للناقل إعفاء نفسه من المسؤولية بإثبات أنه اتخذ جميع التدابير للمحافظة على البضائع إلا في حالة الهلاك أو التلف الراجع إلى قوة قاهرة ولا يد له فيه<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري للبضائع بعد الرحلة البحرية.

بعد نهاية الرحلة البحرية يبقى الناقل محملاً بعدة التزامات تقع على عاتقه في ميناء الوصول و تتركز هذه الأخيرة على تفريغ البضاعة و تسليمها إلى أصحاب الحق فيها و ذلك ما سوف نتطرق إلى دراسته في هذا المطلب حيث سنتناول في الفرع أول الالتزام بتفريغ البضاعة ثم تسليم البضاعة في الفرع الثاني .

### الفرع لأول: التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة.

بعد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات الفك و إنزال البضائع بنفس العناية المطلوبة في ميناء تحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ<sup>2</sup>. و يعد التفريغ عملية مادية تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء التفريغ<sup>3</sup>.

والأصل أن عملية التفريغ تقع على عاتق الناقل البحري للبضائع<sup>4</sup>، إلا أنه يجوز أن يقوم الشاحن أو المرسل إليه بتفريغ البضاعة إذا وجد اتفاق بينهما على ذلك، لكن تبقى دائماً مسؤولية الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء التفريغ على عاتق الناقل الذي لا يمكنه الاتفاق على إعفائه منها طبقاً للمادة 811 ق.ب.ج<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 306، 307.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 780 ق.ب.ج

<sup>3</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 292

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 309

<sup>5</sup> - أنظر المادة 811 ق.ب.ج

حيث توجد شروط يضعها الناقلون في سند الشحن تخص التفريغ من أهمها شرط التفريغ التلقائي وشرط التسليم تحت الروافع<sup>1</sup>.

### أولاً: شرط التفريغ التلقائي

يقصد بشرط التفريغ التلقائي أن المرسل إليه من يتكفل بعملية التفريغ، حيث يفوض هذا الشرط لناقل القيام بعمليات التفريغ لحساب المرسل إليه على حسابه و مسؤوليته<sup>2</sup>.

وفي جميع الحالات يبقى عقد النقل البحري قائم حتى يتم تسليم البضائع للمرسل إليه و يبقى الناقل مرتبطاً بالعقد حتى لحظة التسليم<sup>3</sup>.

حيث أن الالتزام بالتفريغ من الالتزامات الأساسية التي تقع على الناقل و هذا طبقاً للمادة 780 ق.ب.ج و لهذا لا يجوز للناقل أن يضع في سند الشحن شرط يعفيه من التزامه و عليه يعد شرط التفريغ التلقائي باطلاً في القانون الجزائري<sup>4</sup>.

### ثانياً: شرط التسليم تحت الروافع .

يقصد بالتسليم تحت الروافع ذلك الشرط الذي يدرج في سند الشحن حيث يتم بمقتضاه الاتفاق على أن يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة تحت روافع السفينة، وبالتالي يقع عبء التفريغ و إنزال البضاعة على عاتق المرسل إليه<sup>5</sup>.

وتبدأ مسؤولية الناقل وفقاً لهذا الشرط من وقت وضع الشاحن البضاعة تحت روافع السفينة في ميناء الشحن و تنتهي بوضع الناقل البضاعة تحت روافع السفينة في ميناء الوصول<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 65

<sup>2</sup> - حياة حوياد، مدي تأثير سند الشحن الخاصة بعمليات المناولة والتشوين على وحدة النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون والنقل جامعة أبي بكر بلقايد، م5، ع1، 2018، ص92 المتاح على الموقع الإلكتروني <https://www.asjp.cerit.dz> في 23 ماي 2025 على الساعة 00:10

<sup>3</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 331 .

<sup>4</sup> - حياة حوياد، المرجع السابق، ص 93 .

<sup>5</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 31 .

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجد نص صراحة على أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ أخذها على عاتقه إلى غاية تسليمها لأصحاب الحق فيها (المرسل إليه أو ممثله القانوني) وهذا ما قضت به المادة 802 ق.ب.ج التي تنص على أنه "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني."

وبالتالي كل شرط يتفق عليه في العقد يكون هدفة إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن التفريغ يعد باطلاً وهذا طبقاً للمادة 811 ق.ب.

### الفرع الثاني: الالتزام بتسليم البضاعة.

عرفت المادة 739 ف 2 ق ب ج التسليم بأنه "هو تصرف قانوني حيث يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"

نستنتج من نص هذه المادة أن التسليم هو عملية قانونية يلتزم الناقل بموجبها بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو أصحاب الحق فيها إذا قبلو ذلك.

وقد يختلط لدى البعض بين التزام الناقل بالتفريغ وبين التزامه بالتسليم، فإذا كان التسليم هو عمل قانوني يتحقق بتنفيذ التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها لأصحابها ويترتب عليه انقضاء عقد النقل.

أما التفريغ فهو عمل مادي يتمثل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء<sup>2</sup>.

ولدراسة الالتزام بالتسليم يقتضي من الأمر التطرق إلى أنواعه من جهة أولاً مروراً بالمكان وزمان التسليم ثانياً وأخيراً أصحاب الحق في البضاعة ثالثاً.

<sup>1</sup> - حياة حوياد، المرجع السابق، ص 88 .

<sup>2</sup> - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 126.

### أولاً: أنواع التسليم.

التسليم نوعين هما التسليم الفعلي و التسليم الحكمي :

#### أ-التسليم الفعلي.

التسليم الفعلي يكون عند قبول المرسل إليه تسلم البضاعة و تمكنه من الكشف عليها و التحقق من حالتها و مقدارها و لا يكفي وضعها تحت تصرف المرسل إليه أو ممثله القانوني في حالة سليمة و كما تسلمها و تم تدوينها في سند الشحن<sup>1</sup>.

#### ب-التسليم الحكمي .

يكون التسليم الحكمي عند فوات الميعاد المتفق عليه في العقد وعندما يكون إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة إلى ميناء الوصول ،كما يعتبر أيضا تسليمها حكماً بداية من تاريخ وصول البضاعة إلى الميناء ووضع البضاعة تحت تصرفه<sup>2</sup>.

### ثانياً:مكان وزمان التسليم:

#### أ-مكان التسليم.

يتم تسليم البضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني في المكان المتفق عليه طبقاً للمادة 782 ق.ب.ج التي تنص على أنه:"يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناءً على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة ،وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة،فبناءً على وثيقة نقل صحيحة".

#### ب-زمان التسليم.

إن زمان التسليم يمثل جزئية مهمة في عقد النقل البحري و بموجبه يتحدد الوقت الذي يجب على المرسل إليه أن يتقدم لتسلم البضاعة من الناقل وعليه يقاس تأخر الناقل في تنفيذ التزامه ،و بناءً على ذلك يتحمل الناقل مسؤولية التأخير المتمثلة في تسليم البضاعة وفقاً

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 295

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 296 .

للميعاد المتفق عليه<sup>1</sup> ومن خلاله يبدأ حساب أجل إبداء التحفظات من قبل صاحب الحق في البضاعة وكذلك حساب آجال انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع<sup>2</sup> ويكون ميعاد التسليم في حالتين<sup>3</sup>:

1- في حالة اتفاق الأطراف على ميعاد تسليم البضاعة.

في هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بتسليم البضائع لأصحاب الحق فيها في الموعد المتفق عليه في العقد سواء كان هذا الإنفاق صريحاً أو ضمناً، فقد يكون الاتفاق صريحاً إذا ذكر ميعاد التسليم في سند الشحن، وإما يكون ضمناً وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تعمل على خط ملاحى منتظم وبالتالي يحدد موعد التسليم على أساس اليوم المقرر لوصول السفينة.

2- في حالة عدم اتفاق الأطراف على تسليم البضاعة .

إذا لم يتفق الشاحن والناقل على ميعاد تسليم البضاعة لأصحابها يلتزم الناقل البحري بتسليمها بالميعاد التي يسلمها الناقل العادي في الظروف المماثلة، فالضابط هنا مادي فالعبارة بظروف النقل وليس ظروف الناقل الشخصية.

### ثالثاً: أصحاب الحق في البضاعة.

تصاحب عملية التسليم العديد من الإجراءات والمشاكل التي قد تحدث، ومن الواضح أن سند الشحن<sup>4</sup> هو الوثيقة الأساسية في كل عمليات التجارة البحرية كما أن لسند الشحن وظائف عديدة منها أنه يمثل البضاعة وصاحب الحق فيها<sup>5</sup>، كما يمكن التصرف فيه أثناء

<sup>1</sup> - شهيناز قرور، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، ط1، ابن النديم للنشر و التوزيع، وهران، 2023، ص 85 86 .

