

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف الأستاذة:

• باسل سهام

من إعداد وتقديم الطالبتين:

• الصغير إيمان

• قارة رهام

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/شعلا نوال	أستاذة محاضرة	رئيسا
أ/باسل سهام	أستاذة مساعدة	مشرفا ومقررا
د/لخشين أحسن	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2024



شكر وتقدير

من لم يشكر الناس لم يشكر الله

أحمد الله تعالى حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه ملئ السماوات والأرض على ما أكرمنا به

ووقفنا على إتمام هذه المذكرة

ثم نتوجه بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى كل من

الاستاذة الفاضلة: باسل سهام

لتفضلها الكريم بالإشراف على هذا العمل

وتكرمها بنصحنا وتوجيهنا حتى اتمم البحث

وأعضاء لجنة المناقشة الكرام

لتفضلهم لمناقشة هذا البحث

كما نتقدم بجزيل الشكر إلى أساتذة كلية الحقوق عامة وأساتذة القانون البحري خاصة على

ما قدموه لنا طيلة مشوارنا الدراسي

جزاهم الله كل خير على مجهوداتهم ونصائحهم القيمة.

إِهْدَاء

الحمد لله رب العالمين الذي وفقني لهذا.

أهدي نجاحي هذا لجنتي، لمن كانت أول معلم لي فهي النور الذي أضاء دربي

والأمل الذي يحفزني للتقدم

لكي كل الشكر والتقدير على ما تمثله من معنى جميل في حياتي، فلتظل سعيدة وكلك فخر

بأولادكي، وليحفظك الله ويحميك من كل سوء.

وأهدي نجاحي هذا لمن غابوا عنا ومزال القلب يذكرهم ألف رحمة من الله عليكم

وأهدي تخرجي لأبي ولأهلي أخي علاء الدين، أيوب، أنس وشقيقاتي

ولكل من علمني حرفا وساندي ولو بكلمة طيبة

كل الشكر والتقدير لكم يا من مهتم لي طريق النجاح، وبارك الله فيكم جميعا.

إِهْدَاء

(وَأَخِرُ دَعْوَاهُمْ أَنْ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ)

الحمد لله حبا وامتنانا على البدء والختام.

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون لم يكن اللحم قريبا ولا الطريق كان محفوبا
بالتسهيلات لكنني فعلتها.

أهدي تخرجي إلى من أحمل اسمه بكل فخر إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي
طريق العلم، الرجل الذي أدين له بكل ما وصلت إليه من مستوى وماحقته من إنجازات
والذي سعى طول حياته لتكون أفضل منه "أبي الغالي".

إلى من أخذت بيدي إلى طريق العلم والنور وكانت داعمتي الأولى لتحقيق طموحاتي، إلى
من غمرتني بالحب والحنان وأشعرتني بالأمان

"أمي الغالية".

إلى كل من أختي "جازية" وأخي "إسلام"، لرفاق السنين ولكل من كان عوننا وسندا في هذا
الطريق.

ممتنة لكم جميعا ما كنت لأصل لولا فضلكم من بعد الله.

قارة رهام.

قائمة بأهم المختصرات

قانون بحري جزائري	ق ب ج
قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري	ق إ م إ ج
دون طبعة	د ط
طبعة	ط
جريدة رسمية	ج ر
من الصفحة إلى الصفحة	ص ص
P	PAGE

مقدمة

يعد عقد النقل البحري من أهم العقود التي نظمها المشرع الجزائري في القانون البحري وذلك نظرا لأهمية هذا النشاط الاقتصادي الذي يمثل جزءا كبيرا من موارد الدولة، كما يعد النقل البحري من أهم وسائل النقل التجاري على مستوى العالم حيث يتم نقل حوالي 90% من التجارة العالمية عبر البحار والمحيطات، إذ يلعب دورا بارزا في مجال التطور الاقتصادي للدول وتجارها الخارجية.

ويعرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري على أنه ذلك العقد الذي يتعهد من خلاله الناقل بتسليم بضائع معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بأن يؤدي له أجرة الحمولة¹، كما عرفه العديد من الفقهاء بأنه العقد الذي يبرم بين طرفين أحدهما يسمى الناقل الذي يلتزم بنقل البضائع بحرا لآخر يسمى الشاحن مقابل أجر معلوم²، ويعرف الناقل البحري بأنه من يلتزم بنقل البضائع، ويمكن أن يكون مالكا أو مستأجرا لسفينة مجهزة أو غير مجهزة التي تنقل عليها البضاعة، أما الشاحن فهو الذي يلتزم بتقديم البضائع للناقل وقد يكون صاحب البضاعة أو مجرد وسيط.

كما تجدر الإشارة إلى أن الدولة الجزائرية تحتكر النشاط البحري ولا تسمح بممارسته من طرف الخواص إلا عن طريق عقود الامتياز، وهذا ما نصت عليه المادة 571 من ق ب ج وهذا ما يجعل عقد النقل البحري من عقود الإذعان، كما أنه من العقود الملزمة للجانبين إذ يترتب التزامات على عاتق طرفيه، إلا أن التزامات الناقل تعتبر أهم من التزامات الشاحن وذلك نظرا لكثرة النزاعات الناشئة حولها.

وقد نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل البحري للبضائع وما يترتب عنها من التزامات في المواد من 738 إلى 816 من ق ب ج.

تأخذ أهمية الدراسة من أهمية مجال النقل البحري للبضائع بحد ذاته، فبيان التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بمثابة خارطة طريق قانونية لهذه الرحلة، إذ تحدد

¹ - أنظر المادة 738، الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 08/05 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 47، المؤرخ في 25 يونيو 1998.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ص 283.

مسؤوليات الناقل وحقوقه وبذلك تضمن سير العملية بسلاسة وكفاءة، كما تشكل هذه الدراسة أداة جوهرية لفهم القانون البحري وتطبيقه، وتكون بمثابة المرجع في حل النزاعات التي قد تنشأ خلال رحلة النقل البحري، وبالتالي تسهيل انتقال البضائع مما ينعكس إيجاباً على النهوض باقتصاد الدول.

وفيما يخص أسباب اختيارنا لهذا الموضوع تعود لدافعين، أولهما دافع شخصي يتمثل في ميولنا ورغبتنا في دراسة الموضوع، أما الدافع الثاني فهو موضوعي يتمثل في أهمية دراسة وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بالتزامات الناقل البحري خصوصاً كون معظم الدراسات السابقة تناولته بشكل عام.

نهدف من هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على معالم عقد النقل البحري للبضائع من خلال تبيان مختلف الأحكام القانونية المنظمة لحقوق وواجبات أطرافه، بالإضافة إلى رسم الضوابط التي تعين على حسن أداء عملية النقل البحري للبضائع، على غرار طموحنا للتوصل إلى أفكار تساعد جدياً على تنمية النقل البحري للبضائع، ودفع مسيرته إلى الأمام وتطويره، وإيجاد الحلول والتخفيف من الصعوبات التي تقف عثرة في طريقه.

ككل بحث لا يخلو من الصعوبات فقد واجهتنا بعضها نذكر منها أشدها وهي ضيق الوقت المخصص للبحث العلمي مقارنة بموضوع دراستنا فهو يتطلب وقتاً أوسع لأهميته في مجال النقل البحري للبضائع.

يعتبر عقد النقل البحري من عقود الإذعان بحيث تحتكر الدولة هذا النشاط وتنظم شروطه وما على الشاحن إلا قبولها كما هي كونه الطرف الأضعف في العلاقة، وهذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تحقيق التوازن بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع (الناقل والشاحن)، وذلك من خلال التنظيم الدقيق لالتزامات الناقل وتحمله للمسؤولية في حالة الإخلال بها؟

و هذه الإشكالية الرئيسية تتفرع عنها الإشكالات التالية:

• ماهي أنواع التزامات الناقل البحري للبضائع؟

• ماذا يترتب عن الإخلال بهذه الالتزامات؟

إجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالتزامات الناقل، إضافة إلى المنهج الوصفي من خلال تحديد المفاهيم ذات الصلة بالموضوع وإبراز تفاصيلها النظرية.

تأسيسا على ما تقدم اعتمدنا في إنجاز هذا البحث على خطة من فصلين، الأول موسوم بعنوان مضمون التزامات الناقل البحري للبضائع تناولناه في مبحثين، الأول بعنوان التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة والثاني بعنوان التزامات الناقل البحري بعد انطلاق الرحلة البحرية، والفصل الثاني موسوم بعنوان جزاء إخلال الناقل البحري بالتزاماته، وقد تطرقنا له في مبحثين، الأول يتعلق بقواعد مسؤولية الناقل البحري والثاني دعوى مسؤولية الناقل البحري.

الفصل الأول

من المعروف أن عملية النقل البحري تعتبر من العمليات المعقدة، فهي تنطوي على العديد من المخاطر، حيث أن الناقل البحري يتعامل مع كميات كبيرة من البضائع ذات القيمة المالية المعتبرة لذلك فإن القوانين واللوائح الدولية المنظمة لعملية النقل البحري تفرض على الناقل البحري مجموعة من الالتزامات التي يجب عليه الوفاء بها تجاه الشاحن والمرسل إليه.

وإن نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ يعد جوهر عقد النقل البحري ويمثل الالتزام الرئيسي الذي يتعهد به الناقل، ومع ذلك هناك التزامات أخرى قائمة إلى جانبها بعضها يسبق بدء الرحلة والتحرك بالسفينة والأخرى بعد البدء في تنفيذ هذه الرحلة وسواء تعلق الأمر بهذه أو تلك فإنه في الحالتين يجب على الناقل تنفيذ جميع هذه الالتزامات والوفاء بها.

ولتنفيذ عقد النقل البحري يلتزم الناقل بالتزامات بعضها خاصة بالسفينة مثل تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وتجهيزها ماديا وبشريا، وأخرى خاصة بالبضاعة كتسلمها من الشاحن وشحنها ورسها وهذه الالتزامات تكون قبل بدء الرحلة، أما الالتزامات الخاصة ببدء انطلاق الرحلة فتتمثل في نقلها والحفاظ عليها وأخيرا في ميناء الوصول فك أحزمتها وتفريغها وتسليمها إلى صاحب الحق فيها، فإذا أوفى الناقل بهذه الالتزامات يكون قد حقق الهدف من وراء عملية النقل المتمثل في وصول البضائع إلى وجهتها المقصودة وبذلك ينتهي عقد النقل البحري للبضائع.

تطرقنا من خلال هذا الفصل إلى مبحثين، بحيث عكفنا من خلال المبحث الأول إلى التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية، أما في المبحث الثاني فقد تطرقنا إلى التزامات الناقل بعد انطلاق الرحلة البحرية.

المبحث الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحرية

تعتبر الالتزامات المفروضة على الناقل البحري في ميناء الشحن قبل مغادرة السفينة المرحلة الأولى للعقد، ويقع على عاتقه التزامات قبل قيامه بالرحلة وتعتبر المرحلة التمهيديّة لتنفيذ مضمون عقد النقل البحري، ومما لا شك فيه أنه يتعين على الناقل البحري القيام بجميع الالتزامات التحضيرية والضرورية حتى يتسنى له تنفيذ عقد النقل البحري بكل أمان وسلام، هذا من أجل ضمان نقل البضائع دون أي ضرر أو هلاك أو تأخير، وهذا بالنظر إلى المخاطر التي يتعرض لها النقل البحري للبضائع بصفة عامة¹.

سننظر في دراستنا لهذا المبحث للالتزامات التمهيديّة للناقل البحري وقد حددها المشرع الجزائري إلى جانب المشرع الدولي، وهي ناتجة عن عقد النقل البحري في ميناء الشحن قبل المغادرة فمنها ما يتعلق بالسفينة تطرقنا له من خلال المطلب الأول ومنها ما يتعلق بالبضائع في المطلب الثاني.

المطلب الأول: التزام الناقل البحري بتجهيز سفينة صالحة للملاحة

من بين الالتزامات المهمة التي تقع على عاتق الناقل هي الالتزامات المتعلقة بالسفينة، بحيث يتعين على الناقل البحري قبل البدء في أية رحلة بحرية التأكد من هوية الأداة التي ينفذ بها عقد النقل بمعنى أن يقدم السفينة المتفق عليها²، وأن تكون صالحة للإبحار وقادرة على استقبال البضائع.

وهذا ما سننظر له من خلال دراستنا لهذا المطلب في ثلاثة فروع، حيث تطرقنا إلى المقصود بتقديم سفينة صالحة للملاحة في الفرع الأول، ومضمون الالتزام بإعداد سفينة صالحة في الفرع الثاني، وأخيرا الطبيعة القانونية للالتزام بتقديم سفينة للملاحة البحرية في الفرع الثالث.

¹ - يوسف بشوش، " تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، الجزائر، 2021، ص 67.

² - 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، ص

الفرع الأول: المقصود بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يجب على الناقل في سبيل الوفاء بالتزامه بجعل سفينة صالحة للملاحة أن يعدها ويجهزها بما يلزم حتى يتمكن من القيام بالرحلة المتفق عليها ونقل نوع البضائع التي تشحن عليها، ويتحقق ذلك من خلال توفر شروط ومواصفات السفينة فيها وسلامتها حفاظا على الأرواح والممتلكات الموجودة عليها¹.

كما أن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة يعد من المواضيع التي تثير اهتمام المشرعين وعلماء الفقه بحيث قدموا تعاريف متنوعة لهذا المفهوم، لكنها جميعا منققة في الجوهر والمضمون بغض النظر عن اختلافها في الأشكال وسنتطرق للبعض منها:

أولا: التعريف الفقهي

يعرف الفقيه الإنجليزي (كارفر) Carver أن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة يعني أن تكون السفينة مناسبة من حيث التصميم والهيكل لمواجهة أخطار الرحلة العادية بما في ذلك أن يكون لها مساحة وربان كفؤ لمواجهة مخاطر الرحلة².

ويعرف الفقيه David A Glass التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة بأنها: "صلاحية السفينة للقيام برحلتها البحرية المقصودة وصلاحيتها لاجتياز المخاطر الاعتيادية التي ستواجهها عند الرحلة البحرية"³.

ثانيا: التعريف القانوني

إن اتفاقية بروكسل لعام 1924 نصت على هذا الالتزام ولم تكف بتعريفه فقط، بل أوضحت وحددت عناصر ومضمون الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة والتي تضمنت في المادة 03 من الفقرة 01 منها التي تنص على ما يلي: "على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض التالية:
أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر

¹ - شهيناز قرور، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، ط 01، ابن النديم للنشر والتوزيع، وهران، 2023، ص 71.

² - وليد خالد عطية، "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، جامعة البرصة، العدد 01، السنة 05، ص 262.

³ - المرجع نفسه، ص 263.

- ب) تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي
- ج) إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع ونقلها وحفظها¹.
- وبالنسبة للمشرع الجزائري فقد أخذ من اتفاقية بروكسل لعام 1924، حيث نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري على نفس ما ورد في الاتفاقية عند تناول التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة حيث نصت على ما يلي: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:
- أ- وضع سفينة صالحة للملاحة
- ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب
- ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها².
- يفهم من مضمون المادة أن الاهتمام بتحضير السفينة للملاحة البحرية ليس فقط من الناحية الفنية والتقنية، ولكن أيضا من الناحية التجارية، بمعنى جعلها قادرة على استيعاب ونقل البضائع بطريقة فعالة إلى ميناء التفريغ.

¹-l'article 03/01 de la convention de Bruxelles pour l'unification de certaine règle en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23fevrier 1968 et par le protocole Du 21 décembre 1979, énonce que « le transporteur sera tenu avant et au début du voyage

D'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport Et conservation ».

- صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، دخلت حيز التنفيذ في سنة 1931 بموجب المرسوم 64-70 المؤرخ في 07/04/1964، لكنها لم تصادق على بروتوكول تعديلها لسنة 1968 وسنة 1979.

²- أنظر المادة 770 من القانون البحري الجزائري.

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ لعام 1978 فتركز على صلاحية السفينة للملاحة كوصف أساسي للسفينة، ولم تشر إليه كالتزام مفروض على الناقل فلا تسقط المسؤولية على الناقل إذا أثبت أن العيب كان خفياً ولا يمكن اكتشافه بل يجب عليه أن يحدد السبب الذي أدى إلى الضرر وأن يتخذ التدابير المعقولة في مواجهة هذا الضرر بالعناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية¹.

وبالتالي يفهم من جميع التعريفات السابقة أن الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة أن تكون السفينة صالحة للسفر المقصود وصالحة لاستقبال البضائع المراد نقلها²، ويجب أن تكون مجهزه بكل ما يجعلها قادرة على مواجهة أخطار الرحلة المعتادة وخلوها من العيوب وتزويدها كذلك من قبل الناقل باللوازم والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفائتها من حيث العدد والكفاءة ولا تكفي أن تكون صالح للملاحة البحرية فقط، بل أن تكون مزودة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية³.

وتعني أيضاً قوتها في ثباتها واستقرارها وقدرتها على تنفيذ رحلتها المقصودة بأمان في ظل الظروف العادية، وكذلك نقل وتخزين البضائع حتى ميناء الوصول.

الفرع الثاني: مضمون الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

من التعريفات السابقة للالتزام بتقديم سفينة صالحة، يتضح لنا وجود نوعين من صلاحية السفينة للإبحار، الأولى صلاحية السفينة من الناحية الملاحية وتتعلق بالصلاحية المادية البشرية والوثائقية للسفينة، أما الثانية صلاحية السفينة من الناحية التجارية وتتعلق بالصلاحية العامة والخاصة وهذا ما سنتطرق له من خلال هذا الفرع.

¹ لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، د ط، دار الثقافة لنشر والتوزيع العلمية الدولية، عمان الأردن، 2001، ص 63.

² المرجع نفسه، ص 58.

³ عادل علي المقدادي، القانون البحري، د ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 117.

أولاً: الصلاحية الملاحية

ويعني أن يكون هيكل السفينة قويا ومتينا حتى يتمكن من مواجهة الصعوبات، وقادر على الإبحار الجيد وأن تكون السفينة قادرة على مواجهة الأمواج والتقلبات الجوية أثناء الرحلة، ويتم تزويدها بطاقم¹.