<sup>2</sup> - كميلية أعراب، المرجع السابق ص 433 .

<sup>3</sup> - رشيد الواحد، المرجع، ص 60 .

<sup>4</sup> - أنظر الملحق رقم 01 .

<sup>5</sup> - حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة أبي بكر بقايد، تلمسان، 2016، ص 50 .

لرحلة البحرية ويترتب على تداوله انتقال ملكية البضاعة من شخص إلى آخر<sup>1</sup> ولتحديد هوية صاحب الحق في البضاعة تختلف بحسب نوع سند الشحن وهناك عدة أنواع لسند الشحن وهي كالتالي<sup>2</sup>:

**1-** إذا كان سند الشحن اسمي فلا تنقل البضاعة إلا للشخص المكتوب باسمه في سند الشحن المادة 784 ف1 ق.ب.ج.

**2-** أما إذا كانت وثيقة الشحن لأمر تنقل للشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، وفي حالة تحويل الوثيقة تكون لأخر مظهر له.

**3-** أما في حالة ما إذا كانت وثيقة الشحن لحاملها تسلم البضاعة للشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة .

لكن التساؤل الذي يطرح في حالة تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضاعة فلن يسلم الناقل البضاعة؟

وضع المشرع الجزائري حلا لهذه المسألة حيث نصت المادة 785 ق.ب.ج والتي نصت على أنه "إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، ولا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم و لكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين و أن يخبر بذلك المطالبين بها و الشاحن فوراً ."

**المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة على مخالفة الناقل البحري للبضائع لالتزاماته.**

يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر و تسليمها كاملة و سليمة في الميعاد والمكان المتفق عليه في ميناء الوصول وهذا هو الجوهرى الواقع على عاتق الناقل

<sup>1</sup> - حياة شتوان ، المرجع السابق ص 50.

<sup>2</sup> - تنص المادة 784 ق.ب.ج على أنه "يتعين على الشخص الذي ترسل إليه البضاعة في النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن كمايلي:

أ-عندما تكون وثيقة الشحن اسمية :اسم الشخص في الوثيقة الشحن .

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

ج-عندما تكون الوثيقة الشحن لحاملها:الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.

البحري للبضائع وهو التزام بتحقيق نتيجة بحيث يسأل الناقل و يعتبر مخلا بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل عند عدم تحقيق هذه النتيجة كهلاك البضاعة أو تلفها، أو وصولها متأخرة و تكون مسؤولية الناقل هنا اتجاه الشاحن مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض و لا يعفى من هذه المسؤولية إلا في الأحوال المبررة قانوناً<sup>1</sup>.

وعليه لدراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزاماته يتعين علينا التطرق إلى نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع و حالات الإعفاء منها في المطلب الأول ثم سنخرج لدراسة دعوى المسؤولية في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع و حالات الإعفاء منها.

تكمن أهمية الوقوف على حدود نطاق مسؤولية الناقل إذا أخل بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، حيث تعد مسؤولية الناقل من أهم الموضوعات في القانون البحري وتحتل المرتبة الأولى من حيث الأهمية وهو ما سنتحدث إليه عنه الفرع الأول حول نطاق هذه المسؤولية وحالات الإعفاء منها في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يشمل نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع عدة جوانب قانونية تتعلق بالتزامه بنقل البضاعة وإيصالها سالمة وفي المدة الزمنية المتفق عليها في العقد حيث يتحمل الناقل مسؤولية هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليم البضاعة، إلا إذا أثبت أن الضرر لا يد له فيه وليس خطئه الشخصي ولا خطأ تابعيه، وسنبين أولاً النطاق الزمني للمسؤولية ثم النطاق المادي ثانياً وأخيراً النطاق الشخصي .

### أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين حابيد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، الجامعة الأولى، مصر، 2005، ص

تنص المادة 739 ف1 ق.ب.ج"بيدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."

ونستنتج من نص المادة أن عقد النقل البحري يبدأ من لحظة تسلّم الناقل البضاعة على عاتقه ويمتد هذا العقد إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

وجسدت المحكمة العليا المادتين 802 و739 ق.ب.ج في قرارها 153230 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 22/07/1997 في قضية الشركة الجزائرية للتأمينات ضد (ب.ج.أ) والذي جاء فيه "من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه .

ومن المقرر قانونا أيضا أنه تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي. ولم تثبت في قضية الحال أن قضاة المجلس أخلطوا بين التسليم و التفريغ ،إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي للمسؤولية الناقل، إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا،فإنهم بذلك قد خرّقوا القانون و عرضوا قرارهم للنقض<sup>1</sup> .

ويحق للناقل البحري تضمين شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديد نطاق المسؤولية في سند الشحن قبل بدء الرحلة وبعد تمامها وهذا ما أوضحتها المادة 812 ق.ب.ج التي نصت على أنه"خلافًا للمادة السابقة ،ويرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كمايلي:

أ- عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها،

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

وبالتالي يتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بالمدة الزمنية الواقعة ما بين شحن الناقل للبضائع في ميناء الشحن إلى غاية قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها.

<sup>1</sup> - المجلة القضائية ع خاص 2010، ص96، المتاحة على الموقع الإلكتروني <https://www.Coursuperme.dz>

في 14 ماي 2025، على الساعة 00:16 .

### ثانيا:النطاق المادي للمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يتمثل النطاق المادي للمسؤولية الناقل البحري للبضائع في ثلاث صور ألا و هي هلاك البضاعة ،تلف البضاعة وتأخير وصول البضاعة .  
أ-الهلاك.

المقصود بهلاك البضاعة زوالها أو فناؤها مما يؤدي إلى استحالت تسليمها إلى المرسل إليه و الهلاك نوعين قد يكون كلياً أو جزئياً ،بالنسبة للهلاك الكلي يكون عند عدم وصول البضاعة أو إلقائها في البحر أو بسبب ضياعها أو بيعها أثناء الرحلة البحرية<sup>1</sup>.  
أما في ما يخص الهلاك الجزئي أو ما يعرف بالنقص أو النقصان ويحدث عندما يفقد جزء من البضاعة أو الشيء المنقول، شريطة ألا يكون ذلك نتيجة لطبيعة الشيء نفسه<sup>2</sup>.  
ويمكن اعتبار الهلاك الجزئي للبضاعة حتى في حالة تسليمها كاملة إذا حدث تغيير في البضاعة، سواء كان هذا التغيير من نوع رديء إلى نوع جيد<sup>3</sup>.

وهناك ما يعرف بالهلاك الحكمي و هو ما نظمه المشرع الجزائري في المادة 788 ف2 ق.ب.ج التي نصت على أنه "في حالة فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين يجب أن يتعاون الناقل و المرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود ."

أي تعتبر البضاعة في حكم الهالكة مادام الناقل لم يسلمها إلى المرسل إليه في الوقت المحدد وفي هذا الغرض يسأل الناقل عن الهلاك الذي أصاب البضاعة كاملة وفي حالة جيدة للمرسل إليه وبنفس المعايير المدرجة في سند الشحن<sup>4</sup>.

إلا أن المشرع لم يحدد مدة هذا الهلاك و هو ما تضمنته اتفاقية هامبورغ في المادة 5 ف3 التي نصت على "الشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن

<sup>1</sup> -أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 179 .

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 139 .

<sup>3</sup> -المرجع نفسه ، ص 140 .

<sup>4</sup> -رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،

جامعة معمري مولود ، تيزي وزو، 2022 ، ص 41.

يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 4 خلال ستين يوماً متصلة على انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المعين في الفقرة 2 من هذه المادة.

### ب- التلف.

يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث الكمية أو العدد، ولكنها معيبة أو تعرضت لضرر<sup>1</sup> يؤثر على نوعيتها مما يجعلها غير صالحة للاستعمال الذي أعدت من أجله<sup>2</sup>.

تقوم هنا مسؤولية الناقل ما لم يقوم بإدراج تحفظات تتعلق بالبضاعة في سند الشحن وقت تسلمها من الشاحن وبدونها يعتبر قد تسلمها سليمة<sup>3</sup>، وغالباً ما يدفع لناقل عنه المسؤولية بسبب سوء التغليف أو التحريم<sup>4</sup>.

### ت- التأخير.

إن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى متى يكون الناقل متأخراً في توصيل البضاعة لكنه بل نص فقط على أن يتم النقل في مدة مناسبة بخلاف الاتفاقيات الدولية نجد اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 عرفت في المادة 5 ف2 "يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا إلى اتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة.

أي أنه يحدث تأخير إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المحدد في العقد ضمن المدة المتفق عليها، أو إذا لم تسلم خلال المدة المعقولة التي يستغرقها الناقل الملتزم مع مراعاة ظروف الرحلة.

<sup>1</sup> - أنظر الملحق رقم 02 .

<sup>2</sup> - أسيل باقر جاسم، المرجع السابق، ص 178 .

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 178 .

<sup>4</sup> - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، 31 الموقعة بتاريخ 31 مارس 1978 في هامبورغ، المسماة بقواعد هامبورغ .

### ثالثا: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

تسري أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع على كل ناقل يتدخل في عملية نقل البضائع بحرا كالناقل المتعاقد و الناقل الفعلي و مجهز السفينة و أخيرا مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع و النقل المختلط.

#### أ- مسؤولية الناقل المتعاقد.

يعتبر الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم العقد النقل مع الشاحن، وقد يعهد الناقل بتنفيذ النقل إلى ناقل آخر وبالتالي يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن و يكون مسؤولا أمام الغير عن عملية النقل، بغض النظر عما إذا كان سيقوم بتنفيذها بنفسه أو يعهد بها إلى ناقل آخر<sup>1</sup>.

وتعرضت المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لمسؤولية الناقل المتعاقد في حال لحق ضرر بالبضائع حيث نصت الفقرة 1 منها على أنه "عندما يسد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي سواء كان ذلك بمقتضى رخصة مقررة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، عن النقل بكامله ويكون الناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل المتعاقد و مستخدموه ووكلائه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير".

أي أن الناقل المتعاقد يبقى مسؤولا عن النقل بكامله وفقا لأحكام هذه الاتفاقية سواء قام بعملية النقل بنفسه أو بواسطة الناقل الفعلي ومستخدميه ووكلائه بما في ذلك أي تقصير أو إهمال يرتكبونه أثناء أداء وظائفهم .

#### ب- مسؤولية الناقل الفعلي.

يقصد بالناقل الفعلي الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل، سواء كان ذلك بشكل كلي أو جزئي و بالتالي يمتد نطاق المسؤولية ليشمل كل ناقل فعلي حتى و أن لم يكن طرف في العقد الأصلي مع الشاحن فالناقل الفعلي هو المسؤول عن التنفيذ المادي و الفعلي لعملية النقل المتفق عليها بين الشاحن و الناقل المتعاقد<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - كميلية أعراب، المرجع السابق، ص 117 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ص 117.

جاء في مضمون المادة 10 من اتفاقية هامبورغ ف 2 جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي عن النقل، الذي يقوم بتنفيذه و تسري أحكام الفقرتين 2 و 3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا رفعت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.

عندما تقع المسؤولية على عاتق الناقل والناقل الفعلي مها تكون مسؤوليتها بالتضامن و التكافل، ضمن الحدود المحددة أي أنه يمكن للشاحن و المرسل إليه الرجوع على الناقل الفعلي والمتعاقد هنا بدعوى التضامن طبقا للفقرة 4 من المادة سالفه الذكر، وجاء في الفقرة 6 أنه لا يوجد في أحكام هذه الاتفاقية ما يمس أو يخل بأي حق للناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما حيث نصت قواعد هامبورغ صراحة على التمييز بين الناقل والناقل الفعلي، بينما لم يتناول القانون البحري الجزائري بشكل صريح<sup>1</sup>.

### ت-مجهز السفينة.

الأصل أن الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء نقلها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، ويمكن التعرف على الناقل بسهولة من خلال الرجوع إلى وثيقة الشحن حيث يذكر اسم الناقل بشكل واضح وعلى نحو بارز على ظهر الوثيقة غير أنه في بعض الأحيان قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو ذكر بشكل غير دقيق أو غير صحيح عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل<sup>2</sup> وذلك طبقا للمادة 754 ق.ب.ج ويقصد بالمجهز كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة سواء كان مالك لها أو مستأجرا، وفي حالة نقل البضائع من طرف مالك السفينة يكفي التعرف على اسم السفينة و مالكةا للتعرف على المجهز الذي هو الناقل البحري<sup>3</sup>.

أما في حالة استئجار السفينة فان تحديد صفة المجهز تتحدد بحسب نوع عقد الإيجار كالتالي :

<sup>1</sup> - كميلة أعرب، المرجع السابق، ص 118 .

<sup>2</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق ص 264.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 264 .

-في حالة استئجار السفينة على أساس الرحلة تكون للمؤجر صفة المجهز لأنه يحتفظ بالصلاحيات الملاحية والتجارية وعليه يكون هو الناقل البحري طبقا للمادة 651 ق.ب.ج وعليه يكون هو الناقل البحري<sup>1</sup> .

-في حالة استئجار السفينة لمدة معينة فان المؤجر يحتفظ بالتسيير الملاحي فقط حسب نص المادة 700 ق.ب.ج أما التسيير التجاري فيعود للمستأجر طبقا للمادة 701 من نفس القانون وعليه يكون هو المجهز و تثبت له صفة الناقل البحري<sup>2</sup> .

-في حالة استئجار السفينة بهيكلها فالمستأجر هو المجهز يتمتع بالتسيير الملاحي و التجاري طبقا للمادة 730 ق.ب.ج و بالتالي يكون هو الناقل البحري .

### ث-مسؤولية في حال النقل المتتابع .

يتعهد الناقل المتعاقد بتوصيل البضاعة وقد يستعين بناقلين آخرين وتتم العملية بوثيقة شحن واحدة تعطي جميع مراحل النقل المتتالية<sup>3</sup> وهنا تثار مشكلة من يتحمل المسؤولية في حالة وقوع الضرر للبضاعة، وتطرق المشرع الجزائري في المادة 764 و765 ق.ب.ج لمسؤولية الناقل الأول و الناقلين المتتابعين في النقل المتتابع حيث نصت على أنه "إذا وضعت وثيقة الشحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين و نصت المادة 765 من نفس القانون على أنه"أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه و يسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل و التضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن مباشرة ."

ونستنتج من نص المادة 764 ق.ب.ج أن في حالة وضع وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار أي وثيقة شحن أخرى منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم

<sup>1</sup>- أنظر المادة 651 ق.ب.ج

<sup>2</sup>- أنظر المادتين 700 و 701 ق.ب.ج

<sup>3</sup>- مراد بسبيعد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 264 .

إلا إذا كانت الوثيقة تنص صراحة على أن البضائع تنقل بوثيقة شحن مباشرة، كما نستنتج من المادة 765 من نفس القانون أن يلتزم الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة بتنفيذ الالتزامات المترتبة على الناقل في أي مسافة النقل الذي قام بها على وجه التضامن .

### ج-مسؤولية الناقل في حالة النقل المختلط.

يقصد بالنقل المختلط هو النقل الذي يتم بوسائل نقل مختلفة، حيث يتم النقل جزء منه عن طريق البحر و الجزء الآخر عن طريق البر أو الجو<sup>1</sup>.

هنالك خيارين للمتعاقد في النقل المختلط إما أن يتعاقد الشاحن بشكل منفصل مع الناقل البحري أو جوي لكل مرحلة على حدة أو يتعاقد الشاحن مع ناقل بحري لنقل البضائع إلى البلد المقصود عن طريق البر والبحر معا، وفي الحالة الأولى يوجد عقدان مستقلان يخضع كل واحد منهما لقواعده الخاصة وفي الحالة الثانية يتم إبرام عقد نقل واحد يغطي جميع مراحل النقل المختلفة ونظرا لاختلاف طبيعة كل مرحلة، يتم إصدار سند شحن خاص بكل مرحلة (برية وبحرية) حيث يرفق أحدهما بالآخر<sup>2</sup>.

تطبق الأحكام المتعلقة بوثيقة الشحن بشكل مطابق على وثيقة الشحن التي يصدرها الناقل البحري لعملية نقل تجرى جزئياً بواسطة ناقل آخر سواء كان النقل عبر البحر أو البر أو السكك الحديدية<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

طبقا للمادة 803 ق.ب.ج يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع متعلقة بالسفينة أو الأخطاء الملاحية المرتكبة من قبل العاملين عليها وفي حالة القوة القاهرة وخطأ المتضرر و خطأ الغير، و سنوضح أولا أسباب تتعلق

<sup>1</sup> - كميلة أعراب ، المرجع السابق ، ص 119

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 120

<sup>3</sup> - أنظر المادة 763 ق.ب.ج.

بالسفينة ثم التعرض إلى الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون ثانيا  
ثم القوة القاهرة ثالثا وبعدها خطأ المتضرر رابعا وأخيرا خطأ الغير.

### أولا: أسباب تتعلق بالسفينة.

وتتمثل أساسا في :

1 -حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل بالدليل أنه قام بواجباته  
المشروطة في المادة 770 ق.ب،ج والتي نصت على أنه " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة  
،السهر على العناية اللازمة بما يلي :

أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

ب-تزويدها بالتسليح و التجهيز والتموين بشكل مناسب

ج-تنظيف و ترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة  
جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها "

فان تنفيذ الناقل لكل هذه الشروط فبطبيعة الحال يعفى من المسؤولية عن الهلاك والتلف  
الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة ،و لا يقع عليه عبئ إثبات ذلك .