كما قام البعض بتقسيم هذا العنصر إلى فروع أخرى يجب تواجدها حتى يمكن القول أن الناقل أوفى بالتزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وهي:

1- الصلاحية المادية: إن الصلاحية المادية للسفينة تعتمد وبدرجة كبيرة على مختلف الظروف التي تحيط بالرحلة وكذلك تعتمد على الوقت الذي ستطلق به الرحلة إذ يعد الموسم خلال السنة عاملا مهما جدا لتحديد صلاحية السفينة للملاحة، كما يجب أيضا أن يؤخذ في الاعتبار نوع السفينة، كذلك عمرها ونوع المياه الملاحية التي ستبحر بها، والطريق الذي ستسلكه السفينة في رحلتها².

وبصفة عامة تتمثل في قدرة السفينة على الإبحار ومواجهة المخاطر المرتبطة بالرحلة كما يجب توفر الأماكن اللازمة والمناسبة للعمل³.

والصلاحية المادية يجب أن تشمل جميع العناصر التالية:

أ- الهيكل وسطح السفينة: نظرا للأهمية الكبيرة التي يكتسبها هيكل السفينة للملاحة فقد أبدى القضاء اللاتيني والأنجلوسكسوني صرامة في هذه المسألة، إذ اقتضى ضرورة التأكد من قوة وملائمة الهيكل من خلال مراقبة المواد التي تدخل في تصنيعه والتحقق من جودتها وتماسكها ومطابقتها للمعايير المعمول بها في التلحيم والتجميع⁴.

¹ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 76.

² وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 270.

³ حياة شتوان، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، الجزائر، 2020، ص 21.

⁴ سعيد دالع، "التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان-الجزائر، العدد 04، 2016، ص 04.

ب- المحرك: يجب أن يكون محرك السفينة في حالة جيدة وقادر على مواجهة أخطار الرحلة البحرية ودفع السفينة بالسرعة المطلوبة، كما يجب أن يكون مناسب لحمولة وحجم السفينة، ومستوفي لمتطلبات السلامة¹.

ج- أدوات السلامة: يجب أن تكون معدات السلامة الموجودة على متن السفينة بحالة جيدة وجاهزة للاستخدام، بما في ذلك أجهزة إطفاء الحريق وقوارب النجاة وأطواف النجاة².

2- الصلاحية البشرية: عنصر لا يقل أهمية عن العنصر السابق ولا يمكن التنازل عنه بحيث يعد طاقم السفينة عنصراً جوهرياً لنجاح أي رحلة بحرية ويجب أن يتمتع أفراد الطاقم بالكفاءة العالية والخبرة واللياقة البدنية والمهارات اللازمة للعمل على متن السفن لتشغيلها وصيانتها وضمان سلامة الملاحة ويختلف عدد الطاقم حسب نوع السفينة وحجمها ووظيفتها.

إذ يتطلب من الناقل البحري بدل العناية اللازمة في اختيار وتوظيف العمال كالطاقم الذي يعمل على ظهر السفينة، ويجب أن تكون كفاءته في مجال عمله عالية بحيث أنه يتعامل مع المواقف بحرص شديد ومهارة³.

3- الصلاحية الوثائقية: هذا يعني أن تكون للسفينة الوثائق التي تتطلبها القواعد واللوائح الوطنية وهي جد أساسية للسفينة ولأداء الرحلة البحرية، كالخرائط والنشرات البحرية الحديثة والتي تسمح لها بالإبحار بكل أمان⁴، وأيضاً رخصة الملاحة ويومية السفينة (أنظر الملحق رقم 01 و 02).

ثانياً: الصلاحية التجارية

إن الناقل ملزم بإعداد وتهيئة أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها من خلال تنظيفها وترتيبها وتوفير التهوية المناسبة التي تتطلبها كل شحنة⁵.

¹ - بند 09، القرار 71-286، اتفاقية ماريبول، لوائح منع التلوث من السفن، الطبعة الجامعة، المعتمد في 07 جويلية 2017، ص 02، <https://www.imo.org>، تاريخ الولوج: 29 /04 /2024، الساعة 11:09.

² - بند 02، القرار 94-380، اتفاقية سولاس، سجل المعدات لسلامة سفينة البضائع، الطبعة الجامعة، معتمد في 21 نوفمبر 2014، ص 21، <https://www.imo.org>، تاريخ الولوج: 29 /04 /2024، الساعة 10:23.

³ - وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 274.

⁴ - المرجع نفسه، ص 276.

⁵ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 76.

وتنقسم الصلاحية التجارية إلى:

1- الصلاحية التجارية العامة للسفينة: ويشمل إعداد أقسام السفينة وعنابرها وتطعيمها وتطهيرها وتنظيفها في حالة ما إذا كانت قد نقلت بضائع ملوثة أو كانت قد توقفت في موانئ فيها أوبئة أو ملوثة ويكون ذلك عن طريق تطهيرها حتى تكون مكيفة لحمل البضائع¹.

2- الصلاحية التجارية الخاصة بالسفينة: ويتوقف الأمر على نوع البضاعة المتعاقد على نقلها وهي بطبيعتها من نوع خاص وتتطلب معالجة وترتيبات مثل نقل حمولة اللحوم التي تتطلب أن تكون السفينة مزودة بأجهزة التبريد والتجميد².

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يصنف الالتزام بتقديم سفينة صالحة للإبحار على أنه التزام ببذل العناية اللازمة وليس التزاما بتحقيق نتيجة، وفي نص المادة 770 من ق ب ج استخدم المشرع الجزائري مصطلح "بذل العناية الواجبة" نظرا لأهمية هذا الالتزام، إذ يعني التزام الناقل باستخدام كل ما هو ضروري ولازم لهدف واحد وهو جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية.

وأكدته مرة أخرى المشرع الجزائري من خلال المادة 841 من ق ب ج بنصها: "يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب". وعليه يلتزم الناقل ببذل العناية الواجبة في جعل السفينة صالحة للإبحار قبل البدء في الرحلة البحرية، ويشمل هذا الالتزام العلم بجميع جوانب صلاحية السفينة للإبحار، دون شرط تحقيق نتيجة، والمعيار المعتمد هنا هو معيار الشخص المعتاد، إذ يلتزم الناقل بدفع بدل العناية اللازمة قبل الرحلة وعند بدايتها³.

¹- وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 280.

²- المرجع نفسه، ص 284.

³- نور الدين بلغازي، "الالتزامات الأصلية المقررة للنقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، 2007، ص 79.

وفي قوانين الشريعة الانجلوساكسونية، طبيعة التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزاما مطلقا، ومع ذلك فإن هذا الالتزام المطلق لا يعني أن على الناقل إعداد سفينة مثالية من كل النواحي، فالناقل البحري ليس مطالبا بإعداد سفينة قادرة على مواجهة جميع أنواع المخاطر طوال الرحلة، بدلا من ذلك يلتزم بإعداد سفينة صالحة لغرض الرحلة المتعاقد عليها وقادرة على تنفيذها، وهذا يعني أن على الناقل تجهيز سفينة لمواجهة مخاطر الرحلة البحرية الاعتيادية مع مراعات وقت الرحلة، ونوع المياه التي ستبحر فيها، ونوع السفينة والحمولة التي سيتم نقلها ومكان الحمولة الذي يتم تخزينها فيه، بحيث جميعها تؤثر على طبيعة التزام الناقل البحري، ولا يعتبر مبررا لمالك السفينة أن يثبت أنه بذل أقصى جهده لجعل سفينة صالحة للملاحة، لأن التزامه بموجب القوانين الأنجلوساكسونية هو التزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل العناية اللازمة¹.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري الخاصة بالبضاعة

بعد انتهاء الناقل من الالتزامات الخاصة بالسفينة والمتعلقة بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وتجهيزها ماديا وبشريا، فإنه يتعين على الناقل تسلمها من الشاحن في المكان والزمان المتفق عليهما بموجب العقد، وفي حالة عدم وجود اتفاق فإن الأمر يتوقف على عادات وأعراف الميناء، وتعتبر واقعة استلام الناقل البضاعة بداية النطاق الزمني لالتزاماته ومسؤوليته، بعد ذلك يقوم بإصدار سند الشحن ويقدمه للشاحن الذي يعد دليل لإثبات تسلمه البضائع².

وقد حددت المادة 773 من ق ب ج التزامات الناقل المتعلقة بالبضاعة بعد نقلها من قبل الشاحن إلى ميناء الشحن قبل بداية الرحلة البحرية في ثلاث التزامات أساسية، بحيث تطرقنا في الفرع الأول إلى التزام الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن، أما في الفرع الثاني فقد تطرقنا إلى التزام الناقل بإصدار سند الشحن كدليل على استلام البضاعة، والفرع الثالث تحت عنوان التزام الناقل البحري بشحن وحرص البضاعة.

¹- وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 290.

²- يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 73.

الفرع الأول: التزام الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن

من بين أهم الخطوات في تنفيذ عقد النقل البحري، هي استلام البضائع من قبل الشاحن لأنه بها يبدأ النطاق القانوني للعقد، وهو ما تطرقنا له من خلال دراستنا لهذا الفرع.

أولاً: المقصود باستلام البضاعة من الشاحن

إن الإطار الزمني لعقد النقل البحري يبدأ باستلام الناقل البضاعة في ميناء الانطلاق وذلك في الزمان والمكان المتفق عليهما، ومع بداية عملية النقل يتحمل الناقل مسؤولية الضرر أو التلف الذي قد يلحق بالبضاعة، والتي بموجبها يمكن تعريف التزام الناقل بتسليم البضاعة على أنه الواقعة المادية والقانونية، حيث يكتسب الناقل حيازة للبضائع¹، وبمجرد استلامها يتحمل المخاطر الناجمة عن النقل².

"وعند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك ويمكن الاستعاضة عنه بتسليم الشاحن إيصال تسلم البضائع إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التي سوف تشحن فيها البضائع"³.

وتتضمن عملية تسلم البضائع إتاحة للناقل بمسك وفحص البضائع لمقارنة البيانات بين سند الشحن والواقع المسلم إليه، مما يمكنه من التحقق من تسلم البضائع⁴.

ثانياً: مكان وميعاد استلام البضاعة

تطرقنا إلى مكان تسلم البضاعة ثم ميعاد التسلم:

1- مكان استلام البضاعة: تسلم البضائع في ميناء الشحن حسب الموعد المتفق عليه ويجوز الاتفاق على تسليمها للناقل البحري خارج حدود الميناء، مثل تسليمها في مستودعات الناقل أو الشاحن أو في مكتبه أو مقره الرئيسي، في هذه الحالة يتحمل الناقل البحري مسؤولية نقل البضائع إلى رصيف الميناء استعداداً لشحنها على ظهر السفينة.

¹ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 73.

² - محمد فتاحي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة أحمد دراية - الجزائر، ص 52.

³ - هاني دويدار، محمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري والبحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 593.

⁴ - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 23.

وهذا النقل يعتبر جزءا من النقل البحري من حيث تحديد مسؤولية الناقل البحري وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاق على استلام البضاعة خارج حدود الميناء يتطلب إجراءات إدارية وجمركية قد لا يتمكن الناقل البحري من تحملها¹.

2- ميعاد استلام البضائع: وفقا للتشريع البحري الجزائري وبموجب المادة 739 فقرة 01، يعتبر عقد النقل البحري نافذا فور أخذ الناقل البضائع على عاتقه وذلك في الوقت الذي توضع فيه تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، وكان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله في فحص البضائع.

ويقول الأستاذ عمر الزاهي أن الاعتماد على المادة 739 فقرة 01 من ق ب ج يزيد من مسؤولية الناقل البحري بتسليم البضاعة، حيث يصبح متكفلا بها منذ لحظة قبوله نقل البضاعة، ويعزم على تأمين نقلها وتغيير مكانها حسب الاتفاق².

ووفقا لاتفاقية هامبورغ يتم تحديد وقت استلام البضائع من خلال لحظة استلام الناقل البحري للبضائع ، أي أنه يتم بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو كلائه، هذا ما تنص عليه المادة 04 من نفس الاتفاقية إذ جعلت الناقل مسؤولا عن البضائع وهي في حراسته³.

الفرع الثاني: التزام الناقل بإصدار سند الشحن كدليل على استلامه البضاعة

بعد استلام الناقل البضاعة من الشاحن يترتب عليه التزام ثاني وهو إصدار سند الشحن، والذي يعتبر أهم وسيلة لإثبات تسلمه البضاعة من الشاحن ودليل على إبرام عقد النقل البحري.

¹ - هاني دويدار، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 593.

² - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 16.

³ - المادة 04 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في 31 مارس 1978.

أولاً: تعريف سند الشحن

يمكن تعريف سند الشحن على أنه عبارة عن إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة، ومن ثم فهو دليل لإثبات وثيقة الشحن، وأيضاً لإثبات عقد النقل البحري ذاته¹. (أنظر الملحق رقم 03)

ويعرف البعض سند الشحن على أنه: "الوثيقة التي يقدمها الناقل إلى الشاحن والتي يعترف فيها الناقل باستلام بضاعة الشاحن لغرض نقلها إلى ميناء آخر"².

ونصت عليه المادة 749 من ق ب ج أنه: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها".

ثانياً: بيانات سند الشحن

تتضمن أحكام القانون البحري الجزائري مجموعة من البيانات التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن بشكل خاص، ووفقاً لما نصت عليه المادة 748 من القانون البحري الجزائري يلتزم الناقل أو من ينوب عنه بعد استلام البضاعة بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن، وتتضمن بيانات عن هوية الأطراف والبضائع المراد نقلها ومكوناتها المراد إنجازها ورسوم الشحن التي يتعين دفعها، وبناء على ذلك يمكن تلخيص بيانات سند الشحن على النحو التالي:

1- هوية الأطراف: ويمكن التعرف على هويات الأطراف من خلال ذكر اسم وعنوان الشاحن، اسم وعنوان الناقل وصفاته، وإذا لم يذكر اسمه اعتبر مجهز السفينة هو الناقل وكذلك اسم القبطان ومكان إقامته، اسم وعنوان المرسل إليه، ولا يجوز أن يدرج اسم المرسل إليه في سند الشاحن إلا إذا كان هذا السند اسماً.

2- بيان البضائع الواجب نقلها: وبما أن سند الشحن هو أساس وصف البضائع المشحونة، فيجب أن يتضمن هذا السند تسمية دقيقة للبضائع من حيث النوع والكمية والحجم، وهذا ما يفسر حرص المشرع الجزائري في نص المادة 752 من ق ب ج على أن

¹- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 47.

²- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 194.

تتضمن وثيقة الشحن العلامات الرئيسية والضرورية للتعرف على البضاعة، والتي يجب أن تكون مكتوبة بشكل واضح ومقروء على كل قطعة من البضاعة وعلى غلافها الخارجي وذكر عدد الطرود¹.

3- عناصر الرحلة الواجب إتمامها: على الرغم من عدم تحديدها بشكل صريح من قبل المشرع الجزائري، إلا أنه يمكن إجمالها بالاستناد إلى مختلف الدراسات المتعلقة بالنقل البحري على النحو التالي:

أ_ اسم السفينة: من المهم أن يتم ذكر اسم السفينة في سند الشحن لكي يتمكن الشاحن أو المرسل إليه من الاطلاع على أخبار السفينة ومعرفة موعد وصولها.

ب_ تاريخ إصدار السند: هذا البيان مهم للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضائع في الوقت المحدد.

ج_ نسخ سند الشحن: سند الشحن البحري يلعب دورا كبيرا وأساسيا في إثبات عملية تسليم البضائع إلى الربان، بالإضافة إلى إثبات عقد النقل البحري، يتضمن هذا السند تفاصيل مهمة تساعد في تنظيم عملية النقل وضمان حقوق جميع الأطراف المعنية ويتم تحريره في نسختين تسلم واحدة إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل².

3- أجرة الحمولة: في سند الشحن البحري من الضروري تضمين المعلومات المتعلقة بأجرة الحمولة (أجرة النقل) بشكل واضح ودقيق لضمان الشفافية وتحديد المسؤوليات المالية بين الأطراف المعنية، وذكر أيضا إذا كانت قد دفعت في ميناء الشحن أو مستحقة في ميناء التفريغ³.

ثالثا: أنواع سند الشحن

يوجد ثلاث أشكال لسند الشحن إما اسمي، لأمر أو لحامله⁴:

1- سند الشحن الإسمي: سند الشحن الإسمي هو وثيقة شحن تصدر باسم شخص معين إما باسم الشاحن نفسه أو باسم المرسل إليه، مما يعني أن التداول بهذا السند يتطلب

¹ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 48.

² - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 49.

³ - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 50.

⁴ - أنظر المادتين 758 و759 من القانون البحري الجزائري.

إتباع الإجراءات الخاصة بحوالة الحق كما هو مقرر في القانون المدني ويجب على الناقل قبول حوالة الحق أو الإعلان عنها لكي يتم التداول بشكل صحيح.

2- سند الشحن لأمر: وهو الشكل الأكثر انتشارا في العمل التجاري بسبب تداوله، فيتم تداوله عن طريق التظهير الخاص بالأوراق التجارية وتسري عليه أحكام القانون التجاري ومع ذلك لا يوجد تضامن بين الموقعين على سند الشحن لأن البضائع تنتقل بسرعة ومن مكان إلى آخر مما يجعل من الصعب افتراض أن المظهرين قد أوردوا التضامن بينهم، هذا يعني أن كل مظهر مسؤول فقط عن الجزء الذي يتعلق به دون تحمل مسؤولية الأجزاء الأخرى.

3- سند الشحن لحامله: هو نوع نادر للاستخدام في الحياة العملية بسبب المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها صاحبه في حال فقده أو سرقة وهذا النوع لا يحمل اسم المرسل إليه مما يعني أنه يتم تداوله عن طريق المناولة أو التسليم، وتسليم البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول نظر لعدم تحديد اسم المرسل إليه¹.

رابعاً: تحفظات الناقل البحري في سند الشحن

وفقاً لنص المادة 755 من ق ب ج، يحق للناقل البحري رفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن إذا كانت هناك أسباب جدية للشك في صحتها، وفي حالة عدم توفر الوسائل الكافية للتحقق منها، كما يحق له رفض تسجيل علامات التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مختومة.

حيث تنص المادة 756 من ق ب ج بأنه: "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة، وإذا تم تسليم البضائع وهي محزومة لأجل نقلها جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".