2-عيب خفي في السفينة وتشمل جميع العيوب الموجودة في السفينة والتي لا يمكن  
اكتشافها حتى مع بذل العناية الكافية<sup>1</sup> وبالتالي يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن  
الأضرار التي تلحق بالبضائع و التي تنتج عن العيوب الخفية في السفينة طبقا للمادة 803  
ق.ب.ج بند ز

### ثانيا: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد و المندوبون.

يقصد بالخطأ في الملاحة هو الخطأ الفني في قيادة أو توجيه السفينة فإذا ما خالف الربان  
القواعد و الأسس القانونية في عملية السير السفينة يترتب على ذلك حدوث حادث كالغرق  
والتصادم مع سفينة يؤدي إلى تلف البضاعة أو هلاكها كان الناقل معفى قانونيا من  
المسؤولية عن هذا الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة ،وذلك أن الربان هو الخبير و  
الأعلم بفن قيادة السفينة وله سلطات واسعة للتصرف في هذا المجال<sup>2</sup> وذلك طبقا للمادة

<sup>1</sup> - كميلا أعراب ، المرجع السابق ص 129 130 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ص 131 .

592 ق.ب.ج<sup>1</sup> التي تعتبر الربان المسؤول الوحيد على توجيه السفينة و تحركاتها في المياه التي تعتبرها ،و كذلك في أماكن الرسو والاقتراب ،ويتعين على الربان قيادة السفينة وفقا لمبادئ الملاحة و القواعد والأعراف البحرية الدولية السارية وهذا استثناء من القاعدة العامة التي تنص على مسؤولية الرئيس عن أفعال مرؤوسيه حسب المادة 136 ق.م.ج وهذا ما يبرر خصوصية القانون البحري.

### ثالثا: القوة القاهرة.

يقصد بها الحدث الذي لا يمكن توقع حدوثه ولا يمكن تفاديه أو التغلب عليه<sup>2</sup>. إن القوة القاهرة ترتبط ارتباطا وثيقا بالكوارث الطبيعية مثل الزلازل و الصواعق وأيضا حوادث الحرب والإضرابات يشترط فيها ألا يمكن للناقل التنبؤ بها أو دفعها ويقع عليه عبئ إثبات وجود القوة القاهرة .

وهذا ما قضت به المحكمة العليا في قرارها رقم 735657 الصادر بتاريخ 1991/06/02 والذي جاء فيه: " أنه يشترط لوجود القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية ،أن يثبت عدم القدرة على توقع الحدث وعدم القدرة على المقاومة ومن ثم فان القضاء بخلاف هذا ذلك يعد مخالف للقانون<sup>3</sup>.

### رابعا: خطأ المتضرر.

إن المتضرر الأصلي هو كل من الشاحن أو المرسل إليه أصحاب البضاعة لذلك يدخل في هذا النطاق كل من أخطاء الشاحن لا سيما تحريم أو تكييف أو تعليم البضائع<sup>4</sup> أو عيب خفي أو ذاتي في البضاعة أو نقص فيها أثناء السفر<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 592 ق.ب.ج

<sup>2</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 282.

<sup>3</sup> - المجلة القضائية ، ع 2 في 1991/ 06/02 ، ص108، المتاح على الموقع <http://www.courssupreme.dz>

<sup>4</sup> - 23، ماي 2025 على الساعة 10:15.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 803 ق.ب.ج بند ج

<sup>5</sup> - أنظر المادة 803 ق.ب.ج بند ز

### 1- خطأ الشاحن في التحريم أو تكييف أو تعليم البضاعة:

في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية التي تنصب على البضاعة من تلف أو فقدان إذا كان ذلك راجعا بسبب الشاحن ذاته كأن يكون التغليف والتحريم غير كاف للحفاظ على البضائع المجاورة ومن تغيرات جوية التي تحدث أثناء الرحلة<sup>1</sup>، وهذا ما أقرته المادة 803 ق.ب.ج، بند ز.

وتجدر الإشارة إلى أن عدم التغليف قد لا يعد خطأ من جانب الشاحن، حيث أن بعض البضائع قد تشحن دون تغليف و بهذا الشكل يقع على عاتق الناقل عبئ إثبات أمرين الأول هو الطريقة الصحيحة لتغليف البضائع و الثاني هو عدم قيام الشاحن بتغليف البضائع بشكل صحيح و بالتالي إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر كما يجوز للناقل تسجيل ملاحظات حول تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن فيما يتعلق بعدد الطرود والكمية والوزن والقطع إذا كانت لديه أسباب معقولة للشك في وقتها<sup>2</sup>.

### 2- عيب خفي أو ذاتي أو نقص في البضاعة.

#### 2-1: عيب خفي أو ذاتي في البضاعة.

ويعني أي سبب داخلي يؤدي إلى تلف البضاعة أو تدميرها دون أي تأثير أو تدخل من الناقل<sup>3</sup>، ويعرف أيضا بأنه وجود عيب في طبيعة البضاعة حيث لا تصمد في مواجهة الحوادث العادية أثناء النقل رغم بدل الناقل العناية المطلوبة منه بموجب عقد النقل<sup>4</sup>.

#### 2-2: النقص في البضاعة.

ونقص البضاعة هو النقص في كمية البضاعة من حيث الحجم أو الوزن أثناء النقل وينتج عن طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها، و يختلف باختلاف نوع البضاعة و مدة الرحلة البحرية وكذلك الطريقة المستعملة في شحن و تفريغ البضاعة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 259 .

<sup>2</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 288 .

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 288 .

<sup>4</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 336 .

<sup>5</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 288 .

وهنا حتى و إن لم يكن هناك خطأ من جانب الشاحن ويعفى الناقل من المسؤولية لأن السبب لا يعود إليه و إنما يعود إلى طبيعة البضاعة نفسها ،حيث يقع على عاتق الناقل الذي يدعي الإعفاء عبئ إثبات أن البضاعة كانت تعاني من عيب ذاتي لكن الأمر يصبح صعبا إذ لم يدرج الناقل أي تحفظات في وثيقة الشحن حول حالة البضاعة.

### خامسا: خطأ الغير

نصت على هذه الحالة المادة 803 بند ك.ب.ج ويكون في حالة ما إذا كان الغير هو المتسبب في الضرر للبضائع ويكون وحده المسؤول عن ذلك ومع ذلك هناك حالات يعود السبب في الضرر إلى فعل الغير جنبا إلى جنب مع فعل المضرور وهذا ما يعرف بتعدد المسؤولين ،حيث يسأل كل مسؤولا عن الجزء الذي تسبب فيه من ضرر حيث لا يلزم أن يقوم الناقل البحري في سبيل إعفائه من المسؤولية بإثبات السبب الدقيق للخسارة التي تعرضت لها البضائع ،بل يجب عليه أن يثبت أن الخسارة لم تكن نتيجة خطئه أو إهماله ويقع عبئ الإثبات على عاتقه<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع .

تعتبر مسؤولية الناقل من المواضيع الهامة التي تحظى باهتمام كبير في المجتمع التجاري و القانوني وتأتي أهمية هذا الموضوع من كثرة الدعاوى القضائية التي تنشأ حولها،حيث يطالب الناقل بدفع مبالغ نقدية كبيرة نتيجة الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل<sup>2</sup> لذلك سنقسم هذا المطلب إلى أربعة فروع ،سننتظر في الفرع الأول إلى أطراف الدعوى وشروط الدعوى في الفرع الثاني أما إجراءات رفع دعوى المسؤولية في الفرع الثالث وأخيرا المحكمة المختصة في الفرع الرابع.

### الفرع الأول:أطراف دعوى المسؤولية.

تتكون الدعوى البحرية كأى دعوى قضائية من طرفين رئيسيين وهما المدعي و المدعى عليه،وفي سياق عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل و الشاحن وقد يبرم العقد لمصلحة طرف ثالث وهو المرسل إليه أو المستفيد ،ولكل طرف الحق في الرجوع على الآخر في

<sup>1</sup> - كميله أعراب، المرجع السابق، ص 138 .

<sup>2</sup> - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 300.

حالة عدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية، تتميز الدعوى البحرية بطبيعتها عن باقي الدعاوي حيث قد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من طرفين، فتعدد أطراف الدعوى البحرية أمر شائع سواء مدعي و هو ما سنعرج إليه أولاً و المدعي عليهم ثانياً<sup>1</sup>.

### أولاً: المدعي.

المدعي هو صاحب الحق في البضاعة المتضررة بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير ومن ثم فإنه يمكن أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو الغير<sup>2</sup>.