من فحوى المادة السابقة نستنتج أنه يحق للناقل أو ممثله أن يدرج في وثيقة الشحن البيان المناسب لحالة البضائع وتكييفها الظاهرين وأهميتها، ويمكن للناقل أيضاً أن يبين عند استلامه البضائع المحزومة بأنه لا يعلم محتواها.

¹ - أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص ص 50-51.

كما أن تحفظ الناقل البحري في وثيقة الشحن حول البضائع المسلمة من طرف الشاحن يعتبر تصرفا قانونيا صادرا بالإرادة المنفردة للناقل، حيث يعبر فيه عن الكمية الحقيقية والعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع كما سلمت له، بهدف نقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه، كما أن التحفظات الصادرة من الناقل البحري في سند الشحن تفتقر إلى القوة القانونية اللازمة مما قد يثير عدم الثقة في التعامل مع البضائع.

ولتجاوز هذه المشكلة، ابتكر الشاحنون وسيلة لتخليص سندات الشحن من التحفظات عن طريق إعطاء الشاحن تعهدا كتابيا للربان أو الناقل بأن يضمن له ما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد الشاحن إدراجها بالسند وهذا المعروف بخطاب الضمان، وبناء على هذا الضمان يقبل الربان إصدار سند شحن نظيف أي خالي من أي تحفظ¹.

الفرع الثالث: التزام الناقل البحري بشحن ورص البضاعة

بعد استلام الناقل البضاعة يقوم بشحنها على السفينة بوسائل مختلفة وفي الأماكن المحددة حسب طبيعة البضائع، ورصها من أجل الحفاظ على سلامة السفينة وعلى توازنها. سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى عملية الشحن أولا ثم إلى عملية الرص ثانيا.

أولا: الالتزام بشحن البضاعة

سنتطرق إلى المقصود من عملية الشحن ثم للملتزم بالعملية وأماكن شحن البضاعة وأخيرا لمواعيد الشحن.

1- المقصود من عملية الشحن: الشحن هو عملية رفع البضائع مباشرة إلى السفينة سواء كانت السفينة راسية بجوار الرصيف أم بعيدة عنه²، ويعتبر الجانب المادي للعملية بينما يعتبر استلام البضائع الجانب القانوني لها، وتم تبني أساليب متنوعة في عملية الشحن حيث يتم تنفيذها بناء على وضعية السفينة على سبيل المثال عندما تكون السفينة أمام الرصيف يتم استخدام رافعات السفينة أو رافعات الرصيف بالإضافة إلى الصنادل، أما عندما

¹ - كميلا أعراب، "تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 63.

² - لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 65.

تكون السفينة بعيدة عن الرصيف قد يتم استخدام رافعات عائمة وأنابيب لشحن السوائل مثل البترول وشفاطات لتحميل الحبوب والبضائع الأخرى¹.

تعتبر مسؤوليه الناقل عن عملية الشحن والاهتمام بالبضائع جزء من النظام العام وبالتالي لا يمكن الاتفاق على تجاوزها وأي شرط يتناقض مع هذا المبدأ يعتبر باطلاً وغير قانوني².

2- الملزم بالشحن: يقع الالتزام بشحن البضائع على عاتق الناقل البحري وهو ما نصت عليه المادة 773 من ق ب ج بأنه: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل...".

ما نستنتجه من نص المادة السابقة أنه يتماشى مع الواقع العملي للنقل البحري حيث يشير إلى أن الناقل هو الذي يتولى عمليات الشحن باعتبارها عملاً فنياً متخصصاً يتطلب خبرة ودقة معينة، وهو ما قد لا يتوفر لدى الشاحن، بالإضافة إلى ذلك في معظم الحالات قد لا يمتلك الشاحن الآلات اللازمة لتنفيذ هذه العمليات، فعادة لا يقوم الناقل البحري بنفسه بعمليات شحن البضائع على متن السفينة، بل يتعاقد مع مقاول المناولة المينائية الذي يتولى الأعمال المادية اللازمة لوضع البضائع على ظهر السفينة أو إخراجها منها، ومع ذلك يبقى الناقل دائماً مسؤولاً تجاه الشاحن والمرسل إليه عن الأضرار التي تصيب البضائع خلال عمليات شحنها على ظهر السفينة، رغم قيام مقاول المناولة المينائية بتنفيذ هذه العمليات.

وتنص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، على أن التزام الناقل البحري بعملية شحن البضائع هو التزام إجباري، ولا يجوز له أن يتخلص من المسؤولية عن طريق إدراج شرط في سند الشحن يعفيه من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يحدث خلال هذه العملية، ووفقاً للمادة 03 من الاتفاقية فإن مثل هذا الشرط يعتبر باطلاً

¹ - عباس زياد كمال السعدي، "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع"، مجلة أفاق العلوم، كلية الجامعة قسم القانون، العراق، العدد 01، 2021، ص 251.

² - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 29.

تماما ولا يغير من ذلك حتى لو كان الشاحن هو الذي قام بعملية الشحن حيث يظل الناقل مسؤولا عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة نتيجة لأي إهمال في القيام بهذه العملية¹. وبموجب قواعد هامبورغ لعام 1978، يتحمل الناقل البحري مسؤولية تنفيذ عمليات شحن البضائع على ظهر السفينة وجميع المسؤوليات الناجمة عن ذلك وهذا ما تنص عليه المادة 04 من هذه القواعد، وتحدد المادة الإطار الزمني لمسؤولية الناقل البحري حيث يكون مسؤولا عن البضائع في عهده في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، وعمليات شحن البضائع تدخل ضمن الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري وفقا لقواعد هامبورغ لعام 1978، والتي تنص المادة 23 من الفقرة الأولى منها على أنه لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها بأي شكل من الأشكال².

3- أماكن شحن البضائع: تقتضي الممارسة الشائعة أن يتم شحن البضائع في مستودعات السفينة حيث تكون آمنة من تأثير ظروف الجوية والطبيعية³، كما يمكن شحن البضائع على سطح السفينة، إلا أن أماكن شحن البضائع على سطح السفينة يعرضها للمخاطر أثناء الرحلة البحرية ويمكن أن يؤدي إلى اضطراب التوازن على متن السفينة، ومن هنا فإن القاعدة العامة تقتضي بعدم جواز الشحن على السطح لكن يمكن استثناء هذا الأمر في حالات ظروف محددة تسمح للناقل بشحن البضائع ورسها على سطح السفينة.

وعند الرجوع إلى التشريع الجزائري والاتفاقية نجد تباينا في الرأي حول هذه القضية حيث يعتبر الشحن والرص على سطح السفينة جائزا كقاعدة عامة في القانون الجزائري على غرار أن المشرع الجزائري قد أدرج في نص المادة 774 الفقرة الأولى من ق ب ج التي تنص على: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم". فهذه المادة جاءت بقاعدة لحظر الشحن على سطح السفينة إلا بوجود شرطين لشحن ورس البضائع على السطح وهما:

¹ - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 65.

² - تنص المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل في ميناء التفريغ".

³ - عباس زياد كمال السعدي، المرجع السابق، ص 251.

أ- الشرط الأول: يتطلب أن يكون الشحن على سطح السفينة ضمن إطار يضمن أمن الرحلة ولا يؤثر على البضائع ويتمشى مع الأنظمة المتعارف عليها، باستثناء البضائع الخطيرة مثل المواد الكيميائية والأخشاب بحيث يجب إبلاغ الشاحن بطبيعة البضاعة وصعوبة تداولها.

ب- الشرط الثاني: يتطلب الاتفاق بين الأطراف على كتابة تفاصيل الشحن والرص على سطح السفينة في سند الشحن أو وثيقة مستقلة، في حالة عدم التوافق يتعين على الناقل إبلاغ الشاحن بذلك¹.

وبالرجوع إلى المعاهدات الدولية فإن أحكام معاهدة بروكسل لا تنطبق على الشحنات التي تم نقلها على سطح السفينة حيث تستثني معاهدة بروكسل تلك الشحنات.

وتنص المادة الأولى فقرة (ج) من معاهدة بروكسل على أن البضائع تشمل كل ما هو مادي باستثناء الحيوانات الحية والمواد المشحونة التي تم نكرها في عقد النقل لأنها تنقل على سطح السفينة وبالتالي يترك قرار نقلها لتحديد الأطراف بموجب حريه التعاقد².

بالنظر إلى اتفاقية هامبورغ تنص القاعدة على حظر نقل وشحن البضاعة على سطح السفينة مع استثناءات محددة تم تعيينها في الفقرة الأولى من المادة 09 على أنه: "لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في تجارة معينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية" وبناء عليه تحدد الاتفاقية ثلاث حالات يمكن فيها شحن البضائع على سطح السفينة بهذه الطريقة وهم توافق الناقل والشاحن على ذلك بموجب اتفاق، وإذا كان العرف التجاري المتبع في مجال معين يسمح بالنقل على السطح وإذا استدعته قواعد قانونيه أو لوائح تنظيميه محده.

ويجب أن يتم إدراج مثل هذا الاتفاق في سند الشحن أو وثيقة أخرى، وإذا لم يتم ذلك يحق للناقل إثبات الاتفاق بوسيلة أخرى يمكنه الاحتجاج بها³.

¹ - مريم كريد، "الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الشريعة والاقتصاد، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل -جزائر، العدد 14، 2018، ص ص 356-357.

² - أنظر المادة 01 فقرة (ج) من إتفاقية بروكسل لسنة 1924.

³ - مريم كريد، المرجع السابق، ص 359.

4- مواعيد الشحن: لم ينظم القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مواعيد شحن البضائع على متن السفينة، لكن الناقل البحري ملزم بشحن البضائع في المدة المتفق عليها في عقد النقل البحري، وإذا لم يكن هناك مدة معينة محددة في العقد يتم الرجوع إلى العرف السائد في الميناء، وإذا لم يوجد عرف محدد يتبع العرف البحري العام¹.

ثانياً: الالتزام برص البضاعة

نتطرق إلى المقصود من الرص ثم إلى الخطأ في الرص:

1- المقصود من عملية الرص: المقصود من رص البضاعة على السفينة هو ترتيبها في الأماكن المخصصة لها سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة بهدف حمايتها من التلف والضرر²، وبعد الرص يتم تثبيتها لمنع الانزلاق والاصطدام وذلك للحفاظ على سلامة السفينة والهدف الرئيسي هو استيعاب أكبر عدد ممكن من الحمولة داخل السفينة³.

في عملية الرص يجب مراعاة طبيعة البضائع ومدى توافقها مع البضائع الأخرى المرصوفة بجوارها⁴، وفقاً للمادة 773 من القانون البحري الجزائري يتحمل الناقل مسؤولية رص وتثبيت البضائع ومع ذلك يمكن للربان تكليف مقاولين مختصين بتنفيذ هذه العمليات بسبب تعقيدها واحتياجها للخبرة والمعرفة الفنية⁵.

ويرى جانب من الفقه أن عملية رص البضائع وتثبيتها هي العملية التي تسمح بترتيب البضائع بشكل منظم وتثبيتها بشكل ثابت على متن السفينة باستخدام الحبال ووسائل أخرى. بينما الجانب الآخر يرى أن هذه العملية تهدف إلى تنظيم وترتيب البضائع داخل السفينة بشكل يضمن استقرارها أثناء الرحلة البحرية.

إن تنظيم الشحنة وتوزيعها داخل أقسام وعنابر السفينة لا يضمن فقط المحافظة على البضائع وتسهيل عمليات الشحن، بل يضمن أيضاً سلامة السفينة وقدرتها على الملاحة

¹ - كميلا أعراب، المرجع السابق، ص 68.

² - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجمعية الجديدة للنشر، 2001، ص 257.

³ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 76.

⁴ - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، د ط، مكتبة القانون والاقتصاد، 2012، ص

224.

⁵ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 76.

البحرية، فثبتت البضائع بشكل سليم داخل السفينة يضمن عدم التأثير على سلامتها ويحافظ على صلاحيتها للسفر دون مشاكل.

وبما أن عملية الرص مرتبطة باستقرار السفينة وتوازنها وسلامتها، فإنها تتم تحت رعاية الناقل وعليه أن يضع في اعتباره دائماً أن هذه العملية التي هي جزء من وظيفته الفنية والمسؤول عن تنفيذها، حتى وإن قام بهذه العملية الشاحن¹.

2- الخطأ في الرص: الناقل البحري يلتزم بعملية رص البضائع وعادة ما يعهد هذه العملية إلى مقاولين متخصصين، ولكن هذا لا يعفي الناقل من المسؤولية عن مراقبة عملية الرص والإشراف عليها، فهو مسؤول عن سلامة البضائع وسلامة السفينة².

في بعض الحالات قد يقوم الناقل أو المقاولون المتخصصون بأخطاء أثناء عملية رص البضائع مما يؤدي إلى تلفها أو فقدانها، ولذلك يسمح بإثبات الخطأ في الرص بجميع الطرق الممكنة، ويعتبر الرص والترتيب المعيب من بين أهم أسباب النزاعات بين الناقلين والشاحنين، لأنه يتعين في الرص أخذ العديد من العوامل في الاعتبار مثل التهوية ودرجة الحرارة والبرودة والفواصل ونوعية البضائع، لذا قد يلجأ الناقل إلى الحصول على شهادة تثبت سلامة عملية الرص، ولكن هذه الشهادة لا تعتبر دليلاً قاطعاً على سلامة الرص ويمكن إثبات عكس ذلك³.

المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري بعد انطلاق الرحلة البحرية

تعد مرحلة ما بعد بدأ الرحلة البحرية مرحلة حاسمة في عقد النقل البحري، حيث تنتقل فيها التزامات الناقل في هذه المرحلة من تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وتجهيزها مادياً وبشرياً، ومن ثم شحن ورص البضاعة على متن السفينة وذلك بعد استلامها من الشاحن إلى إيصالها لميناء الوجهة ثم بعد ذلك القيام بعملية الفك والتنزيل من على ظهر السفينة لتسليمها إلى المرسل إليه.

¹ - يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 79.

² - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 73.

³ - المرجع نفسه، ص 74.

تتنوع التزامات الناقل في هذه المرحلة لتشمل الالتزام الجوهرى للناقل ألا وهو قيامه بعملية النقل من خلال إتباعه لخط السير المعتاد أو المتفق عليه وكذلك المحافظة على البضائع، وعلى الناقل عند حدوث أخطار أن يجد حلول مناسبة كقيامه بعملية المسافنة أو تغيير المسار متى اقتضت الضرورة أو إيجاده لأية حلول أخرى تمنع إلحاق الضرر بالسفينة والبضائع أو الطاقم الذي على متنها في حد ذاتهم.

بعد وصول البضاعة يقوم الناقل بعمليات الفك والتنزيل من على ظهر السفينة وتسليمها لصاحب الحق سواء كان الشاحن أو المرسل إليه في الوقت المتفق عليه.

تطرقنا من خلال هذا المبحث إلى جل الالتزامات التي تقع على الناقل البحري بعد انطلاق الرحلة في مطلبين، حيث تطرقنا لالتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية في المطلب الأول، والتزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية من خلال المطلب الثاني.

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يلزم عقد النقل البحري للبضائع الناقل بمجموعة من الالتزامات الواجب عليه الوفاء بها خلال الرحلة البحرية وذلك لضمان وصول البضائع سالمة إلى وجهتها بدءاً من خط السير الذي يتبعه الناقل إلى حفظه للبضائع من أي تلف أو ضياع وتأمين تخزينها بشكل ملائم، دون أن ننسى تبليغ المرسل إليه بوصول السفينة قبل مدة من وصولها إلى ميناء الوصول ليقوم هذا الأخير بالترتيبات المناسبة ليتسلم البضاعة.

عالجنا في دراستنا لالتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية في ثلاث فروع نتطرق لالتزام الناقل بنقل البضائع وفق خط السير المعتاد أو المتفق عليه في الفرع الأول الالتزام بالمحافظة على البضاعة في الفرع الثاني، وإبلاغ المرسل إليه بموعد وصول السفينة من خلال الفرع الثالث.

الفرع الأول: التزام الناقل البحري بنقل البضائع وفق خط السير المعتاد أو المتفق عليه

يلتزم الناقل بنقل البضائع من نقطة انطلاقها إلى وجهتها النهائية وذلك في الوقت المحدد وبالطريقة المتفق عليها بأمان وفعالية، مع تحمل مسؤولية أي أخطار أو تحديات قد تواجهه خلال الرحلة عن سلامة البضائع منذ لحظة استلامها حتى تسليمها إلى المرسل إليه

في ميناء الوصول وذلك في الوقت المحدد أو في غضون مدة زمنية معقولة بإتباع خط السير المتفق عليه أو المعتاد¹.

ويقصد بعملية النقل الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف العقد وأحد أهم الالتزامات الرئيسية التي يتحملها الناقل، وهذا ما تؤكدته نص المادة 738 من ق ب ج². إذ يعد النقل العنصر الأساسي لعقد النقل البحري حيث يبنى عليه باقي بنود وشروط العقد وترتبط جميع التزامات ومسؤوليات كل من الناقل والشاحن بعملية النقل، فالغرض من هذه العملية هو تغيير موقع البضاعة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ، من ثم تسليمها ويلتزم الناقل أثناء عملية النقل بالعديد من الالتزامات المتعلقة بهذا العنصر وهو ملزم بتنفيذها في وقتها³.

ويقصد بخط السير المعتاد أو المتفق عليه الطريق الذي جرت العادة بإتباعه، وعلى الناقل أن يتبع خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة على إتباعه وإذا لم يكن هناك خط سير محدد للسفينة، فيجب على الربان أن يسلك الطريق الأقصر والأكثر أمنا وأمانا ولا يجوز للربان أن يحيد عن خط سيره إلا إذا كانت هناك ضرورة كعاصفة شديدة أو إصلاح خلل طارئ في آلات السفينة، وقد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يسمح للربان بأن يخرج سفينته عن مسارها المعتاد لأسباب معينة⁴.