### أ- الشاحن.

يعتبر الشاحن طرفاً رئيسياً في عقد النقل البحري للبضائع لكونه الشخص المتعاقد مع الناقل لنقل البضائع بحراً، حيث يتولى بموجب هذا العقد تسليم البضائع للناقل البحري مقابل الحصول على سند الشحن وقد تعرضت المادة 748 ق.ب.ج إلى ذلك<sup>3</sup>.

وبالتالي فإن الشاحن يتضرر في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع إلى ميناء التفريغ بذلك يكون له الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بدعوى المسؤولية حتى وإن تم تعيين المرسل إليه في سند الشحن فهذا لا يفقد الشاحن صفة الادعاء على الناقل<sup>4</sup>.

### ب- المرسل إليه.

المرسل إليه هو الطرف الذي يتم تسليم البضاعة إليه بموجب العقد المبرم بين الناقل البحري والشاحن، وعلى الرغم من أنه ليس طرف مباشر في العقد إلا أنه يكتسب حقوق بموجب عقد النقل لمصلحته، ويحق له رفع دعوى ضد الناقل للمطالبة بالبضاعة أو الادعاء

<sup>1</sup> - سيد أحمد بن ددوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ع7، 2014، ص 313 <https://asjp.cerist.dz> المتاح على الموقع الإلكتروني في 23 ماي 2025 على الساعة 13:00.

<sup>2</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 307 .

<sup>3</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 313 .

<sup>4</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 171 .

بالمسؤولية كونه حائز شرعي لسند الشحن وله الصفة القانونية لاستلام البضاعة ورفع الدعوى الناتجة عنها كما يمكن نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن في بعض الحالات<sup>1</sup>. هذا ما أكدته المادة 782 ق.ب.ج حيث نصت على أنه "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة."

### ت-الغير.

يحق لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة وتسليمها أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري ولا يشترط وجود علاقة تعاقدية بين هذا الشخص والمرسل إليه، لرفع دعوى التعويض بموجب عقد النقل ويجب على الغير عند رفع دعوى التعويض عن الضرر أن يثبت أركان المسؤولية التقصيرية وهي الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بين الخطأ والضرر<sup>2</sup>.

كما يمكن للمؤمن بوصفه من الغير رفع الدعوى بالنيابة عن المرسل إليه بعد إجراء التسوية ودفع التعويض له، حيث يوقع المرسل إليه (المؤمن له) على إقرار تنازل و إبراء ذمة وعقد إنابة، مما يمنح شركة التأمين الحق في متابعة الدعوى ضد الناقل بعد ذلك يرفع المؤمن على الناقل الرسمي دعوى الرجوع لاستعادة التعويض الذي سبق وأن دفعه للمرسل إليه<sup>3</sup>.

### ثانياً: المدعى عليه.

المدعى عليه هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يتم توجيه الدعوى إليه من قبل المدعى ومن ثم فإنه يمكن أن يكون مدعياً عليه الناقل أو تابعي الناقل أو المجهز<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 315 .

<sup>3</sup> - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 172 .

<sup>4</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 315 .

### أ- الناقل.

ترفع الدعوى في العادة ضد الناقل البحري بصفته مسؤولاً عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع وذلك وفقاً للمادة 802 ق.ب.ج وتمتد مسؤولية الناقل طوال الفترة التي تكون فيها البضائع في عهده، من لحظة تسلمه للبضاعة من الشاحن في ميناء الشحن حتى تسليمها في ميناء التفريغ<sup>1</sup>.

يكون الوضع بسيطاً وواضحاً عند رفع الدعوى عندما يكون الناقل هو المنفذ والمسجل لسند الشحن ومع ذلك يصبح الوضع أكثر تعقيداً إذا اتفق الناقل مع ناقل آخر للتنفيذ، أو في حالة النقل المتتابع تظهر تعقيدات تعدد الأطراف التي يمكن مقاضاتها مما يزيد من صعوبة تحديد المسؤولية<sup>2</sup>.

ويمكن للمدعي الحصول على تعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة بالرجوع على الناقل الذي تعاقد معه بغض النظر إلى ما إذا كان هذا الناقل هو من قام بالنقل أو ناقل آخر، سواء كان ذلك على امتداد المسافة كاملة أو جزء منها<sup>3</sup>.

### ب- تابعي الناقل.

يتولى مندوبي الناقل البحري تنفيذ النقل من الناحية المادية دون أن يكونوا مرتبطين بعقد النقل مع الشاحن، قد يؤدي إلى وقوع أضرار بالبضائع نتيجة خطأ منهم وفي هذه الحالة يحق للمضرور الرجوع على مندوب الناقل بالمسؤولية ومع نادراً ما يحدث ذلك، لأن الناقل البحري يتحمل المسؤولية عن البضائع من لحظة استلامها من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أي أنه يتحمل المسؤولية في كل مراحل الرحلة البحرية<sup>4</sup>.

### ج- المجهز.

عادة ما توجه دعاوى التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بحراً إلى الناقل على أساس أن تحديد هوية الناقل أمر بسيط في العادة، حيث يمكن الرجوع إلى وثيقة الشحن التي عادة ما تحمل اسم الناقل بوضوح على واجهتها و بالتالي تنشأ مسؤوليته، ومع

<sup>1</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 218 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 218 219.

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 206.

<sup>4</sup> - مراد بسبيد، عقد النقل البحري وفقاً للقانون الجزائري ولاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 314.

ذلك في بعض الحالات قد لا يتم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو قد يكون غير واضح وفي مثل هذه الحالات يعتبر مجهز السفينة هو الناقل<sup>1</sup> وهذا ما أكدته المادة 754 ق.ب.ج. وعليه فإن المشرع الجزائري قدم حماية خاصة للشاحن من خلال السماح له باللجوء مباشرة إلى مجهز السفينة بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع، دون الحاجة إلى البحث عن هوية الناقل، حيث أن صفة الناقل قد تتغير بناءً على نوع عقد إيجار السفينة سواء كان الإيجار لرحلة واحدة أو لمدة محددة أو بهيكلها في مثل هذه الحالات يجب توجيه الدعوى ضد الشخص الذي يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالبضائع<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: شروط رفع الدعوى.

لم يتضمن القانون البحري أحكاماً خاصة بشروط رفع دعوى المسؤولية وبالتالي يتعين علينا الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية<sup>3</sup>، حيث يشترط المشرع توافر شرطين لقبول الدعوى وهما الصفة وسنتطرق إليها أولاً ثم المصلحة ثانياً.

### أولاً: الصفة.

الصفة تعني أن رافع الدعوى يجب أن يكون صاحب المصلحة الشخصية والمباشرة أي صاحب الحق أو من يمثله قانونياً من النائب أو الوكيل<sup>4</sup>.

يجب أن ترفع الدعوى من صاحب الحق نفسه، وهو من يباشر إجراءاتها لحماية حقه ويشترط أن يكون هناك تطابق بين المركز القانوني للمدعي والمدعى عليه ولا يجوز لأحد رفع دعوى باسم غيره دون تفويض أو إذن قانوني بذلك، فإذا لم تتوفر الصفة في المدعي لا تقبل دعواه فالشخص لا يستطيع رفع دعوى إذا لم يكن صاحب الحق أو طرف في العقد<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 317 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 317 .

<sup>3</sup> - القانون 08/ 09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر، ع، 21 المؤرخة في 23 أبريل 2008 المعدل و المتمم بالقانون 22- 13 المؤرخ في 12 جويلية 2022 ج ر المؤرخة في 22 يوليو 2022 .

<sup>4</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 318.

<sup>5</sup> - حسين فريجة، المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 15.

وهذا ما أكدته المادة 13 ق.ا.م.ا في نصها "لا يجوز لأي شخص التقاضي مالم تكن له صفة،وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعي أو في المدعى عليه.

كما يثير تلقائياً انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون."

ويجب التمييز بين الصفة الأصلية في الدعوى وهي التي تثبت صاحب الحق في الدعوى والصفة الإجرائية وهي صلاحية الشخص لمباشرة الإجراءات القضائية باسم غيره<sup>1</sup>.

### ثانياً: المصلحة.

المصلحة في الدعوى تعني المنفعة أو الفائدة التي يحصل عليها والشخص نتيجة الحكم لصالحه وتعتبر المصلحة أساس الدعوى وسببها<sup>2</sup>.

ويشترط قانون ا.م.ا في المادة 13 أن يكون للشخص مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون لكي يتقدم بالدعوى، والمصلحة هي أساس قبول أي طلب أو دفع أو طعن ويجب أن تكون المصلحة قانونية وشخصية ومباشرة وقائمة<sup>3</sup>.

ولثبوت المصلحة في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع يجب توافر شرطين أسلسين هما وجود عقد النقل البحري للبضائع و الثاني هو الإخلال بهذا العقد<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث: إجراءات رفع دعوى المسؤولية.