كما يلعب دورا هاما خط السير في ضمان سلامة السفينة وطاقمها وبضائعها ويساعد في ضمان وصول البضاعة إلى ميناء الوصول في الوقت المحدد وبأقل تكلفة ممكنة. كما تجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز للربان أن يسلك طريقا آخر أو أن يقف بمواني لم تجري العادة على التوقف فيها، وعليه أيضا أن يقوم بعملية الرحلة البحرية وفق خط السير المقرر دون أن ينحرف في السير أو أن يعود فيقف بالموانئ التي سبق أن وقف فيها⁵. كذلك ورد في المادة 741 من ق ب ج بأنه: "إذا نتج نفس الأثر بخطأ الناقل، جاز فسخ العقد بطلب الشاحن أو ذو حقه ويعوض لهذا الأخير عن الضرر الذي أصابه ولا

¹ - أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 63.

² - أنظر المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

³ - يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 28.

⁴ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص ص 335-336.

⁵ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 227.

يمكن أن يتجاوز مبلغ هذا التعويض حدود مسؤولية الناقل المبينة في المادة 805"، ومن هذا النص نستخلص أن المشرع ألزم الناقل بتعويض الضرر الذي يلحق بالغير نتيجة لتصرفات الناقل أو تابعيه من طاقم السفينة أو ربانها، حتى لو لم يكن على علم بهذه التصرفات أو لم يسمح بحدوثها، فهذه المادة تعد قاعدة عامة تطبق على جميع أنواع السفن وتسري هذه المسؤولية حتى لو كان الضرر ناتجا عن خطأ غير مقصود من جانب طاقم السفينة أو الربان.

الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضاعة

يقع على عاتق الناقل مسؤولية حماية البضائع خلال رحلة النقل، بدءا من استلامها حتى تسليمها للمرسل إليه، وتشمل هذه الالتزامات الحفاظ على سلامة البضائع أثناء وجودها على متن السفينة، حيث تعتبر تحت حراسته المباشرة ولا يعفى الناقل من هذا الخطأ حال إثباته اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الضرر أو إثبات عجزه عن اتخاذ تلك الإجراءات¹.

فبعد الانتهاء من عملية الشحن والرص وتستيف البضاعة يلتزم الناقل طوال فترة مكوث البضاعة لديه بالمحافظة عليها.

أولاً: المقصود بالمحافظة على البضاعة في الحالة العادية

تنص المادة 773 من ق ب ج على ما يلي: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص 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 كتابيا على البضائع إذا أمكن".

ويقصد بالمحافظة على البضائع اتخاذ كل ما يجب فعله من الإجراءات والتدابير المعقولة لحفظ البضائع في الحالة التي شحنت عليها، وسبب هذا الالتزام أن السفينة فضلا عن كونها أداة لنقل البضاعة تعتبر مخزنا آمنا لحفظها، وتجدر الإشارة إلى أن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاما ببذل عناية، بمعنى أنه يترتب على الناقل المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها ولا يمكن أن يتمتع بإعفاء

¹ - أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص 64.

نفسه من هذه المسؤولية بمجرد إثبات اتخاذه لكافة التدابير المعقولة هو أو من ينوب عنه ما عدى في حالة هلاك أو تلف البضاعة بسبب لا يد له فيه أو لأحد من تابعيه مثل القوة القاهرة¹.

ويتضمن التزام الحفاظ على البضاعة مجموعة من الواجبات على عاتق الناقل وتشمل إعادة رص البضائع إذا تحركت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، توفير التهوية اللازمة للبضائع التي تتطلب ذلك من الحفاظ على درجة الحرارة المناسبة داخل العنابر التأكد من إحكام تغليف البضائع لمنع أي تلف، إتباع تعليمات الشاحن الخاصة بنقل الحيوانات الحية، ومراعاة البيانات الموجودة على البضائع الخطيرة واتخاذ إجراءات الوقاية اللازمة².

ثانياً: المقصود بالمحافظة على البضاعة في الحالة الغير عادية

يلجأ الناقل في هذه الحالة إلى إيجاد حلول لإنقاذ الحمولة نذكر منها:

1- تغيير خط السير المعتاد أو المتفق عليه: الأصل أنه يجب على الناقل أن يتبع خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة على إتباعه، ويجوز له أن ينحرف عن خط الرحلة المعتاد إذا كان الانحراف مبرراً، كأن يكون بسبب الإنقاذ أو سوء الأحوال الجوية، ويجب على الناقل أن يقوم بعملية النقل بغض النظر عن الأسباب التي قد تصيبه أثناء الرحلة³.

تنص المادة 775 من ق ب ج في الفقرة الثانية على أنه: "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"، فمن خلال هذه الفقرة يتضح أن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة بتوصيل البضاعة كاملة وسليمة وفي الوقت المحدد، وعليه يتحمل مسؤولية تعويض الشاحن عن أي هلاك أو تلف أو تأخير يلحق بالبضائع خلال عملية النقل⁴.

¹ عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص ص 306-307.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 259.

³ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 63.

⁴ هاني دويدار، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 597.

فبمعنى آخر أن الناقل ملزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أي نقص أو تلف في غضون المدة المتفق عليها، كما تقع على عاتقه مسؤولية أي ضرر يلحق بالبضائع خلال عملية النقل ما لم يثبت أن الضرر الناتج عن سبب خارج عن إرادته كما يتحمل الناقل مسؤولية تعويض الشاحن عن جميع الأضرار التي لحقت بالبضاعة.

2- عملية المسافنة: نوضح في هذا الشأن مفهوم هذه العملية وشروط قيامها كالتالي:

أ- مفهوم المسافنة: الأصل أن النقل يتم على السفينة التي شحنت عليها البضاعة في ميناء القيام دون أن يكون للناقل الحق في تغييرها خلال الطريق، فإذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة يجب على الشاحن أن ينتظر حتى يتم إصلاح السفينة، وإن لم يكن من المناسب للشاحن الانتظار فمن حقه أن يطلب تسليم البضاعة إليه مع دفعه للأجرة كاملة، أما إذا تعذر إصلاح السفينة وأصبحت غير صالحة للملاحة، فيجب على الناقل توفير سفينة أخرى تكون صالحة للملاحة لنقل البضائع التي كانت موجودة في السفينة السابقة لنقلها لميناء الوصول¹.

ألزمت المادة 776 من ق ب ج، الناقل باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان وصول البضائع إلى ميناء الوصول المقرر حتى في حال توقف الرحلة البحرية لأي سبب كان وذلك من خلال توفير وسيلة نقل بديلة، أي سفينة أخرى بحيث تكون مستوفية لشروط السلامة البحرية التي تطرقنا إليها سابقاً².

كما يتحمل الناقل جميع التكاليف الناتجة عن عملية المسافنة، إلا إذا أبعد عنه مسؤولية التوقف، وهذا ما أكدته المادة 777 من ق ب ج³، ووضع المشرع مسؤولية كبيرة على عاتق الناقل وذلك لضمان وصول البضائع بأمان وهذه هي الغاية أصلاً من عقد النقل البحري.

ب- شروط المسافنة: إذا كان للناقل حق تغيير السفينة أثناء الطريق فإنه يجب عليه مراعاة ما يلي:

¹-محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 326.

²- أنظر المادة 776 من القانون البحري الجزائري.

³- أنظر المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

_ أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة: يتضمن ذلك سلامة السفينة وأنظمتها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية وتحمل ظروف الطقس المختلفة.

_ اتخاذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على ظهر السفينة الجديدة: من خلال التخطيط المسبق لعملية التفريغ وإعادة الشحن بعناية قبل البدء بها، وكذلك استخدام المعدات المناسبة لرفع وإنزال البضائع، مع مراعاة نوع البضائع ووزنها وحجمها وطبيعتها، كما يجب التعامل مع البضائع بطريقة تمنع تعرضها لتلف أو أي ضرر، وبعد ذلك يجب أن يتأكد من تثبيت البضائع بشكل صحيح على ظهر السفينة الجديدة لمنع حركتها أثناء الرحلة مع المراقبة الدورية للبضاعة للتأكد من سلامتها أثناء الرحلة، كما قد تختلف الاحتياطات التي يجب اتخاذها حسب نوع البضائع وطبيعتها ووزنها والظروف المناخية¹.

_ إخطار الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى: تبليغ الشاحن بتغيير المسار أو نقل البضائع على سفينة أخرى، مع إخطاره بالمعلومات المتعلقة بالسفينة الجديدة من اسمها مسارها في حال ما تم تغييره أيضاً، تاريخ ومكان وصولها وكافة المعلومات الأخرى التي تفيد الشاحن ويجب أن يبلغ الشاحن في الوقت المناسب لكي يتمكن من اتخاذ التدابير اللازمة، كما قد تختلف بيانات إخطار الشاحن حسب القانون البحري المعمول به².

_ إرسال سند الشحن الجديد إلى الشاحن: عند قيام الناقل بعملية المسافنة على متن السفينة الجديدة تكون هذه السفينة صالحة للملاحة كما تطرقنا إليها سابقاً، أي مجهزة بحيث يكون فيها ربان وطاقم جديد، فتدرج كل هذه التعديلات في سند الشحن ثم يقوم الربان الجديد بتسليمه إلى الناقل وبدوره يرسله إلى الشاحن ليتمكن من تسلم البضاعة عند الوصول كما يتمكن من التأمين على المخاطر التي قد تواجه الرحلة البحرية لهذه السفينة الجديدة³.

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 228.

2 - المرجع نفسه، ص 228.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 228.

لم تشر قواعد روتردام ولا قواعد هامبورج إلى عملية المسافنة واكتفت بإلزام الناقل بالقيام بعملية النقل على سفينة صالحة للملاحة البحرية.

الفرع الثالث: إبلاغ الناقل البحري صاحب الحق في استلام البضاعة بموعد الوصول

يلتزم الناقل بتنفيذ عقد النقل في الوقت المحدد والمتفق عليه، وإذ لم يتفق طرفا العقد على ميعاد معين فيفترض أن يتم النقل في فترة معقولة، ويراعى في تقديرها مسافة الرحلة نوع السفينة، قوتها وطبيعة البضاعة¹.

يندرج التزام الناقل بإبلاغ صاحب الحق في استلام البضاعة قبل وصول السفينة ضمن الالتزامات الهامة، والتي نصت عليها المادة 09 من قواعد هامبورج على أنه: "يتعهد الناقل بإخطار المرسل إليه بموعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ"، ويعتبر إبلاغ المرسل إليه أو الشاحن بموعد وصول السفينة أحد أهم الإجراءات، لأنه يسهل عملية التخليص الجمركي بموعد وصول السفينة قبل وصولها والتحصير لاستلام البضائع، وكذلك تبعد صاحب الحق في استلام البضاعة من رسوم التأخير وبالتالي فالتزام الناقل بإبلاغ صاحب الحق في استلام البضائع هو التزام ضمني يندرج ضمن التزامات الناقل الهامة.

لم يحدد المشرع الجزائري المدة التي يبلغ فيها الناقل صاحب الحق في الاستلام قبل وصول السفينة بنص صريح، لكن يبقى إبلاغ الناقل لصاحب الحق التزام ضروري فهو شرط أساسي لتمكين هذا الأخير من استلام البضائع في الوقت المحدد.

المطلب الثاني: التزامات الناقل بعد انتهاء الرحلة البحرية

لا تتوقف التزامات الناقل البحري على الالتزامات التي تقع على عاتقه أثناء شحن البضاعة في ميناء الشحن وكذا التزاماته أثناء الرحلة البحرية، بل تمتد إلى التزامات أخرى تقع على عاتقه في ميناء التفريغ، والتي تتمثل في عملية تفريغ البضاعة، والتي هي عبارة عن عمل مادي يتكون من مجموعة الإجراءات التي تتبعها عملية التسليم في ميناء الوصول

¹ - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج)، د ط، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997، ص 48.

وينتج عنها انتهاء التزام الناقل بتسليم البضاعة المتفق عليها في ميناء الوصول تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه.

وقد تطرقنا من خلال هذا المطلب إلى فرعين، حيث تطرقنا من خلال الفرع الأول إلى التزام الناقل البحري بفك وتفريغ البضائع، ومن خلال الفرع الثاني إلى التزام الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه.

الفرع الأول: التزام الناقل البحري بفك وتفريغ البضاعة

أول ما يقوم به الناقل عند وصوله إلى ميناء الوصول هو فك وتفريغ البضاعة استعدادا لتنزيلها على رصيف الميناء وتمهيدا لتسليمها للمرسل إليه، وهذا ما تطرقنا له من خلال دراستنا، أولا لفك البضاعة وثانيا لتفريغ البضاعة.

أولا: الالتزام بفك البضاعة

وفقا لنص المادة 780 من القانون البحري الجزائري بمجرد وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضائع يتعين على الناقل البحري أن يلتزم بعملية فك البضاعة لتهيئتها للإنزال من السفينة إلى الرصيف¹.

ويمكن تعريف عملية فك البضائع كالتالي: "عملية إخراج البضائع من العنابر وأقسام السفينة بعد فك السلاسل والأحزمة التي تثبتها وإزالة الأغشية الموضوعة عليها بالإضافة إلى فصلها عن البضائع الأخرى وإعدادها للإنزال على الرصيف وتعتبر عملية فك البضائع من بين العمليات الأساسية التي تشمل إخراج البضائع من العنابر وأقسام السفينة بعد تثبيتها وتحضيرها للتفريغ"².

وبالرغم من أن عملية تفكيك البضاعة لا يقصد منها تقويم السفينة كما هو الحال في عملية ترصيصها وتثبيتها وإنما الغرض من تفكيكها هو إعدادها لعملية التفريغ والإنزال على الرصيف وتسليمها إلى من له الحق في ذلك.

ويلتزم الناقل البحري أثناء عملية تفكيك البضاعة بنفس العناية الكاملة التي بدلها في تحميل ورس وتثبيت البضاعة وحراستها في ميناء الشحن أو حسب أعراف ميناء

¹ - أنظر المادة 780 من القانون البحري الجزائري.

² - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 50.

التفريغ وذلك لأن عملية تفكيك البضاعة وإخراجها من عنابر وأقسام السفينة تقابلها عملية تكديسها وحراستها في ميناء الشحن والتي تتم بنفس الطريقة والمعدات.

والجدير بالذكر أن جميع الاتفاقيات الدولية سواء اتفاقية بروكسل أو هامبورغ وحتى روتردام لم تشير بوضوح إلى عملية فك البضائع كعملية يقوم بها الناقل قبل تفريغ البضائع على عكس القانون البحري الجزائري الذي نص صراحة على هذه العملية وجعلها إلزامية تتطلب العناية الكاملة من الناقل¹، أو تتم تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها بالنيابة عن الناقل وتتمثل غاية هذه العملية في سلامة البضائع فقط دون الاهتمام بتوازن السفينة كما هو الحال في عملية الرص أثناء الشحن².

ثانيا: الالتزام بتفريغ البضائع

التفريغ هو عملية مادية تشمل تفريغ وإزالة البضائع من السفينة وترتيبها على رصيف الميناء أو على الصنادل أو على المراكب التي تحملها إلى الرصيف إذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف وتتضمن أيضا فك البضاعة وإخراجها من حجرات السفينة³.

وبالنسبة للمشرع الجزائري لم يعط تعريف لعملية التفريغ، بل جاء بنص المادة 780 من ق ب ج ما يلي: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

ويتضح من خلال نص المادة المذكور أعلاه أن الناقل عند وصول السفينة يباشر في عملية فك وإنزال البضائع وذلك بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي تم تحديدها في عملية الشحن والرص.

بينما حددها القضاء الفرنسي على أنها عملية مادية يقوم فيها الناقل بفك وتفريغ البضائع من السفينة ووضعها في الرصيف أو في الصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيدا⁴.

¹ - يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 117.

² - بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الجزائرية"، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان - الجزائر، 2012، ص 146.

³ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 309.

⁴ - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 53.

وعملية التفريغ تتطلب من الناقل اتخاذ كامل الاحتياطات الضرورية لمنع تعرض البضائع لأية أضرار وفي حال عدم اتخاذ هذه الاحتياطات سيكون الناقل مسؤولاً أمام الشاحن والمرسل إليه عن أي ضرر يصيب البضائع نتيجة لعملية التفريغ¹.

وبناء على ما جاء في المادة 780 من ق ب ج، فإن الناقل هو المسؤول عن عمليات الفك والتفريغ في الميناء، إلا أنه يمكن الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية على الرغم من ذلك فإن العرف يفضل أن يتم تسليم عملية التفريغ لمقاولين متخصصين فيها الذين يتولون القيام بها لحساب المرسل إليه².

إذ كان من المفترض أصلاً أن يقوم الناقل بتفريغ البضائع في ميناء الوصول وتعذر عليه القيام بذلك، فوفقاً للمادة 781 من ق ب ج، يجوز له تفريغ البضاعة في أقرب ميناء أو إعادتها إلى ميناء الشحن، مع تحمل تكاليف إعادة البضاعة إلى ميناء الشحن بما في ذلك تكاليف التفريغ، ومع ذلك إذا كان رفض التفريغ بسبب قوة القاهرة فإن تكاليف النقل والتفريغ في هذه الحالة سوف يتحملها المرسل إليه³.

في حالة تفريغ البضائع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه يتوجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة لكي يتمكن من التقدم لتفريغ البضائع وتسلمها، وقد يتأخر المرسل إليه في القدوم إلى الميناء بسبب تأخر السفينة في الوصول، وفي هذه الحالة يجب على الناقل التعامل مع هذا التأخير بحكمة وتعاون مع المرسل إليه لتسهيل عملية التفريغ⁴.

ونظراً لتدهور سندات الشحن والصعوبة في تحديد صاحب الحق في تسلّم البضائع، وتأخر وصول البضائع في بعض الأحيان يصعب على الربان تحديد ميعاد التفريغ بدقة لتسهيل عملية التواصل والإعلان عن وصول السفينة وجاهزيتها للتفريغ، تم تبني إجراءات التي تتضمن إعلاناً جماعياً في الصحف عن وصول السفينة وجاهزيتها

¹ - محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، د ط، منشأة المعارف، ص 46.

² - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 82.

- المرجع نفسه، ص 82.

⁴ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، ص 310.

للتفريغ وذلك خصوصا عندما يكون الناقل غير ملزم بالتفريغ ويكون الملزم بالتفريغ هو الشاحن أو المرسل إليه¹.