يجب على رافع الدعوى احترام الإجراءات القانونية المطلوبة وهي الإخطار وهذا ما سنوضحه أولاً والصلح ثانياً ثم تقييد عريضة الدعوى ثالثاً و في الأخير التكليف بالحضور رابعاً.

### أولاً: الإخطار.

يعتبر الإخطار إجراء شكلياً ضرورياً قبل رفع أي دعوى ضد الناقل وهو ما تطرقت إليه المادة 790 ق.ب.ج التي نصت على: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت

<sup>1</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 319 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 318.

<sup>3</sup> - حسين فريجة، المرجع السابق، ص 15 16،

<sup>4</sup> - سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 319.

تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن إلى غاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاث أيام عمل اعتبارا استلام البضائع ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها. وتعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه.

وتوضح لنا المادة سابقة الذكر أن الأطراف المعنية الإخطار تشمل المرسل إليه أو ممثله القانوني ومن جهة أخرى الناقل البحري أو من ينوب عنه مثل مثل ريان السفينة<sup>1</sup>

### ثانيا: الصلح.

عرفه المشرع الجزائري في المادة 959 ق.م.ج بأنه "الصلح عقد ينهي به الطرفين نزاع قائما محتمل وذلك بان يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه".

ويشترط في من يبرم عقد الصلح أن يكون كامل الأهلية للتصرف بعوض في الحقوق التي يتضمنها عقد الصلح.<sup>2</sup>

وطبقا للمادة 536 مكرر 4 ف1 ق.ا.م.ا يعتبر الصلح إجراء جوهرى يسبق رفع الدعوى ويتم ذلك بناء على طلب أحد الأطراف يقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة الذي يعين قاضيا خلال خمسة أيام بموجب أمر على عريضة للقيام بمهمة الصلح في غضون ثلاثة أشهر ويقوم طالب الصلح بالإبلاغ باقى أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح .

ويستطيع القاضي المكلف بإجراء الصلح والاستعانة بمن يراه مناسبا لمساعدته وينتهي الصلح بتحرير محضر يوقع من القاضي و أطراف النزاع وأمين الضبط ويخضع للقواعد المحددة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>3</sup>.

وفي حالة فشل الصلح ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بموجب عريضة افتتاح الدعوى وفقا للقواعد المحددة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ويجب أن تكون

<sup>1</sup>- أمين خلفي المرجع السابق، ص 75- 76

<sup>2</sup>- أنظر المادة 460 ق.م.ج .

<sup>3</sup>- أنظر المادة 536 ف1 ق.ا.م.ا.

مرفقة بمحضر عدم الصلح وإلا كانت الدعوى غير مقبولة شكلا وهذا ما أكدته المادة 536 ق.ا.م.ا ف15<sup>1</sup>.

### ثالثا: قيد العريضة الافتتاحية للدعوى.

بعد تقديم المدعي العريضة الافتتاحية يتولى كاتب الضبط طبقا للمادة 16 ف1 ق.ا.م.ا بتسجيلها في سجل خاص يذكر فيه أسماء و ألقاب الخصوم ،ثم يعطي القضية رقم وتاريخ للجلسة الأولى ويقوم كاتب الضبط بتسليم العريضة إلى المدعي وفقا للمادة 16 ف2 ق.ا.م.ا<sup>2</sup> بغرض تبليغها رسميا إلى المدعى عليهم ويكون ميعاد الحضور هو الفترة الزمنية الفاصلة بين تاريخ تسجيل عريضة افتتاح الدعوى وتاريخ الجلسة المحددة للنظر فيها ويمنح هذا الأجل للمدعى عليه ليتسنى له إعداد دفاعه بشكل كافي .

وقد حدد المشرع الجزائري أجل من 20 يوم ما بين تاريخ تسليم التكليف بالحضور وتاريخ أول جلسة محددة للنظر في القضية و يمدد هذا الأجل إلى ثلاثة أشهر إذا كان المدعي عليه مقيم خارج الوطن وطبقا للمادة 16 ف3 ق.ا.م.ا<sup>3</sup>.

### رابعا: التكليف بالحضور.

التكليف بالحضور هو دعوة رسمية موجهة إلى المدعى عليه ،لحضور جلسة محددة أمام المحكمة والتي رفعت الدعوى أمامها وقد يكون ذلك من خلال عريضة افتتاحية للدعوى أمام المحكمة أو عريضة استئناف،يحرر التكليف بالحضور من أصل ونسخ متعددة بعدد المدعى عليهم يرد الأصل إلى المدعى عليه أو المعلن للجلسة بعد إجراء الإعلان ليكون دليلا على إتمام التكليف بالحضور للجلسة وتسلم النسخ للأشخاص المطلوب أعلامهم بالدعوى<sup>4</sup>.

يجب أن يتضمن التكليف بالحضور اسم ولقب المحضر القضائي وعنوانه المهني وختمه وتوقيعه وتاريخ التبليغ الرسمي وساعته واسم ولقب المدعى وموطنه و كذلك بالنسبة للمدعى

<sup>1</sup> -أنظر المادة 536 ف5 ق.ا.م.ا.

<sup>2</sup> -أنظر المادة 16 ف2 ق.ا.م.ا.

<sup>3</sup> -أنظر المادة 16 ف3 ق.ا.م.ا.

<sup>4</sup> -حسين فريجة، المرجع السابق، ص18،19

عليه وتسمية وطبيعة الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي وتحديد تاريخ أول جلسة وساعة لانعقادها طبقا للمادة 18 ق.ا.م.ا.

ويسلم المحضر القضائي التكليف بالحضور مرفق بنسخة من العريضة الافتتاحية مؤشر عليها من أمين الضبط وفي حال رفض استلام التكليف بالحضور أو استحالة تسليمه أو رفض التوقيع عليه وجب الإشارة إلى ذلك في المحضر و تنبيه المدعى عليه في حالة عدم امتثاله للتكليف بالحضور بأنه سيصدر حكم ضده بناء على ما قدمه المدعى وهذا أكدته المادة 19 ق.ا.م.ا.

### الفرع الرابع: المحكمة المختصة.

تعني بالاختصاص القضائي عموما صلاحية جهة قضائية معينة للنظر في النزاعات وتكتسب هذه المسألة أهمية كبيرة في الممارسة العملية، حيث يسمح الاختصاص القضائي في مجال النقل البحري لأصحاب الحقوق في البضائع أو أطراف عقد النقل البحري باللجوء إلى عدة جهات قضائية مختصة بالإضافة إلى الاختصاصات المحددة للقواعد العامة<sup>1</sup>. سنتطرق أولا إلى الاختصاص الإقليمي وثانيا الاختصاص النوعي .

### أولا: الاختصاص الإقليمي.

ويقصد بالاختصاص الإقليمي صلاحية جهة قضائية سواء كانت محكمة أو مجلس للنظر في القضايا التي تقع ضمن الإقليم الخاضع لولايتها<sup>2</sup>.

حسب المادة 745 ق.ب.ج فلرفع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري خيارين هما:

-الخيار الأول: يعتمد على القواعد العامة للاختصاص القضائي حيث يسند الاختصاص الإقليمي كقاعدة عامة إلى محكمة موطن المدعى عليه استنادا إلى نص المادة 37 ق.ا.م.ا على انه "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه و إن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص على خلاف ذلك".

<sup>1</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص225

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص225

يعتبر الدفع بعدم الاختصاص الإقليمي من الدفوع التي لا تتعلق بالنظام العام وبالتالي يجب تقديمه قبل أي دفع موضوعي أو الدفع بعدم القبول طبقاً للمادة 47 ق.ا.م.ا فلا تنطبق به المحكمة من تلقاء نفسها ويجب أن يثار الدفع بعدم الاختصاص من طرف من له مصلحة وعادة ما يكون ذلك من طرف المدعى عليه وفقاً لنص المادة 51 ف2 ق.ا.م.ا.

كما يمكن دفع الدعوى أمام عدة جهات قضائية أخرى تتمثل في محكمة إبرام العقد أو محكمة محل تنفيذه أو محكمة تسليم البضاعة حسب المادة 39 ف4 ق.ا.م.ا.

\_الخيار الثاني: ترفع الدعوى وفقاً للأحكام الخاصة المذكورة في القانون البحري في المادة 745 ف2 من النسخة الفرنسية على أنها "يمكن أن ترفع الدعاوى أيضاً أمام محكمة ميناء الشحن أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان الميناء يقع على الأراضي الوطنية"

### ثانياً: الاختصاص النوعي.

يقصد بالاختصاص النوعي تخويل جهة قضائية معينة صلاحية النظر في القضايا ذات نوع محدود وغيرها من الجهات القضائية الأخرى، استناداً إلى أهميتها القانونية<sup>1</sup>.