كما يمكن أن تتضمن وثيقة الشحن البحري شرطا يعرف بشرط التفريغ التلقائي، ويشير هذا الشرط الذي ورد في سند الشحن إلى اتفاق بين الناقل والمرسل إليه على استلام البضاعة، كما يمكن للناقل التعاقد مع مقاول لتفريغ البضائع نيابة عن المرسل إليه، ويكون المقاول بعد ذلك مسؤولا حول البضاعة مباشرة على المرسل إليه، الذي قبل شرط التفريغ التلقائي، بالنسبة للناقل لا يعد مسؤولا حول البضاعة إلا إذا ارتكب خطأ في اختيار المقاول ففي هذه الحالة سيسأل عن هذا الاختيار².

الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع للمرسل إليه

من بين الالتزامات الأخيرة للناقل البحري الناشئة وفقا لعقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع للمرسل إليه³، فعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يتعين على الناقل البحري تسليم البضائع المشحونة على السفينة إلى المرسل إليه القانوني أو الشخص المخول لاستلامها، وذلك بناء على وثيقة الشحن التي تقدم كدليل على ملكية البضائع وحق لاستلامها⁴.

أولا: المقصود بعملية التسليم

التسليم (على خلاف عملية التفريغ المادية) هو عملية قانونية مهمة في عقد نقل البحري للبضائع وينتهي به العقد المقرر، وتنتقل مسؤولية الحفاظ على البضائع من الناقل إلى المرسل إليه بمجرد التسليم⁵.

كما عرف المشرع الجزائري تسليم البضائع في المادة 739 بعد تعديل 1998 من ق ب ج التي تنص على ما يلي: "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 310.

² عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 311.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص ص 261-262.

⁴ رشيد الواحد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون،

تخصص قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، 2013، ص 54.

⁵ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1975، ص ص 167-168.

البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها مالم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن¹.
ومن هذا النص يمكن فهم أن التسليم من الناحية القانونية يتم عندما يتم التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه.

ووفقا للاجتهادات القضائية تشكل عملية التسليم عنصرا هاما في عقد النقل البحري وذلك لتجنب التناقضات في القرارات القضائية وتوحيد المفاهيم وتحديد مفهوم التسليم أصدرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية في الجزائر قرار في 20 ديسمبر 1993 تحت الرقم 111518، يعني بالنقض ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر، هذا القرار يحدد مفهوم التسليم ويميزه عن التفريغ بهدف توضيح الأمور وتجنب اللبس في تفسير أحكام القانون والتطبيقات القضائية.

وجاء هذا القرار متضمننا ما يلي: "حيث أن قرار مجلس الجزائر السالف الذكر جاء مخالفا من جهة لأحكام المادة 739 من ق ب ج لكون تلك المادة توضح أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وليس بتفريغها في الميناء ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790 التي تنص على أن التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضائع وليس وقت تفريغها نتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤولا عن فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع في الميناء وتسليمها إلى المرسل إليه علما بأن التسليم بالمفهوم القانوني يتم عندما يعرض النقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير"².

كما أقرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية أن التسليم الفعلي للبضائع يعني أن تكون البضائع في حوزة المرسل إليه، وبالتالي تظل مسؤولية الناقل البحري قائمة حتى يتم تسليم البضائع فعليا للمرسل إليه أو من يمثله³.

ثانيا: صاحب الحق في استلام البضاعة

¹ - أنظر المادة 739 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري، المعدلة والمتممة من القانون رقم 98-05، المؤرخ في أول ربيع الأول 1419، الموافق ل 25 يونيو 1998.

² - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 48.

³ - قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 26 ماي 1998، الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 168786، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1998.

يتم تسليم البضائع وفقا لما تنص عليه المادة 782 من ق ب ج إلى المرسل القانوني أو الشرعي أو إلى من يمثله، والذي يعرف بتسمية "الممثل القانوني للمرسل إليه" وفي حالة توكيل الشاحن لوكيل العبور يحدد المرسل إليه وفقا للمادة 784 من نفس القانون لحامل البضاعة الشرعي بناءا على شكل سند الشحن الذي أصدر بموجبه¹.
وتبعاً لشكله يمكن تحديد حامله الشرعي على النحو التالي:

إذا كان السند اسماً، فلا يتم تسليم البضائع إلا لصاحب السند الذي تم ذكر اسمه فيه، أو لمن يكون قد أنابه ويمكن لصاحب السند الاسمي نقل حقه في تسليم البضائع عن طريق إحالته إلى شخص آخر وفقاً لأحكام القانون المدني، ويتحمل الناقل مسؤولية التحقق من هوية المتقدم بالسند والتأكد من مطابقته للاسم المحدد في السند أو الاسم الذي تم تحويله له.

إذا كان السند لأمر، يجب على الناقل التحقق من تسلسل التظاهرات وبناء عليه يقوم بتسليم البضائع للمظهر الأخير في التسلسل، لكنه لا يطالب بالتحقق من صحة التوقعات وفقاً للقواعد العامة التي تنظم تظهير الأوراق والسندات لأمر القابلة للتداول.

إذا كان السند الشحن لحامله، فلا يوجد مسؤولية على الربان إذا قام بتسليم البضائع لمن يظهر له السند، ولا يتعين عليه التحقيق في كيفية وصول السند إليه، حيث يكون من الصعب التحقق من ذلك ومن الضروري في هذه الحالة حسب المادة 748 ق ب ج يجب أن يتحقق الربان من صحة البيانات الشخصية المتعلقة بالشخص الذي يستلم البضاعة².

ثالثاً: مكان وميعاد تسليم البضائع

وفقاً للمادة 780 من قانون البحري الجزائري، يحدد مكان التسليم بالمكان المتفق عليه وأكدته المادة 782 أن المكان المتفق عليه هو مكان وصول السفينة أي ميناء التفريغ³.
وفي الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق بين الناقل والشاحن بشأن مكان التسليم، يمكن تحديده بناء على خطة عمل السفينة، فإذا كانت السفينة تعمل ضمن خطوط الشحن المنتظمة يكون مكان التسليم هو الميناء الذي تتوقف فيه السفينة وفقاً لجدول الرحلات

¹ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص 83.

² - محمد مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، د ط، دار النهضة العربية، 1999، ص 351.

³ - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 59.

الخاص بالخط البحري، أما إذا كانت تعمل في خطوط شحن غير منتظمة فيتم تحديد مكان التسليم بناء على الاتفاق بين الطرفين أو بناء على العادات والممارسات الشائعة في عرف الميناء.

أما بالنسبة للنوع الأول من الحالات، يمكن استنباط مكان التفريغ بالنظر إلى مكان الانطلاق، حيث يكون عادة ميناء الوصول هو المكان المتوقع لتفريغ البضائع.

أما بالنسبة للنوع الثاني، فيتم تحديد مكان التفريغ بالنظر إلى ميعاد استلام البضاعة حيث يكون عادة ميناء التفريغ هو المكان المتوقع لاستلام البضاعة.

أما بالنسبة للنوع الثالث، يطبق نص المادة 793 من قانون البحري الجزائري والذي يسمح للناقل في حالة عمل السفينة ضمن خط الشحن غير المنتظم، وعدم تقدم المرسل إليه لاستلام البضائع بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، بإيداع البضائع في مكان آمن حتى يتم استرجاعها من قبل المرسل إليه.

إن ميعاد التسليم يمثل جزءا مهما في عقد النقل البحري، حيث يحدد الوقت الذي يجب على المرسل إليه أن يتقدم فيه لتسلم البضائع، ويقاس من خلاله تأخر الناقل عن تنفيذ التزامه، وبناء على ذلك، يتحمل الناقل مسؤولية تأخره عن تسليم البضائع وفقا للمواعيد المحددة، سواء تم تحديدها صراحة أو ضمنا أو بواسطة ميعاد التسليم.

يجب أن يلتزم الناقل البحري بمواعيد تسليم البضائع التي يتم الاتفاق عليها بين الأطراف في عقد النقل البحري، بالإضافة إلى الأخذ بالظروف المحيطة بعملية النقل فقط ولا يتم الاعتداد بالظروف الشخصية¹.

رابعا: ضوابط تسليم البضاعة

يندرج في مضمونها تمكين المرسل إليه من فحص البضائع وإثبات تسليم البضائع وأيضا حالة عدم تقدم الناقل لأخذ البضائع، عكفنا إلى دراستهم فيما يلي:

¹ - شهيناز قرور، المرجع السابق، ص ص 85-86.

1- تمكين المرسل إليه من فحص البضاعة: يفضل التحقق من البضائع ومعاينتها قبل التسليم للتأكد من عدة عوامل مثل الكمية، الوزن، الجودة، الحالة، والعلامات وهذا أمر ضروري للتأكد من الكمية المسلمة فعليا¹.

كما جاء في نص المادة 788 من ق ب ج ما يلي: "يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عليه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل" إذ يتضح من فحوى المادة أن المرسل إليه، يجب أن يقوم بفحص البضائع والتأكد من حالتها وكميتها، ويتوجب على الناقل توفير جميع التسهيلات اللازمة للمساعدة في هذه العملية بما في ذلك توفير المعلومات والدعم اللازم للمرسل إليه لفحص والتحقق من حالة البضائع.

2- إثبات تسليم البضاعة: يتم إثبات تسليم البضاعة عن طريق تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل الذي يعتبر قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في استلامها هذه القرينة تعتبر بسيطة ويمكن إثبات ما يخالفها بجميع طرق الإثبات المتاحة².

حسب نص المادة 782 من ق ب ج يجب على الناقل تسليم البضائع في المكان المحدد للمرسل إليه القانوني أو من يمثله، ويجب أن يكون هذا الاستلام مستندا إلى نسخة من وثيقة الشحن وإذا لم يتم إصدار أي وثائق فيجب أن يكون الاستلام مبنيا على وثيقة نقل صحيحة، وما يلاحظ على هذا النص:

"بالنسبة للمشرع الجزائري كل نسخه من سند الشحن لها نفس القيمة خلافا للمشرع الفرنسي الذي نص على أن التسليم لا يتم إلا بموجب النسخة الأصلية،

-التسليم باعتباره تصرف قانوني وما دما في المواد التجارية يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات المنصوصة عليها قانونا التي جاءت بها المادة 30 من القانون التجاري الجزائري شرط أن يكون الإثبات بالوسائل التي تقوم مقام الكتابة،

-عندما يتم تسليم هذا السند والذي كان بحوزة الربان مقابل تسلمه نسخة السند التي كانت لدى المرسل إليه موقعة على ظهرها من قبله هذا الإجراء يؤدي إلى قلب عبء الإثبات على عاتق المرسل عليه، وهنا يتوجب عليه إثبات عدم وقوع التسليم هذا يعني أن إجراء تسليم

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 311.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 320.

سند الشحن يكسب حجيه على وقوع التسليم المادي للبضاعة إلى جانب التسليم القانوني لكنها حجيه بسيطة يمكن إثبات عكسها¹.

استرداد الناقل لإذن التسليم الذي يسبق إصداره من قبل صاحب الحق في الاستلام ليثبت أن الناقل قام بتسليم البضائع المذكورة في ذلك الإذن، وهذا يعتبر دليلا على تسليم البضائع بموجب سند الشحن.

وفي حالة عدم حضور صاحب الحق في استلام البضائع أو امتناعه عن استلامها أو دعوته من قبل الناقل بحضور القاضي الأمين، يعتبر الإيصال الصادر من هذا القاضي الأمين بالاستلام البضاعة دليلا على قيام الناقل بتسليمها².

3- حالة عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة: نصت المادة 793 من ق ب ج على أنه: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

يفهم من خلال نص المادة السالف ذكره على أنه في الحالة التي يرفض فيها المرسل إليه أو ممثله القانوني تسلم البضاعة أو كان غير معروف، أو حتى أنه لم يتقدم لاستلامها على الرغم من تحديد ميعاد وصول السفينة، على الناقل أن يقدم طلب بإيداع البضائع في المخازن أو المستودعات على نفقة المرسل إليه، ومع ذلك لم يحدد النص القانوني الشكل أو الطريقة التي يجب أن يتبعها الناقل في هذه الحالة، هل يتم ذلك بناء على أمر عريضة، أو من خلال إجراء إثبات حالة، أو عبر المحضر القضائي؟

أمام الغموض في النص القانوني، يرى البعض أن الإيداع يجب أن يتم بناء على أمر عريضة، لأن هذا الإجراء لا يستغرق وقتاً طويلاً، بالإضافة إلى ذلك فإن الإيداع عندما يتم بأمر قضائي يكتسب طابع الرسمية³.

¹ - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 54.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 320.

³ - سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منثوري قسنطينة - الجزائر، عدد 46، المجلد ب، 2016، ص 307.

وبعد إيداع البضائع في المخازن ولم يتقدم المرسل إليه خلال هذه المدة، يقوم الناقل ببيع البضائع في المزاد العلني واستقاء أجرة الحمولة إذا كانت واجبة الدفع في ميناء التفريغ¹.

¹ - حياة حوباد، "المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والأنشطة المرفئية، جامعة وهران - الجزائر، 2011، ص 115.

فصل ثاني

.....

يكتسب موضوع المسؤولية في القانون البحري أهمية بالغة لما لها دور في تعزيز الثقة في النقل البحري مما يشجع على التجارة الدولية، فهي ضمان لاستقرار العلاقات التجارية لأطراف هذا العقد بين الناقل والشاحن والمرسل إليه وذلك من خلال تحديد مسؤوليات كل طرف، مما ينتج عنها سير العمليات بسلاسة وحماية مصالح جميع الأطراف المعنية في عملية النقل.

ومن المبالغ فيه أن النقطة الأساسية في مناقشات ومداولات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "CNUDCI" هي تعزيز "توازن المخاطر" في صياغتها للاتفاقية الجديدة¹ بين الناقلين البحريين الذين غالباً ما يكونون في موقع القوة والشاحنين والمرسل إليهم الذين هم على النقيض في موقف الطرف الضعيف، بالرغم من هذا تقريباً يستحيل الحصول على توازن مثالي في جميع النصوص نتيجة إطار أحكام محددة تم تقريرها واعتمادها المتعلقة بنظام التحديد والإعفاء من مسؤولية الناقل البحري.

إذ يعتبر الناقل البحري من بين أهم الأطراف في عملية النقل حيث يتحمل مسؤولية نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، مع ذلك فإن قيام مسؤولية الناقل تخضع لعدة أحكام وضعتها هذه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية بالإضافة إلى القوانين الوطنية. تطرقنا من خلال دراستنا لهذا الفصل إلى مبحثين، بحيث تطرقنا لقواعد مسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول وإلى دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المبحث الثاني.

¹– Tomotaka Fujita, « Introduction », Comité Maritime International, Yearbook 2007–2008, Part 2, The work of the CMI, p 277.

المبحث الأول: قواعد مسؤولية الناقل البحري

تعتبر عملية النقل البحري من العمليات الحيوية والمهمة في عالم التجارة الدولية بحيث يتم نقل البضائع والسلع عبر البحار والمحيطات إلى مختلف أنحاء العالم، ونظرا لأهمية هذه العملية فقد تم تنظيمها بموجب قواعد وأنظمة دولية تسعى لحماية حقوق جميع الأطراف المعنية، وتحديد مسؤوليات كل طرف بدقة.

وتنشأ مسؤولية الناقل البحري عن عقد النقل كما أنها تتمحور أساسا حول الالتزام بنقل البضائع وإيصالها إلى المرسل إليه بسلامة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وفي الحالة التي كانت عليها وقت تسليمها من الشاحن، وفي حال حدوث أي ضرر أثناء عملية النقل تقوم مسؤولية الناقل البحري.

وقد تطرقنا من خلال دراستنا لهذا المبحث لمطلبين بحيث تناولنا الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وأركانها في المطلب الأول، وحالات التحديد والإعفاء من المسؤولية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وأركانها

تساهم مسؤولية الناقل في ضمان استقرار الثقة في النقل البحري كوسيلة آمنة لنقل البضائع فهي محور العلاقات التجارية بين الناقلين والشاحنين، إذ تلزم الناقل بأدائه لعملية النقل بسلاسة وفعالية وتضمن وصول البضائع بحالة سليمة وفي الوقت المحدد كون الناقل ملزم بتحقيق نتيجة، كما تطرقت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية إلى أن مصدر المسؤولية ناتج عن عقد النقل أي أنها مسؤولية عقدية كما قد تمتد للمسؤولية التقصيرية إذا ألحق الناقل ضررا بالغير، بالإضافة إلى الطبيعة القانونية الخاصة التي تتميز بها مسؤولية الناقل عن غيرها فهي تخضع لأحكام القانون البحري الخاص كما تمتد في بعض الحالات إلى القانون العام.

وقد تطرقنا من خلال هذا المطلب إلى فرعين، بحيث تطرقنا إلى الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في الفرع الأول، وأركان مسؤولية الناقل البحري من خلال الفرع الثاني.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

تقتضي دراسة مسؤولية الناقل البحري إلى دراسة طبيعتها القانونية والبحث فيها حيث تنقسم المسؤولية المدنية بشكل عام إلى مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية، فتنشأ المسؤولية العقدية نتيجة إخلال المدين بالتزامه التعاقدى وهذا الالتزام يختلف من عقد لآخر، أما المسؤولية التقصيرية فتقوم على الإخلال بالالتزام القانونى الثابت وهو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، وفي المسؤولية العقدية يكون الدائن والمدين مرتبطين بالعقد وبالتالي فقد قبلا تحقق المسؤولية مسبقا، بينما في المسؤولية التقصيرية يكون المدين أجنبيا عن الدائن قبل تحقق المسؤولية¹.

إذن فمسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية مبنية على عقد النقل البحري الذي يربطه بالشاحن وإذا ارتكب الناقل فعلا يحرمه القانون تتحقق مسؤولية الناقل التقصيرية².

أما المشرع الجزائري لم يوضح بنص صريح الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع غير أنه يمكن استنتاج من فحوى المادة 802 من ق ب ج³، بأن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وكذلك جاءت المادة 813 من ق ب ج في نصها بأنه: "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية"، ومن خلال هذه المواد نستنتج أن مسؤولية الناقل تجاه الشاحن تتراوح إلى شقين مسؤولية عقدية عندما يكون الخطأ ناتج عن الأطراف المتعاقدة، وفي شقها الآخر مسؤولية تقصيرية عندما يكون الخطأ ناتج عن أطراف أجانب عن العقد (لم يذكر اسمهم في العقد) خلال تأديتهم لمهامهم.

الفرع الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري

جاء في نص المادة 802 من ق ب ج بأنه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله

¹ - عبد الرزاق أيوب، "عقد النقل البحري للبضائع على ضوء القانون المغربي والاتفاقيات الدولية"، مجلة طانجيس للقانون والإقتصاد، جامعة عبد الملك السعدي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية -طنجة، المغرب، عدد 07، 2008، ص 140.

² - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط02، منشأة المعارف، 2003، الإسكندرية، ص 14.

³ - أنظر المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية"، ومن خلال هذا النص يتضح لنا أن الخطأ المفترض هو الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل بما أن التزامه هو تحقيق نتيجة وليس بذل عناية، وبالرجوع للقواعد العامة يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية المدنية عقدية كانت أم تقصيرية بالإضافة إلى أن ركن الخطأ يشترط تواجد ركني الضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

أولاً: ركن الخطأ

يكون الناقل مسؤولاً بمجرد عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه كاملة وسليمة وفي الميعاد المتوقع عليه أو المعتاد إن لم يدرج هذا الأخير كبند في سند الشحن، ومع ذلك يجوز للناقل أن يدفع هذه المسؤولية عليه إذا أثبت أن عدم التنفيذ لعمله راجع لسبب أجنبي مثل القوة القاهرة وخطأ الغير أو خطأ الشاحن مثل عدم وضعه العلامات والبيانات اللازمة على البضاعة أو عيب جوهري في البضاعة أما إذا ظل سبب التلف أو الهلاك أو التأخير غير معروف فإن الناقل يبقى مسؤولاً¹.

أما فيما يخص تعريف الخطأ المفترض فلم يضع المشرع تعريفاً له، ويقصد به الخطأ الذي لا يحتاج إلى إثباته، وقد عرف أغلب الفقهاء الخطأ بأنه "إخلال بالتزام سابق" وعرف أيضاً بأنه "إخلال بالثقة المشروعة" وعرف أيضاً على أنه "اعتداء على حق"².

كما تجدر الإشارة أن أخطاء الناقل قد تكون أخطاء شخصية كما قد يتحمل مسؤولية أخطاء تابعيه على أساس مبدأ مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، فالناقل يتحمل مسؤولية تابعة ووكلائه وجميع الأشخاص الذين لهم يد في تنفيذ العقد ما دام الضرر اللاحق بالبضاعة أثناء وجودها في حراسة الناقل³.

ثانياً: ركن الضرر

إن وقوع الخطأ لا يكفي لمحاسبة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص المسؤولين

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 328.

2 - حمزة قتال، مصادر الالتزام، د ط، دار هومه، 2018، ص 28.

3 - عبد القادر لعطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط 05، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص

عنهم بل يجب أن ترتبط أخطائهم بوقوع الضرر للشاحن أو المرسل إليه، وفي الواقع يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا وفقا للقواعد العامة في المسؤولية العقدية ويتم قياس التوقع بمعيار موضوعي أي بما يمكن أن يتوقعه ناقل عادي في ظروف مماثلة هذا يعني أن المدين في المسؤولية العقدية لا يلزمه تعويض الضرر إلا في حالتي الغش والخطأ الجسيم، ويتم قياس الضرر المتوقع بمعيار موضوعي بمعنى أنه يتوقعه الشخص المعتاد في مثل تلك الظروف وليس الضرر الذي يتوقعه المدين بشكل شخصي¹. يتحقق الضرر الذي يمكن أن يلحق بالشاحن أو المرسل إليه بصور ثلاث إما هلاك البضاعة، تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها:

1- هلاك البضاعة: الهلاك هو زوال الشيء بشكل كامل ويعتبر الحل الأمثل لتحقيق الضرر لأنه يصعب على الناقل تجنب حدوثه²، ويقصد بها أيضا فسادها أو ضياعها أو تلاشيها بحيث يمنع ذلك الناقل من تسليمها للمرسل إليه أو أن الجزء المتبقي من البضاعة لم يعد صالحا للاستخدام الذي كان مخصصا له، أي أن الهلاك يتضمن فقدان البضاعة والذي يحول دون القدرة على تسليمها إلى المرسل إليه مهما كان السبب³. وللهلاك أنواع يمكن أن يكون الهلاك كلي أو جزئي:

أ- الهلاك الكلي: ويكون عندما يتعذر على الناقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه⁴، كما لو تعرضت إلى الغرق أو السرقة أثناء الرحلة البحرية⁵، وإذا قام الناقل بتسليم البضاعة إلى شخص غير صاحب الحق فيها أي إلى شخص غير المرسل إليه تعد البضاعة هالكة كلياً⁶.

¹ - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 32.

² - المرجع نفسه، ص 32.

³ - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 57.

⁴ - حسن موسى طالب، القانون البحري، ط 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2007، ص 139.

⁵ - عادل علي مقدادي، القانون البحري، د ط، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 140.

⁶ - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 75.

وتعد البضاعة أيضا هالكة كلياً إذا تعرضت للاحتراق أو الغرق أو التلف الشامل لأي سبب من الأسباب، كأن تكون جلود وتعفنت، سرقت، ضاعت أو تأخر في تسليمها للمرسل إليه عن الموعد المحدد في العقد¹.

ب- الهلاك الجزئي: ويسمى بالنقصان أو النقيصة وهو فقدان جزء من الشيء بشرط ألا يكون بسبب طبيعته وهنا لا يكون الناقل مسؤولاً عنه، ويعد الهلاك الجزئي متحققاً كما لو سلم الناقل وزناً أو عدداً أقل مما جاء في سند الشحن أو خلاف ما جرى عليه العرف كأن يسلم الشيء من دون مشتملاته، فمشتملات السيارة مثلاً هي الإطار الاحتياطي ومفتاح للتشغيل ومرآة للسائق، فهذه المشتملات تفترض موجودة مع السيارة ولو لم ينص عليها في سند الشحن، ويمكن القول بوجود هلاك جزئي ولو سلم الناقل البضاعة كاملة إلا أنه حصل فيها تبديل ولو كان التبديل من الأسوأ إلى الأحسن².

وتعود مسألة تقدير وجود هلاك جزئي إلى إجراء مقارنة وزن، حجم أو عدد البضاعة المذكورة في سند الشحن مع ما تم تسليمه إلى الناقل، فإذا كان هناك فرق بينهما يتحمل الناقل المسؤولية ما لم يكن قد تحفظ في سند الشحن عن الوزن أو مقدار البضاعة وفي هذه الحالة إذا كان الشاحن أو المرسل إليه قادر على إثبات حقيقة مقدار البضاعة عند الشحن كان الناقل مسؤولاً عن الهلاك الجزئي ويمكنه طلب التعويض³.

ويمكن للمرسل إليه إثبات الضرر الحاصل للبضاعة خلال عملية النقل من خلال تقديم سند شحن يثبت تسلم الناقل البضاعة بالكمية والنوعية الموضحة في سند الشحن وبالتالي لا تثار مسؤولية الناقل إذا اثبت أنه سلم البضاعة كاملة وسليمة حسب ما هو مذكور في سند الشحن وفي حال إذا فشل في ذلك سيكون في حالة هلاك البضاعة التي يتحمل المسؤولية عنها الناقل⁴.

فإذا كان الهلاك كلياً، يمكن للمرسل إليه المطالبة بتسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه للتسليم، وإذا لم يكن هناك اتفاق محدد بشأن وقت التسليم فيمكن للمرسل إليه طلب

¹ - عبد القادر عطير، المرجع السابق، ص 316.

² - حسن موسى طالب، المرجع السابق، ص 139-140.

³ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 129.

⁴ - عبد القادر عطير، المرجع السابق، ص 321.

تسليم البضاعة خلال الوقت المعتاد أو المتعارف عليه في عرف التجارة البحرية، وإذا تعذر على الناقل تلبية هذا الطلب يمكن للمرسل إليه توجيه إخطار للناقل يطالبه فيه بتعويض قيمة البضاعة المفقودة، وإذا امتنع الناقل عن التعويض يمكن للمرسل إليه أن يلجأ إلى القضاء لحل الموضوع والمطالبة بحقوقه.

وفي حالة الهلاك الجزئي، يتم تحديد المقدار الذي تم تسليمه ويثبت المقدار الناقص عند وصول السفينة وتسليم البضاعة للمرسل إليه، إذ يتم ذلك من خلال إعداد محضر تشترك فيه جهات رسمية تثبت الوضع الفعلي للبضاعة، بعد ذلك يتوجه المرسل إليه بإخطار للناقل يطالبه بالتعويض عن النقص المحدد، وإلا فإنه سيضطر للجوء إلى القضاء ولا يترتب عن الإخطار أي تأثير إذا تمت معاينة البضاعة عند التسليم بحضور الناقل والمرسل إليه¹.

2- تلف البضاعة: ويعني أن البضاعة تصل كاملة من حيث وزنها وكميتها، إلا أنها تكون تالفة أو معيبة، مثل أن تكون أجهزة ووصلت مكسورة، فاكهة فتضررت أو زهور ذابلة وسواء كان العيب يشمل جميع البضائع أو بعضها².

أو أن تكون حالة السلعة عند الوصول أسوأ مما كانت عليه في حالة جيدة وقت الشحن في ميناء القيام أو يزداد سوء حالتها عند الوصول مقارنة بحالتها في ميناء القيام³.

وإثبات التلف ليس بالأمر الصعب إذ غالباً ما يقوم الناقل بوضع تحفظاته عند استلام البضائع، وبدونها يعتبر قد استلمها بحالة جيدة، وغالباً ما يعفى الناقل من مسؤوليته إذا كان التلف ناجماً عن رداءة التغليف⁴.

ويجوز للناقل أن يقدم الأدلة بكافة طرق الإثبات أن البضاعة كانت تالفة عند تسلمها، وهذا يختلف عما هو مدون في سند الشحن، إذا كان حامل سند الشحن هو المرسل إليه فليس من السهل على الناقل أن يثبت العكس، ووفقاً للمادة 761 من ق ب ج

¹ - عبد القادر عطير، المرجع السابق، ص 321.

² - عادل علي المقداد، القانون البحري، المرجع السابق، ص 130.

³ - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 140.

⁴ - المرجع نفسه، ص 140.

إذا تضمن سند الشحن تحفظات، فإن الضرر المذكور في تلك التحفظات يعتبر سابقاً على تكفل الناقل بالبضاعة، مما يعني أن الناقل يفترض أنه قد تسلم البضاعة من الشاحن معيبة وبالتالي يجب على المرسل إليه أن يثبت العكس، أي أن يثبت أن الضرر حدث للبضاعة أثناء تواجدها في عهدة الناقل أو أنه تضاعف بسبب خطأ الناقل.

إذا كان التلف الذي أصاب البضاعة ناتجاً عن عيب ذاتي فيها، فإنه يجب على الناقل إثبات ذلك حتى في مواجهة الغير بما في ذلك المرسل إليه، ويعتبر المرسل إليه من الغير إذا كان حاملاً لسند الشحن ولم يدون فيه تحفظات، ويكمن سبب ذلك في أن العيب الذاتي في البضاعة يعتبر سبباً قانونياً لإعفاء الناقل من المسؤولية وفقاً للمادة 803 فقرة (ز)¹.

3- التأخير في التسليم: التأخير يعني عدم قدرة الناقل على تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي تستغرقه عملية النقل بشكل عام إذا لم يكن هناك اتفاق محدد على وقت تسليم البضاعة².

فإذا كان هناك ميعاد محدد لتسليم البضاعة في سند الشحن، فإن التزام الناقل يكون بتحقيق هذا الميعاد، وبالتالي إثبات التأخير لا يثير أي صعوبة حيث أن عدم تحقيق هذا الميعاد بنفسه يعتبر خطأً عقدياً من قبل الناقل.

وفي حالة عدم وجود اتفاق على ميعاد تسليم البضائع يعتبر التسليم واجباً في الميعاد الذي يسلم فيه الناقل الحريص، ومع ذلك فإن التأخير لا يلحق ضرراً بالبضاعة بشكل مباشر، ولكن قد يؤدي إلى تراكم تكاليف على المرسل إليه مثل تفويت فرص الربح أو تكبد خسائر³.

واتفاقية بروكسل لعام 1924، لم تعالج حالة تأخير الناقل في تسليم البضاعة كسبب لتحديد المسؤولية، بل اكتفت بالمسؤولية عن الضرر أو التلف الذي قد يلحق

¹ - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 67.

² - عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 130.

³ - أمين خلفي، المرجع السابق، ص ص 59-60.

بالبضاعة، ومن جانبها فإن الناقل ملزم بتوصيل البضاعة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو خلال الوقت المعقول الذي يستغرقه للوصول في حالات مشابهة.

والسبب وراء عدم معالجة اتفاقية بروكسل لعام 1924 لحالة الضرر أو الهلاك الناجم عن التأخير إلى طبيعة السفن في تلك الفترة، حيث كانت السفن شرعية وبطيئة وكانت تتعرض لمخاطر البحر التي كانت تضطرها إلى الانحراف والتأخير ونتيجة لذلك كان من الصعب على الناقل تحديد وقت محدد لإكمال الرحلة البحرية¹.

وبالنسبة لقواعد هامبورغ فقد عالجت مسألة التأخير خلافا لاتفاقية بروكسل لسنة 1924، وذلك بدءا بالتعريف به من خلال المادة 05 فقرة 02 على النحو التالي: "يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة".

ووفقا لقواعد هامبورغ إذا لم يتم تحديد مهلة محددة لتسليم البضائع في الاتفاق، فإنه يجب أخذ المهلة المعقولة والعادية التي يتوقعها الطرفان في مثل هذه الحالة.

كما اعتمدت القواعد على الناقل المتأهب وليس الشخص العادي وهو الناقل الذي ليس شديد الذكاء ولا غافلا ولكنه حذر إلى حد ما، ويتم إجراؤه في ظروف مشابهة لتلك التي تتم فيها نفس الرحلة البحرية، أي يتم إجراؤه دون أن يكون مجرد من نفس الشروط.

أما المشرع الجزائري قد أشار إلى مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة، ولكن بشكل غير صريح وكان ذلك من خلال المادة 802 من القانون البحري خلافا لمعاهدة بروكسل لعام 1924².

وكما نصت المادة 805 من ق ب ج على أنه: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة... فلا يعد الناقل مسؤولا عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في

¹ - عبد القادر عطير، المرجع السابق، ص 319.

² - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 69.

الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضاعة...".

يبدو أن المشرع الجزائري قد وضع قواعد محددة لتسليم البضائع المنقولة بحرا، مع إمكانية التسليم في الوقت المتفق عليه أو المعقول بين الأطراف.

ويتم إثبات التأخير عادة عن طريق قيام المرسل إليه بتقديم دليل عن تاريخ تسليم البضائع للناقل وقت استلامها فعليا أو الوقت الذي تم فيه إخطاره بتسليم البضائع، ويتم مقارنة هذا التاريخ بسابقه المتفق عليه في سند الشحن لتسليم البضائع، أو بالرجوع للعرف في حالة عدم وجود اتفاق مسبق، ولذلك يسعى الناقل عادة للحصول على مخالصة أو براءة ذمة من المرسل إليه، وذلك بتوقيع هذا الأخير على سند الشحن مؤكدا على تمام عملية التسليم¹.

وإثبات أن الناقل لم ينفذ التزامه والضرر الذي لحق به، وبالتالي تقوم علاقة سببية مفترضة بين الخطأ والضرر الحاصل بحيث لا يمكن للناقل التهرب من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر حصل بسبب أجنبي، على أساس أن التزامه هنا تحقيق نتيجة ويعني أنه مسؤول عن الضرر الاقتصادي الناجم عن الحادث، خاصة مع الاعتبار لخصوصية الضرر في هذه الحالة.

والضرر الاقتصادي يقصد به الخسائر المالية التي يتكبدها المرسل إليه رغم تسلمه البضاعة خالية من كافة العيوب أو الخسائر التي يتعرض لها نتيجة انخفاض قيمة البضاعة المسلمة في السوق مقارنة بسعرها أو فقدان فرص الربح بسبب ذلك التأخير إذا لم يكن هناك ضرر فلا مجال للحديث عن المسؤولية.

ويجوز للشاحن والمرسل إليه إثبات حدوث الضرر بمختلف الوسائل، وخصوصا في عقد النقل البحري التجاري حيث يكون تحديد ميعاد التسليم معمولا به، وإذا لم يتم تحديد ميعاد التسليم في العقد فيمكن اعتبار مدة التأخير العادية كمرجع للتقدير وهي المدة التي كان يمكن فيها للناقل القيام بالنقل بشكل عادي في ظروف مماثلة ويجوز للناقل أن يتهرب من المسؤولية إذا أثبت أن التأخير كان بسبب أجنبي، ومع ذلك ووفقا لقواعد روتردام يجب

¹ - عبد القادر عطير، المرجع السابق، ص 321.

على الناقل أن يدفع مسؤوليته الناشئة عن التأخير بإثبات وجود سبب لا يرجع إليه أو إلى أحد تابعيه، وإثبات وجود إحدى حالات الإعفاء المذكورة في المادة الفقرة 03 منه¹.

ووفقاً لقواعد هامبورغ، يعتبر التأخير في تسليم الحيوانات الحية أمراً يحظى بحيز خاص، وللناقل الحق في تحميل الشاحن مسؤولية إثبات أن التأخير أو الضرر الناجم عنه ناتج عن تعليمات محددة صادرة من الشاحن، وفي هذه الحالة يجب على المرسل إليه إثبات الخطأ أو الإهمال من جانب الناقل أو أحد تابعيه كمسبب لهذا التأخير².

ثالثاً: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

وتكون الرابطة السببية واضحة، إذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة كما هو الحال في التزام الناقل وذلك لاندماج ركن الضرر وركن الخطأ، فالغالب في التزامات الناقل هو تحقيق نتيجة غير في حالة التأخير في تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه في سند الشحن أو الوقت المعقول عذ ذلك خطأ وإخلال بالتزامه.

المطلب الثاني: حالات التحديد والإعفاء من المسؤولية

يعتمد القانون البحري الجزائري في مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية المفترضة أو الخطأ المفترض، حيث يكون الناقل مسؤولاً بمجرد حدوث أضرار أو خسائر بالبضائع ومع ذلك يوجد استثناءات على هذه القاعدة حيث يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن السبب أو الخطأ يعود إلى حالة من حالات الإعفاء المحددة بموجب المادة 803 من ق ب ج³.