إن قواعد الاختصاص النوعي ترتبط بالنظام العام وبموجب ذلك يحق للمحكمة أن تثيره من تلقاء نفسها في أي مرحلة من مراحل الدعوى وفقاً للمادة 36 ق.ا.م.ا التي تنص "عدم الاختصاص النوعي من النظام العام، تقضي به الجهة القضائية تلقائياً في أي مرحلة كانت عليها الدعوى."

وينعقد الاختصاص النوعي للنظر في المنازعات البحرية المتعلقة بالنقل البحري للمحكمة التجارية المتخصصة طبقاً للمادة 536 مكرر ف5 ق.ا.م.ا.

تتقدم كل دعوى ضد الناقل بمرور عام واحد ويمكن تمديدها إلى عامين باتفاق الأطراف<sup>2</sup>، استثناءً يمكن رفع الدعوى الرجوع بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة 743

<sup>1</sup> - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 229 .

<sup>2</sup> - نصت المادة 743 ق.ب.ج على أنه "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة وبموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد."

ق.ب.ج على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى رجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلمه هو نفسه التبليغ طبقاً للمادة 744 ق.ب.ج .

---

بيد انه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى .  
- من المادة 745 فقرة 2 قد سقطت في نسختها العربية وإنما موجودة فقط في النسخة الفرنسية .

### خلاصة الفصل.

في الختام يتبين أن التزامات الناقل البحري للبضائع تعتبر أساسية لضمان حماية مصالح الشاحنين وسلامة البضائع أثناء النقل، وبالتالي يتحمل المسؤولية عن أي ضرر أو فقدان يلحق بالبضائع إذ تعد هذه المسؤولية أمرا حيويا في القانون البحري حيث تتحدد الدعاوى القائمة ضد الناقل وفقا للقوانين والأنظمة المعمول بها، وخصها المشرع الجزائري بأحكام و شروط لقبولها .

كما يلعب التقادم دورا هاما في تحديد الفترة الزمنية التي يمكن خلالها رفع الدعوى بهدف حماية الناقل البحري للبضائع من الدعاوى التي قد تطول مع الحفاظ على حقوق الأطراف الأخرى في الحصول على تعويض عادي في حالة حصول أضرار وبالتالي يعد التقادم أمرا ضروريا للمتعاملين في مجال النقل البحري.

الخاتمة

## الخاتمة

يعتبر الناقل البحري العامل الرئيسي لتنفيذ عملية الناقل البحري بحيث أنه يتحمل مسؤولية كبيرة في نقل البضائع بشكل آمن وموثوق، إذ يبرز مركزه القانوني من خلال الحقوق و الالتزامات والمسؤوليات الواقعة على عاتقه التي تحدد بموجب القوانين والاتفاقيات وتكون اتجاه الشاحن وصاحب الحق في البضاعة وفي هذا السياق تكمن أهمية فهم الحقوق والالتزامات المترتبة على عاتق الناقل البحري للبضائع لضمان سير عملية النقل البحري، إذ تتمثل حقوقه في استيفاء أجرة الحمولة من الشاحن أو المرسل إليه ويكون تحديدها بناء على اتفاق الأطراف وإذا لم يتم الاتفاق عليها تدفع بأجرة المثل أو حسب عرف الميناء السائد، كما قد تحدد أيضا على أساس المؤتمرات البحري ويتفق الناقل و الشاحن على زمان و مكان تنفيذ أجرة الحمولة وقد خص المشرع الجزائري الناقل بضمانات خاصة به لتمكنه من استيفاء أجرته و تمثلت في حق الحبس وحق الامتياز.

وللحوادث البحرية أثر فعال على استحقاق الأجرة فهناك حالات يستوفي فيها الناقل حقه في أجرة الحمولة، كما أن هناك حالات تسقط للناقل الحق في الأجرة، بينما تشمل التزامات الناقل بنقل البضائع وفقا للشروط المتفق عليها قبل وأثناء وبعد الرحلة البحرية كما يتحمل المسؤولية عن أي ضرر يصيب أو فقدان للبضاعة كما أيضا تقوم عليه المسؤولية في حالة الإخلال بالتزاماته التعاقدية وهنا يكون ملزم بالتعويض أصحاب الحق في البضاعة عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة إذا كان الضرر الذي حصل بسبب خطئه، وإذا كان الضرر يعود لغير الناقل يعفى من المسؤولية حيث أعطى المشرع الجزائري للناقل حماية قانونية من خلال منح حالات إعفاء للناقل البحري للبضائع، وبالتالي يعفى الناقل من تعويض الشاحن أو المرسل إليه لأنهم يكونوا هم المسؤولين عن الضرر الذي لحق بالبضاعة ونتيجة لذلك قد تنشأ دعوى بحرية تسمى "دعوى المسؤولية" لتحديد ما إذا كان الناقل مسؤولا عن الضرر أم لا حيث يتم رفع تلك الدعوى وفقا للإجراءات و الأحكام التي سنها المشرع الجزائري وتهدف إلى حماية حقوق الأطراف المتنازعة .

ومن خلال دراستنا توصلنا إلى عدة نتائج تتمثل في ما يلي:

## الخاتمة

\_ إن منح المشرع الجزائري للناقل البحري للبضائع ضمانات خاصة لاستحقاق أجرته عند التأخير في سدادها بما فيه تحقيق لاستقرار العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل وبالتالي تشجيع التجار على الاستثمار في مجال التجارة البحرية .

-تعتبر التزامات الناقل البحري للبضائع جزء مهم في عقد الناقل البحري لان التزامات الناقل البحري الملزم بها قبل و أثناء وبعد الرحلة تهدف إلى تحقيق سلامة البضاعة و حماية حقوق الأطراف الأخرى.

- إن تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع يساهم في تحديد من هو المسؤول عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة خلال عملية النقل مما يسهل تحديد التعويضات المحتملة للناقل البحري في حالة حدوث الأضرار أو التعويضات .

-إن إعفاء المشرع الجزائري للناقل البحري للبضائع من المسؤولية في الحالات التي نصت عليها المادة 803 ق.ب.ج فيها حماية لمصالح الناقل البحري للبضائع وهذا من أجل المحافظة على التوازن بين مصالح الطرفين .

-وضع المشرع الجزائري أحكام و إجراءات يتبعها الأطراف في رفع دعاوى المسؤولية ضد الناقل يساهم في تجنب النزاعات في بعض الحالات كالصلح مثلا وأخرى في تسوية الدعاوى بشكل فعال بين الطرفين .

بعد دراستنا لهذا الموضوع نقترح على المشرع بعض الاقتراحات تتمثل في الآتي:

- على المشرع الجزائري تمديد مدة التقادم في الدعاوى البحري من أجل حماية مصلحة الشاحن.

- تعزيز حماية حقوق الشاحن وأصحاب الحق في البضاعة من خلال تشديد الرقابة على الناقل البحري للبضائع.

الملاحق

# الملاحق

## الملحق الأول: نموذج عن سند الشحن.

الشركة الوطنية للنقل البحري  
BILL OF LADING No. 018317

Shipper \_\_\_\_\_

Consignee \_\_\_\_\_

Notify address \_\_\_\_\_


(The carrier, its agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to be contrary notwithstanding.)

Local vessel \_\_\_\_\_ from \_\_\_\_\_

Overseas vessel \_\_\_\_\_ Port of loading \_\_\_\_\_

Port of discharge \_\_\_\_\_ Final destination \_\_\_\_\_ Freight payable to \_\_\_\_\_ Number of original B/L \_\_\_\_\_

Marks and No.	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight kg	Measurement



**Compagnie Nationale  
Algérienne de Navigation  
- SNTM -**  
Quai 9 Nouvelle Gare Maritime  
ALGER

**ORIGINAL**

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of the Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below. Description, measurement and gross weight not checked or broken by Carrier or its Agents or by anybody else on his behalf.

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound to all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant.

In witness whereof the original Bill of Lading have been signed, one of which being accepted, the other to be void.

Place and date of issue \_\_\_\_\_

Signed for the Master by \_\_\_\_\_ SHIPPER

**RESPONSABILITE**  
La responsabilité du transporteur est éteinte pour toute partie, arrivée au magasin survenue pendant la période allant de la réception des marchandises au vue de leur transport, jusqu'au début de leur chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison.

The Carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

1/2



# قائمة المصادر والمراجع

### أولاً: قائمة المصادر.

#### أ- الوثائق الدولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بتاريخ 31 مارس 1978 في هامبورغ و المسماة بقواعد هامبورغ .

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة سنة 2008 ،نيويورك ،المسماة بقواعد روتردام .

#### ب- الوثائق الوطنية:

##### 1-الأوامر:

-الأمر رقم 58 -75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ج ر، ع78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ج ر ، ع31 المؤرخة في 13 ماي 2007 .

-الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ج ر ، ع29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتم بالأمر 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج ر ، ع46 المؤرخة في 18 أوت 2010.