وبموجب القواعد العامة، يعتبر الناقل مسؤولاً عن التعويض المضرور بقدر الضرر الذي لحقه، ومع ذلك يمكن للناقل في بعض الحالات الاستفادة من تحديد مسؤوليته وفقاً للمادة 805 ق ب ج، يأتي هذا الاستثناء نتيجة للظروف الخاصة المحيطة بالنقل البحري والمخاطر التي تتعرض لها الرحلات البحرية.

¹ - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 89.

² - المرجع نفسه، ص 90.

³ - يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 173.

وقد تطرقنا من خلال دراستنا لهذا المطلب إلى حالات تحديد مسؤولية الناقل البحري في الفرع الأول، وتطرقنا إلى حالات الإعفاء من المسؤولية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يتمحور حول الضرر الذي يرتبط بشكل وثيق بالبضاعة المنقولة، فقد تم تحديد التعويض عن الضرر الناتج عن هلاك البضاعة تلفها أو التأخير في تسليمها، مما يشير إلى أن التحديد القانوني يقتصر على المسؤولية المادية دون المعنوية سواء كانت هذه المسؤولية عقدية أم تقصيرية.

أولاً: تعريف التحديد القانوني

يعتبر تحديد المسؤولية شكلاً من أشكال الإعفاء منها كما يعتبر خروجاً عن المبدأ القائل بأن التعويض يجب أن يكون متناسباً طردياً مع حجم الضرر الواقع بشرط أن يكون كاملاً¹.

كما يعرف نظام التحديد القانوني للمسؤولية بأنه وسيلة لتحقيق التوازن بين جميع الأطراف المتعاملة في المجال البحري، حيث توزع مخاطر النقل بين الناقل والشاحن وغيرهم من الأطراف المعنية².

والتحديد القانوني يعتمد على وضع سقف أعلى للتعويض لا يمكن للقاضي تجاوزه عند الحكم بغض النظر عن حجم الأضرار³.

ويعني أيضاً أن المشرع يحدد مبلغ أقصى للتعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل البحري لصاحب الحق في البضاعة المنقولة في حال تحقيق مسؤوليته، وبالتالي فإن هذا التحديد القانوني ليس مجرد تقدير جزافي لقيمة الطرد أو وحدة الشحن، بحيث يستحق التعويض بطريقة تلقائية دون اعتبار للأضرار الحقيقية التي لحقت بصاحب البضاعة بل هو حد أقصى للمبلغ الذي يدفعه الناقل البحري كتعويض⁴.

¹ - حياة شتون، المرجع السابق، ص 136.

² - المرجع نفسه، ص 136.

³ - سليم بودليو، "عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار-عنازة، الجزائر، 2000، ص 91.

⁴ - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 83.

والقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية تناولت الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري فقط دون الحد الأدنى.

ثانيا: الحد الأعلى والمستثنون من المسؤولية

تطرقنا إلى الحد الأعلى للمسؤولية ثم إلى المستثنون منها:

1- الحد الأعلى للمسؤولية: نتطرق إلى الحد الأعلى لمسؤولية الناقل للبضائع في كل من التقنين البحري والاتفاقيات الدولية.

أ- الحد الأعلى للمسؤولية في التقنين البحري الجزائري: من خلال المادة 805 ق ب ج والتي تنص على ما يلي: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع و التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن المجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري...".

وبناء على نص المادة 805 من ق ب ج، فإن المشرع وضع شروطاً محددة لاستفادة الناقل البحري من الحد الأعلى للمسؤولية في حالة حدوث أضرار للبضائع من جراء عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة البضاعة قبل تحميلها، وإذا لم يتم توثيق هذا التصريح في وثيقة الشحن هنا لا يعد الناقل مسؤولاً، فإن المسؤولية تقتصر على مبلغ محدد يعتبر الحد الأقصى للتعويض في حالة حدوث أضرار للبضائع خلال النقل البحري. كما أن للتحديد القانوني للمسؤولية يكون في حالة الهلاك، التلف أو التأخير:

- الحد الأعلى للمسؤولية عن الهلاك أو التلف

لا يتحمل الناقل مسؤولية الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضائع أو فيما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حساب كل كيلوغرام يتكبد خسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة إلى الحد الأدنى المطبق¹.

ويقصد بالطرد كوحدة حسابية، البضائع المعبأة في صندوق أو حقيبة تحمل أرقاماً وعلامات مميزة، وفي هذه الحالة يعتبر كل صندوق أو كيس طرد، ويقصد بوحدة الشحن الوزن أو الحجم الذي عادة ما يؤخذ كأساس لتحديد أجرة النقل سواء كان ذلك طن متري كيلوجرام أو متر مكعب².

- الحد الأعلى للمسؤولية عن حالة التأخير

يبدو أن المشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض عن تأخر تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة الشحن، بل اعتمد على أجرة النقل كمييار لتحديد التعويض³.

ب- الحد الأعلى في الاتفاقيات الدولية (اتفاقية هامبورغ): نظمت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 حدود المسؤولية وجعلت هذا التحديد قابلاً للتطبيق في حالات فقدان أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، بغض النظر عن أساس المسؤولية سواء كانت المسؤولية تعاقدية أم تقصيرية.

تنص الفقرة 01 من المادة 06 من اتفاقية هامبورغ على تحديد الحد الأقصى للمسؤولية في حالة فقدان البضائع أو تلفها، وقد حدد هذا الحد بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2,5 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع بحسب القيمة الأعلى بينهما.

يحدد البند (ب) من الفقرة السادسة من اتفاقية هامبورغ أيضاً مقدار الحد الأقصى للمسؤولية في حالة تأخير تسليم البضائع بنصه على أنه: "تحدد مسؤولية الناقل وفقاً

1 - كميلا أعراب، المرجع السابق، ص 152.

2- المرجع نفسه، ص 152.

3- كميلا أعراب، المرجع السابق، ص 153.

لأحكام المادة (5) عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مرتين ونصف بقدر أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع"¹.

ويتضح من هذا البند أن الاتفاقية حددت الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع بما يعادل ضعفين ونصف مبلغ أجرة النقل لنقل البضاعة التي يتأخر في تسليمها على ألا يتجاوز المبلغ المحدد في عقد النقل البحري"².

1- المستثنون من التحديد: يوجد حالات يستثنى فيه الناقل من التحديد القانونية للمسؤولية:

أ- التصريح بنوع البضائع: يحرم الناقل البحري من تحديد المسؤولية المقررة في القانون في حالة تقديم بيان عن نوع وقيمة البضائع في سند الشحن، وحتى ينتج هذا البيان أثره يتعين على الشاحن تقديم تصريح عن طبيعة البضائع وقيمتها قبل الشحن، ويجب أن يكون التصريح محددًا وواضحًا لتسهيل عملية الحفاظ على البضائع، ويمكن لهذا التصريح أن يمكن الناقل من إعداد المكان المناسب للبضائع على ظهر السفينة وتحديد أجرة النقل المناسبة"³.

ب- الغش العمدي أو عدم اكتراث الناقل: إذا ثبت أن الناقل قام بأفعال متعمدة أو تقصير يؤدي إلى الضرر للبضائع التي ينقلها، فإنه لن يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وسيكون مسؤولاً عن الخسائر التي تكبدها أصحاب الحق في البضائع، وذلك وفقاً لنص المادة 809 من ق ب ج على: "لا يحق للناقل الاستفاد من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح".

¹ - عادل علي مقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 150.

² - المرجع نفسه، ص 150.

³ - كميلا أعراب، المرجع السابق، ص 162.

إذا قام الناقل بتصرفات أو امتنع عن الأفعال التي كان يجب أداؤها بنية الإضرار بأصحاب الحق في البضائع، أو أنه ارتكب بعدم اكتراث أو امتنع عن الأفعال التي كان يجب أداؤها وأدت إلى هلاك، تلف أو تأخر البضائع في تسليمها إلى أصحاب الحق فيها فإنه لا يستفيد من تحديد المسؤولية، بل يظل مسؤولاً بقدر القيمة الحقيقية للبضائع المدونة في وثيقة الشحن¹.

ج- إغفال الناقل ذكر التحفظات: تنص الفقرة الرابعة من المادة 17 من اتفاقية هامبورغ 1978، على أن التحديد القانوني للمسؤولية لا ينطبق على الحالة التي يصدر فيها سند الشحن من الناقل دون أي تحفظات متعلقة بالمسؤولية مقابل استلامه لورقة الضمان من الشاحن.

هذا يعني أنه إذا قام الناقل بتصرفات غير مشروعة مع البضائع، فإنه لا يمكنه الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية وسيكون مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها للآخرين مثل المرسل إليه².

ثالثاً: المستفيدون من التحديد

إن ميزة التحديد القانوني للمسؤولية التي وردت أحكامها في ق ب ج والاتفاقيات الدولية غالباً ما تشمل أطرافاً متعددة وليس الناقل فقط، عادة ما تستخدم لتحديد المسؤولية عن أفعال معينة، حيث نصت المادة 814 ق ب ج على ما يلي: "إذا أقيمت الدعوى في المادة السابقة، على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها باستناداً لأحكام هذا الفصل".

نستنتج من المادة 814 من ق ب ج أنها تتيح لأي مندوب من مندوبي الناقل البحري للبضائع الاستفادة من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية، التي تمنح للناقل نفسه في حال ارتكابه لإخلال بالتزاماته وتحميل المسؤولية المدنية في حقه.

تؤكد الاتفاقيات على أن الخسائر في البضائع، تلفها أو تأخير تسليمها غالباً ما يحدث بسبب خطأ من تابعي الناقل الذين قد لا يكونون مرتبطين بالشاحن أو المرسل إليه

¹ - يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 180.

² - أنظر المادة 17 فقرة 04 من إتفاقية هامبورغ 1978.

بعلاقة تعاقدية، ويمكن للشاحن أن يقدم دعوى ضد التابع بناء على المسؤولية التقصيرية وفي النهاية يتحمل الناقل المسؤولية الكاملة بما في ذلك تعويضات الضرر نتيجة لأفعال تابعيه وذلك بسبب مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه¹.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

لقد تعرضت للإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية الاتفاقيات الدولية وكذلك القانون البحري الجزائري في نص المادة 803 من ق ب ج، وإذا كان الأصل في تعديل قواعد المسؤولية العقدية هو حرية المتعاقدين فإن المشرع الجزائري منع الاتفاق على الإعفاء في نص صريح بعدم جواز الإعفاء الاتفاقي من خلال المادة 811 من ق ب ج²، وبالتالي فالإعفاء من المسؤولية لا يكون إلا قانوني، فما هي الإعفاءات التي يجوز للناقل بشأنها إبعاد المسؤولية على عاتقه؟

أولاً: حالات الإعفاء القانوني للناقل من المسؤولية

بموجب المادة 803 من ق ب ج أورد المشرع 12 حالة من حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في نصها بأنه: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:
أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه،

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل،

ج- الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل،

د- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة،

هـ- القوة القاهرة،

و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً، أو جزئياً مهما كانت الأسباب،

¹- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 341.

²-أنظر المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

- ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة، أو عيب ذاتي للبضائع، أو نقص البضاعة أثناء السفر،
 ح- أخطاء الشاحن، ولاسيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع،
 ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي،
 ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك،
 ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل،
 ل- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر".

أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حددت حسب المادة 04 الفقرة الثانية منها 18 حالة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد تضمنت أسباب عامه وأخرى خاصة حسب المادة 05 منها لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، أما في قواعد روتردام أدرجت 15 حالة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية حسب المادة 17 الفقرة الثالثة من هذه الاتفاقية¹.

ومن بين أهم هذه الأسباب القانونية التي تؤدي إلى استعادة الناقل وتابعيه من الإعفاء، ويدخل تحت السبب الأجنبي كل من القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ الشاحن أو عيب الذاتي للبضاعة²، نذكر أهمها:

1- القوة القاهرة: تعرف القوة القاهرة بأنها الأحداث الخارجة عن السيطرة والتي لا يمكن توقعها أو دفعها، والتي لا تعد من المخاطر العادية، فعلى سبيل المثال لا يعتبر هياج البحر العادي أو أحواله الجوية المألوفة من قبيل القوة القاهرة، بينما تعد العواصف البحرية الشديدة وغير المتوقعة من ضمن القوة القاهرة، وفي حالة وقوع مثل هذه الظروف يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عنها كذلك تعد أوامر السلطات العامة،

¹ - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 128.

² - محمد بهجت عبد الله أمين فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 125.

وحوادث الحرب والإضرابات غير المتوقعة والتي لا ترجع إلى خطأ الناقل، من قبيل القوة القاهرة¹.

2- خطأ الغير: يدخل في نطاق القوة القاهرة خطأ الغير، كما هو الحال في الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة اصطدام السفينة الناقلة للبضاعة بسفينة أخرى، ويعتبر من قبيل الغير كل شخص لا يسأل عن أفعاله، بما في ذلك الضرر الناجم عن احتكاك البضاعة المشحونة ببضائع أخرى مملوكة لشاحن آخر في مثل هذه الحالات لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع المشحونة بسبب خطأ الغير².

3- خطأ الشاحن: لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع إذا كان السبب يعود إلى خطأ الشاحن، مثل سوء تغليف البضائع مما يؤدي إلى تلفها أو عجزها، أو عدم إخطار الناقل بمتطلبات الحفظ والرص الخاصة لطبيعة البضائع، الأمر الذي قد يتسبب في وصولها تالفة إلى ميناء الوصول، كذلك يعتبر من خطأ الشاحن شحن الألواح بطريقة غير سليمة مما أدى إلى اختلاط ألوانها وتلفها³.

4- العيب الذاتي للبضاعة: يقصد بالعيب الذاتي العيوب الكامنة في طبيعة البضائع نفسها والتي تجعلها عرضة للتلف أثناء النقل البحري، مثل قابلية السوائل للتبخر بسبب الحرارة، الحبوب للجفاف، الفواكه والجلود للتعفن أو الحديد للصدأ بسبب الرطوبة، كما يعتبر مرض الماشية وموتها أثناء الرحلة من قبيل العيب الذاتي، يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن العيب الذاتي دون الحاجة لتضمين سند الشحن تحفظاً بهذا الشأن حيث يعامل العيب الذاتي معاملة خطأ الشاحن من حيث إعفاء الناقل من المسؤولية⁴.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، المرجع السابق، ص 125.

² - المرجع نفسه، ص 125.

³ - المرجع نفسه، ص ص 125-126.

⁴ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد المرجع السابق، ص 126.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري

وفقا لعقد النقل البحري يلتزم الناقل بضمان تحقيق نتيجة معينة وهي إيصال البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في المواعيد المحددة وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن، في حال عدم تحقق هذه الغاية بسبب ضياع، تلف البضاعة أو تأخر وصولها يتحمل الناقل المسؤولية تجاه المرسل إليه¹.

على الشاحن أو المرسل إليه رفع دعوى مدنية ضد مسبب الضرر في حال وجود خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما، مع شرط أن لا يقوم برفع نفس الدعوى ضد الناقل ويجب رفع الدعوى وفقا للقواعد الإجرائية المنظمة في التشريعات المدنية والإدارية كما تم تحديده بموجب التشريع البحري، وذلك عبر تقديم عريضة افتتاحية وتوجيه الدعوى أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا.

وذلك طبقا للقانون 13/22 والذي يحدد الجهة التي تختص في فض النزاع²، وكل هذا قبل سقوط الحق في الدعوة بالتقادم إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب به الدائن فمن شروط قبول الدعوى أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا حتى لا يماطل صاحب الدعوى في رفع دعواه لمدة طويلة، وطبقا للمادة 743 ق ب ج فإن مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري هي سنة واحدة، ويمكن تمديده بالاتفاق الى سنتين.

تطرقنا من خلال هذا المبحث إلى أطراف دعوى المسؤولية والجهة القضائية المختصة في المطلب الأول، وتقدم دعوى مسؤولية الناقل البحري في المطلب الثاني.

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية والجهة القضائية المختصة

إن طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل البحري والشاحن، ومع ذلك فإن تنفيذ العقد لا يحد من العلاقة القانونية في هذا السياق البسيط، غالبا ما يتدخل طرف ثالث وهو المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع.

¹ - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 129.

² - القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08_09، المؤرخ في 18 ذي الحجة الموافق 17 يوليو 2022.

ومن جهة أخرى قد يكون المتضرر غير مرتبط بعقد النقل، ومع ذلك يرجع على الناقل البحري بالمسؤولية ويكون ذلك إما بالحلول محل صاحب الحق في الرجوع على الناقل، أو للمطالبة بتعويض عن الأضرار التي أصابته شخصيا، ولذلك يجب بيان مدى جواز رجوع الغير بالمسؤولية على الناقل البحري وأثر ذلك. ويشترط في أطراف الدعوى أن يكون لهم مصلحة في التقاضي وكذلك الصفة ويفصل هذا النزاع القائم بينهم أمام القضاء أو الهيئات المختصة بحسب طبيعة عقد النقل. تطرقنا من خلال دراستنا لهذا المطالب إلى أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري في الفرع الأول، وتطرقنا في الفرع الثاني إلى الجهة القضائية المختصة.

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

تتضمن أطراف دعوى المسؤولية كل من المدعي والمدعى عليه، شريطة أن يتمتع كل منهما بالأهلية في التقاضي والمصلحة، ووفقا لما تنص عليه المادة 1/13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "لا يجوز لأي شخص التقاضي مالم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون".

وأطراف الدعوى البحرية هم المدعي و المدعى عليه:

أولاً: أصحاب الحق في رفع الدعوى (المدعي)

المدعي هو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يقوم برفع الدعوى للحصول على تعويض، ويجب عليه أن يثبت صفته ومصلحته في الدعوى، ومن الممكن أن يكون الشاحن بصفته الطرف الأصلي في العقد أو المرسل إليه الذي يحمل هذا الحق ويمكن له أن يكون مدعيا ضد الناقل بالاعتماد على سند الشحن، أو المؤمن له¹.