##### 2-القوانين:

-القانون رقم 08 -09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج ر ع 21 المؤرخة في 23 أبريل 2008 المعدل والمتمم بالقانون 22-13 المؤرخ في 12 جويلية ج ر ، ع21 ، المؤرخة في 17 يوليو 2022.

##### 3-المجلات القضائية:

\_ المجلة القضائية، ع 02، 1993.

-المجلة القضائية ، ع خاص ، 2010.

### ثانياً: قائمة المراجع.

#### أ-الكتب:

- 1-أسيل باقر جاسم،المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع ،ط،1 قنديل للنشر والتوزيع ،عمان ،2006 .
- 2-بسام عاطف المنهار،معاهدة بروكسل وتعديلاتها ،ط1 ،منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت،2006 .
- 3-حسين فريجة،المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات المدنية والإدارية،ط2 ،ديوان المطبوعات الجامعية ،د.م.ن ،د.س.ن.
- 4-حسن طالب موسى، القانون البحري، ط1،دار الثقافة للنشر والتوزيع،عمان،2007 .
- 5-شهيناز قرور،عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري،ط1 ،ابن النديم للنشر و التوزيع،وهران ،2023 .
- 6-عدلي أمير خالد،عقد النقل البحري،دط، دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية ،2006
- 7-عادل علي المقدادي،القانون البحري ،ط1 ،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان ،2009 .
- 8-عاطف محمد الفقى،قانون التجارة البحرية ،ط1 ،دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية 2007 .
- 9-عبد القادر العطير،الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ،ط1 ،ج5 ،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان ،2014 .
- 10-لطيف جبر كوماني،مسؤولية الناقل البحري للبضائع ،دط ،دار الثقافة للنشر والتوزيع العلمية الدولية ،عمان ،الأردن ،2001 .

## قائمة المصادر و المراجع

- 11- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة الدولية ،دط ،منشأة المعارف ،الإسكندرية ،1995 .
  - 12- محمد السيد الفقى، القانون البحري،دط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ،2007 .
  - 13- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ،دط،دار النهضة العربية،القاهرة،مصر،1993
  - 14- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ،دط،دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية،2005.
  - 15- مصطفى كمال طه، القانون البحري ،دط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،2006 .
  - 16- محمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري والبحري،دط،دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية،2000 .
  - 17- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ،ط1،الجامعة الأولى،مصر،2006 .
  - 18- هاني دويدار، القانون البحري،دط،دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية،2001 .
  - 19- وهيب الأسبر، القانون البحري،دط،المؤسسة الحديثة للكتاب،طرابلس،لبنان،2008 .
- ب- الرسائل والمذكرات الجامعية:**

### 1\_رسائل الدكتوراه:

1. حياة شتوان،مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ،أطروحة دكتوراه،في العلوم ،تخصص قانون ،جامعة مولود معمري،تيزي وزو،الجزائر ،2020 .
2. مراد بسيعد،عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ،رسالة دكتوراه ،القانون الخاص،جامعة أبي بكر بلقايد،تلمسان،2011-2012

## قائمة المصادر و المراجع

3 مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في عقد النقل البحري ، أطروحة دكتوراه، علوم القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال، جامعة الإخوة منتوري 02 قسنطينة، 2019،

### 2-مذكرة ماجستير :

1. أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ ،مذكرة لنيل الماجستير في القانون ،تخصص قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري ،تيزي وزو، الجزائر، 2009 .

2. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة ،مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون ،تخصص قانون المسؤولية المهنية ،جامعة مولود معمري ،تيزي وزو الجزائر، 2013 .

3. سامية عباس.التزامات الشاحن في عقد النقل البحري ،مذكرة للحصول على شهادة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر، 2011

4. كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون، قانون النشاطات البحرية والساحلية ،جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016 .

5. ليندة أكلي، الإجراءات في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في القانون ،تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر ، 2016

### ت-المقالات :

1. أمينة دريسي، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري والنقل ،جامعة أبي بكر بلقاوي ،تلمسان، م 3 ،ع 4 ، 2016.

## قائمة المصادر و المراجع

2. حياة حوياد،مدى تأثير سند الشحن الخاصة بعمليات المناولة و التشوين على وحدة النقل،المجلة الجزائرية للقانون والنقل ،جامعة أبي بكر بلقايد،تلمسان ،م3 ،ع1.
- 3.سورية ديش،أثار عقد النقل البحري للبضائع ،مجلة الندوة للدراسات القانونية ،جامعة جيلالي الياس،ع12، 2017 .
- 4.سيد أحمد بن ددوش،دعوى المسؤولية للناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري،المجلة الجزائرية للقانون والنقل ،جامعة أبي بكر بلقايد،ع7، 2014 .
- 5.سعاد حسان،نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري،المجلة الجزائرية للقانون والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد ،تلمسان ،م3 ،ع1 ،2016 .
- 6.قويدر قرارية،مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع،المجلة الجزائرية للقانون والنقل ،جامعة أبي بكر بلقايد، م3 ،ع4 ،2016 .
- 7.مراد بسعيد،الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري ،المجلة الجزائرية للقانون والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان،م1 ،ع2 ،2014 .
- 8.مريم درويش ،الالتزامات المقررة على المرسل إليه في عقد النقل البحري ،المجلة الجزائرية للقانون والنقل ،جامعة أبي بكر بلقايد،تلمسان،م5 ،ع7 ،2018 .
- 9.مريم درويش،أثر الحوادث البحرية على الأجرة ،المجلة الجزائرية للقانون و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد،تلمسان،م5 ،ع1 ،2017 .

### ث-المواقع الإلكترونية:

1.الموقع الرسمي للمحكمة العليا الجزائرية

<https://www.coursuperme.dz>.

منصة المجلات العلمية الجزائرية

<https://www.asjp.cerist.dz>

# الفهرس

## الفهرس

- 1.....مقدمة
- 7.....الفصل الأول: حقوق الناقل البحري للبضائع
- 9.....المبحث الأول: حق الناقل البحري للبضائع لأجرة الحمولة
- 10.....المطلب الأول: تحديد أجرة الحمولة و تنفيذها
- 11.....الفرع الأول: تحديد مقدار أجرة الحمولة
- 13.....الفرع الثاني: تنفيذ أجرة الحمولة
- 15.....المطلب الثاني: ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة
- 16.....الفرع الأول: حق الحبس
- 18.....الفرع الثاني: حق الإمتياز
- 20.....المبحث الثاني: أثر الحوادث البحرية على أجرة الحمولة
- 20.....المطلب الأول: حالات استحقاق الناقل البحري للبضائع لأجرة الحمولة
- 21.....الفرع الأول: الخسائر البحرية المشتركة و الإسعاف البحري
- 25.....الفرع الثاني: شرط استحقاق أجرة النقل أي كانت الحوادث
- 25.....الفرع الثالث: هلاك البضاعة بفعل الشاحن أو بسبب عيب ذاتي فيها
- 31.....الفرع الرابع: مسافنة البضائع

- المطلب الثاني: حالات عدم استحقاق الناقل البحري لأجرة الحمولة.....27
- الفرع الأول: عدم تنفيذ الناقل لعملية النقل بسبب خطئه.....27
- الفرع الثاني: إهمال الناقل.....28
- الفرع الثالث: هلاك البضاعة بسبب قوة قاهرة.....30
- الفصل الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع.....34
- المبحث الأول: مضمون التزامات الناقل البحري  
للبنائع.....35
- المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع قبل بدء الرحلة البحرية.....35
- الفرع الأول: الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية.....36
- الفرع الثاني: الالتزام باستلام البضاعة.....37
- الفرع الثالث: الالتزام بشحن البضاعة.....38
- الفرع الرابع: الالتزام برص البضاعة.....40
- المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية.....41
- الفرع الأول: الالتزام بنقل البضاعة.....41
- الفرع الثاني: الالتزام بالمحافظة على البضاعة.....42
- المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري للبضائع بعد نهاية الرحلة البحرية.....43

43.....	الفرع الأول: الالتزام تفرغ البضاعة
45.....	الفرع الثاني: الالتزام تسليم البضاعة
	المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة على مخالفة الناقل البحري للبضائع
48.....	لالتزاماته
49.....	المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع و حالات الإعفاء منها
49.....	الفرع الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع
56.....	الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
60.....	المطلب الثاني: دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع
60.....	الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية
64.....	الفرع الثاني: شروط رفع دعوى المسؤولية
65.....	الفرع الثالث: إجراءات رفع دعوى المسؤولية
68.....	الفرع الرابع: المحكمة المختصة
.....	الخاتمة
	73
76.....	الملاحق
79.....	قائمة المصادر و المراجع

85.....الفهرس