1- الشاحن: يعتبر الشاحن طرفا في عقد النقل البحري حيث يعد الطرف المتعاقد مع الناقل، وهو الذي يقوم بتسليم البضائع للناقل مقابل استلام وثيقة الشحن كما نصت عليه المادة 748 ق ب ج²، وله حق الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حال حدوث أي

¹ خلفي أمين، المرجع السابق، ص 73.

² سيد احمد بن ددوش، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، ص 313.

ضرر وذلك استنادا إلى المسؤولية التعاقدية، حيث يتعين على الناقل البحري تحمل تكاليف التعويض عن الضرر الذي يتعرض له الشاحن نتيجة لعدم الامتثال لالتزاماته التعاقدية مثل عدم نقل البضائع بالكامل وبحالة سليمة وفي الميعاد المتفق عليه.

ويمكن للشاحن الرجوع بالدعوى على الناقل البحري في جميع الحالات، سواء كان من المقرر أن يستلم البضائع في ميناء الوصول أو كان هناك شخص آخر معين لاستلامها¹.

2- المرسل إليه: المرسل إليه هو الطرف المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع وهذا يكون بغض النظر عن مشاركته كطرف في إبرام العقد²، فهو يساهم بموجب وثيقة الشحن التي يعتبر حاملها صاحب الحق في استلام البضاعة.

وثيقة الشحن قد تكون اسمية لصاحبها أو لحاملها، وبموجب هذا السند تكون له المصلحة في أي دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار التي تتعلق بالبضائع سواء كان الناقل البحري أو شخص آخر³.

إذا تم رفع دعوى قضائية ضد الناقل من قبل المرسل إليه فلا يحق للشاحن رفع نفس الدعوى مرة أخرى، وبناء على ذلك تستمد مطالبة المرسل إليه ضد الناقل البحري من مشاركته في عقد النقل وكذلك حق المطالبة بالبضاعة وحق الادعاء بالمسؤولية، إن هذه الحقوق تجاه الناقل البحري مدرجة في سند الشحن وعلى الحائز الشرعي لهذه الوثيقة هو وحده صاحب السلطة في استلام البضاعة ويحق له بموجبها رفع دعوى ويمكن أيضا نقل البضائع الناتجة دون إصدار سند الشحن⁴.

كما نصت عليه المادة 782 ق ب ج: "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".

¹- المرجع نفسه، ص 313.

²- حياة شتوان، المرجع السابق، ص 211.

³- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص 49.

⁴- رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 132 133.

3- المؤمن: هو الشخص الذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع خطر محدد على الرغم من عدم وجود علاقة مباشرة بين المؤمن وعقد النقل البحري، إلا أنه يمكنه اللجوء إلى الناقل الذي تسبب في الخسائر والأضرار بالبضاعة وفقا لعقد التأمين الذي يبرم بين المؤمن والمرسل إليه.

في حالة استلام المؤمن له، أي المرسل إليه مبلغ التعويض من قبل شركة التأمين (المؤمن) يمكن لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له في المطالبة بالتعويض من الناقل البحري للبضائع يتم ذلك بموجب دعوى الحلول الذي يتيح لشركة التأمين تمثيل المرسل إليه في المطالبة بالتعويضات المتعلقة بالخسائر والأضرار التي حدثت للبضائع وذلك ضمن حدود التعويض الذي تم دفعه للمرسل إليه¹.

ثانيا: ضد من ترفع الدعوى (المدعى عليه)

المدعى عليه هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي ترفع ضده الدعوى من طرف المدعي، ولن يتم تأكيد صفته إلا بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية²، وحسب نص المادة 754 إذا لم يتم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد الناقل هو مجهز السفينة والمسؤول عن الأضرار والناقل نوعان الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

1- الناقل المتعاقد: في الحالات العادية عندما يكون المدعي هو نفسه من أصدر سند الشحن، فإن رفع الدعوى ضد الناقل البحري لا يثير أي إشكال ومع ذلك في حالة قيام الناقل بتنفيذ جزء من النقل ويتم باقي النقل بواسطة ناقلين آخرين، ويكون هذا النقل متتبعا يتعين تحديد الناقلين المسؤولين عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة وفقا للاتفاقيات والقوانين المعمول بها.

فالناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري الأول مع الشاحن، وقد فصل المشرع ذلك في نص المادة 764 من ق ب ج التي نصت على: "إذا

¹ محمد بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، ص216.

² سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 315.

وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق الشحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا حدثت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين".

ويحق للمدعي الحصول على التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة بغض النظر عما إذا كان الناقل الذي تعاقد معه هو الذي قام بالنقل بالكامل أم تم نقل جزء من البضاعة عن طريق ناقل آخر، وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الهالك أو التلف أثناء عمليات النقل الأخرى فإنه يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر، هذا هو المبدأ الذي استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا¹.

على الرغم من أن مندوبي النقل البحري لا يرتبطون بعقد النقل مع الشاحن، فإنهم يتولون تنفيذ النقل من الوجهة المادية، يمنح الشاحن الحق المعتاد في الرجوع على هؤلاء المندوبين بالمسؤولية، ولكن هذا الأمر نادرا ما يحدث ويعتبر الناقل البحري مسؤولا عن البضائع منذ تلقيها من الشاحن حتى تسليمها إلى المرسل إليه سواء كان النقل تم بواسطة الناقل نفسه وفقا للمادة 780 من القانون البحري الجزائري أو بواسطة طرف آخر بموجب عقد مستقل وفقا للمادة 875 من نفس التشريع.

2- الناقل الفعلي: يعرف على أنه ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها، ويحدد مسؤوليته تبعا لما هو متفق عليه في عقد النقل البحري حيث يكون تكليف الناقل المتعاقد للناقل الفعلي مرتبطا بنص في العقد أو بنص قانوني محدد.

إذا قام الناقل الفعلي بعملية النقل بالكامل فهو مسؤول عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه في حال حدوث أضرار للبضائع، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل فإنه يتحمل مسؤولية تعويض الشاحن عن الضرر الذي يصيب البضائع أثناء فترة تواجدها تحت حارسته، أما فيما يخص الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال عمليات النقل

¹ - سيد أحمد بن ددوش ، المرجع السابق ، ص ص 315 316.

السابقة أو اللاحقة له فيكون مسؤولا عنها متى كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر وهذا ما أكدته المادة 765 من ق ب ج¹.

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة

إن قواعد الاختصاص النوعي ترتبط بالنظام العام مما يتيح للمحكمة إثارته من تلقاء نفسها وفي أي مرحلة من مراحل الدعوى، بالمقابل فإن قواعد الاختصاص المحلي لا تتعلق بالنظام العام وبالتالي لا يمكن للمحكمة التي تنظر في الدعوى أن تثير مسألة الاختصاص المحلي من تلقاء نفسها، ويتعين على الطرف الذي يرغب في الدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات وإذا لم يتم ذلك يسقط حقه في إثارة هذا الدفع²، وقد نظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية غير أنه لم تتضمن معاهدة بروكسل الخاصة بهذا الموضوع خلافا لمعاهدة هامبورغ التي نظمت هذا الموضوع وشملت تحديد الجهة القضائية المختصة.

أولاً: الجهة القضائية المختصة نوعياً

يقصد بالاختصاص النوعي تخصيص سلطة قضائية معينة لفصل دعاوى محددة ويتم ذلك بالنظر إلى موضوع الدعوى وطبيعة النزاع، والمبدأ العام هو أن قواعد الاختصاص النوعي متعلقة بالنظام العام، بحيث لا يمكن الاتفاق على تجاوزها ويمكن للقاضي إثارته من تلقاء نفسه في أي مرحلة من مراحل الدعوى³.

إن عقد النقل البحري يعد عملاً تجارياً حسب الموضوع⁴، كما يعد عملاً تجارياً حسب الشكل⁵، ويعتبر هذا العقد عقداً تجارياً أي كانت حالة أطرافه وصفته، ويجب أن

¹ - سعدية بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية جامعة -وهران، الجزائر، 2013، ص 79.

² - رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 162.

³ - مباركية بسمة، بلعسري فاطيمة، "القضاء التجاري في الجزائري بين المأمول والقانون"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة مصطفى اسطمبولي -معسكر، جامعة جيلالي ليايس -سيدي بلعباس، الجزائر، 2023، ص 1181.

⁴ - أنظر المادة 02 من القانون التجاري الجزائري.

⁵ - أنظر المادة 03 من القانون التجاري الجزائري.

تحدد الجهة القضائية المختصة نوعيا للفصل في القضايا المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وذلك بالرجوع إلى القواعد العامة ففي المادة 536 مكرر من القانون رقم 08_09 المتضمن قانون إجراءات مدنية وإدارية المعدل والمتمم بموجب القانون 22_13 التي حددت حصرا المنازعات التي تختص بها، فنصت على أن الاختصاص النوعي بالنظر في المنازعات التجارية هي من اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة والتي تندرج ضمنها منازعات النقل البحري، وذلك لخصوصية هذه المنازعات من الناحية الفنية و التقنية¹.

وبالتالي المحكمة المختصة للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي المحكمة التجارية المتخصصة.

وبالرجوع إلى أحكام القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم، نجد أن المحكمة التجارية تتشكل من أقسام يرأس كل منها قاض بمساعدة أربعة مساعدين ذوي خبرة واسعة في المسائل التجارية التابعة لاختصاص المحاكم التجارية المتخصصة، ويتمتعون برأي تداولي ويتم اختيارهم وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 23-52 والذي يحدد شروط وكيفيات اختيار مساعدي المحكمة، وذلك بعد أخذ رأي وكيل الجمهورية الذي يحدد عدد الأقسام بموجب أمر، والذي يحدد أيضا عدد المساعدين على أساس حجم النشاط القضائي.

وتبدأ إجراءات رفع الدعوى بمحاولة الصلح باعتباره إجراء وجوبي لتسوية النزاع وديا بحيث نصت عليه المادة 536 مكرر 04 من القانون 13/22 ق إ م إ ج على أنه: "يسبق قيد الدعوى إجراءات الصلح يتم بطلب من أحد الخصوم ويقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة الذي يعين خلال مدة خمسة أيام، بموجب أمر على عريضة أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في أجل لا يتجاوز ثلاثة أشهر ويبلغ طالب الصلح باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح".

ويمكن للقاضي المعين الاستعانة بأي شخص يراه مناسبا لمساعدته لإجراء الصلح الذي ينتهي بتحرير محضر موقع من طرف القاضي وأطراف النزاع وأمين الضبط ويخضع للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون.

¹ سي فضيل الحاج، "النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر"، مجلد الفكر القانوني والسياسي، المجلد 07، العدد 01، جامعة مصطفى اسطنبولي معسكر، 2023، ص351.

وفي حال فشل الصلح ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بعريضة افتتاح الدعوى طبقاً للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلاً بمحضر عدم الصلح، ويودع محضر الصلح لدى أمانة الضبط حتى يكتسب تاريخاً ورقماً وختماً يجعله يرقى إلى درجة السند التنفيذي الذي لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير أو بدعوى الإبطال لعيب من عيوب الإرادة¹.

ويشترط في أصحاب الدعوى أن يكونوا ذو صفة أي لهم الحق بالمطالبة أمام القاضي إذ تقوم الصفة على المصلحة المباشرة والشخصية في التقاضي²، وأيضاً شرط المصلحة والتي تعني المنفعة التي يحققها صاحب المطالبة القضائية وقت اللجوء إلى القضاء حيث تشكل الدافع وراء رفع الدعوى والهدف من تحريكها³.

و بعد ذلك يتم قيد الدعوى بالعريضة الافتتاحية التي تعد الورقة التي يحررها المدعي بنفسه أو عن طريق وكيله قصد عرض وقائع قضيته وتحديد طلباته للمحكمة، ونصت المادة 15 ق إ م إ ج على البيانات التي يجب أن تتضمنها العريضة الافتتاحية فنصت على ما يلي: "يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى، تحت طائلة عدم قبولها شكلاً البيانات الآتية :

- الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى
- اسم ولقب المدعي وموطنه
- اسم ولقب وموطن المدعى عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم، فأخر موطن له
- الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشحن المعنوي، ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني
- عرض موجز للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى
- الإشارة عند الاقتضاء، إلى المستندات والوقائع المؤيدة للدعوى"⁴.

¹- زهية زيري، "الطرق البديلة لحل النزاعات طبقاً لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، مذكرة ماجستير، قانون

المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2015، ص 36.

²- عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء 01، ط 05، بيت الأفكار، 2022، ص 30.

³- المرجع نفسه، ص 34.

⁴- المادة 15 من الأمر رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر ع

21، المؤرخ في 23 افريل 2008.

ويجب احترام أجل 20 يوما على الأقل بين تاريخ تسليم التكليف، والتاريخ المحدد لأول جلسة.

وأخر إجراء هو التكليف بالحضور الذي هو إجراء قانوني يتم من خلاله إبلاغ المدعى عليه بضرورة المثل أمام المحكمة للرد على الدعوى المرفوعة ضده، ويتم إعداد التكليف بالحضور وفقا لشكليات محددة تتيح للشخص المستدعي معرفة مضمون الدعوى مما يمكنه بتحضير دفاعه بشكل مناسب.

وتنص المادة 18 ق إ م إ ج على: "يجب أن يتضمن التكليف بالحضور البيانات الآتية:

- اسم ولقب المحضر القضائي وعنوانه المهني وختمه وتوقيعه وتاريخ التبليغ الرسمي وساعته

- اسم ولقب المدعي وموطنه

- اسم ولقب الشخص المكلف بالحضور وموطنه

تسمية وطبيعة الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي، وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي".

ثانيا: الجهة القضائية المختصة محليا

بالنسبة للاختصاص القضائي المحلي يقصد به النطاق الجغرافي للمحاكم التي تمارس فيها نشاطها القضائي بحيث لا يمكن تجاوز هذا الاختصاص وإلا سيشكل ذلك اعتداء على اختصاص جهة قضائية أخرى¹، تشير المادة 532 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 08-09 إلى قواعد الاختصاص القضائي الإقليمي الواردة في نفس القانون، سواء كانت عامة أو خاصة وخاصة المواد من 37 إلى 47 ق إ م إ ج².

تنص المادة 37 من قانون إ م و إ ج على ضرورة الاحتكام إلى القواعد العامة لتحديد الجهة القضائية المختصة، وذلك عندما لا يكون هناك تخصيص للجهة المختصة في القوانين الأخرى التي تضمنت: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وإن لم يكن ح له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له وفي الة اختيار موطن يؤول

¹- سي فضيل الحاج، المرجع السابق، ص 353.

²- المادة 532 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها موطن المختار مالم ينص القانون على خلاف ذلك"، يسند الاختصاص الإقليمي هنا كقاعدة عامة الى محكمة موطن المدعى عليه.

المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تمنح خيارات أخرى بناء على اعتبار أن عقد النقل البحري يدخل في إطار الأعمال التجارية بقوة القانون، حيث نصت على أنه: "... في المواد التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها وفي الدعاوى المرفوعة ضد الشركة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"..... الاختصاص الإقليمي يمكن أن يكون موضوع استثناءات بموجب القواعد العامة ويتسع نطاق هذه الاستثناءات عندما يكون العملية طابعا تجاريا واضحا¹.

وقد أجاز المشرع الجزائري لأطراف النزاعات التجارية تضمين شرط في عقودهم التجارية يستثني الاختصاص القضائي الإقليمي في المنازعات التجارية، وهو ما يختلف عن المنازعات الأخرى نظرا لطبيعة المعاملات التجارية التي تتطلب السرعة والحسم، كما أجاز للأطراف أن يمثلوا أمام القاضي المختار حتى لو لم يكن مختصا إقليميا شريطة توقيع الأطراف على هذا الاتفاق².

ونصت الفقرة الأولى من المادة 745 ق ب ج على أنه نظرا لطبيعة القانون البحري كقانون دولي بالدرجة الأولى، فإن الأطراف في عقد النقل البحري قد تكون من جنسيات مختلفة ومن دول مختلفة، مما يجعل من الصعب على المدعي (الشاحن أو المرسل إليه) أن يقاضي المدعى عليه (الناقل) في دولة أخرى مما يتسبب في تكاليف إضافية وأعباء ثقيلة.

¹ - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 226.

² - سي فضيل الحاج، المرجع السابق، ص 356.

وبموجب الفقرة 02 من المادة 745 من ق ب ج يمكن للمدعي رفع دعواه أمام المحكمة التجارية المتخصصة في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ شريطة أن يكون الميناء المختار ضمن دائرة اختصاص محكمة جزائرية¹.

وبالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 23-53 المؤرخ في 14 يونيو 2023 الذي جاء تطبيقاً لأحكام المادتين 6 و7 من القانون 22-07 المؤرخ في 5 ماي 2022 والمتعلق بالتقسيم القضائي نجد أن المرسوم قد حدد إنشاء 12 محكمة تجارية متخصصة على مستوى التراب الوطني يهدف هذا إلى تكريس القضاء التجاري المتخصص وتعزيز مناخ الأعمال وتغطي كل محكمة تجارية متخصصة دوائر الاختصاص الإقليمي لمجموعة من المجالس القضائية².

وحسب التعديل الجديد إذا وجدنا أن المحكمة المختصة هي محكمة سكيكدة فإن المحكمة التجارية المتخصصة هي محكمة قسنطينة.

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

إن الحق في رفع دعوى ناشئة عن عقد نقل بحري، مثله مثل الحق في رفع الدعاوى في القواعد العامة، يرتبط بمدة زمنية محددة يجب ممارسته خلالها وإلا فإن الدعوى لن تقبل، ولا تقتصر شروط قبول الدعوى على توفر الصفة والمصلحة فحسب بل قد تكون دعوى المدعي غير مقبولة إذا رفعها خارج الآجال المحددة لها على أساس أن حقه في رفع الدعوى قد سقط بالتقادم لعدم استعماله في المدة المحددة قانوناً، ولقد حدد المشرع الجزائري مدة التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع. تطرقنا من خلال دراستنا لهذا المطلب لفرعين، تناولنا آجال التقادم في الفرع الأول وعوارض التقادم من خلال الفرع الثاني.

الفرع الأول: آجال تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لقد كرس المشرع الجزائري أحكام تقادم الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع في المواد 742، 743 و744 من ق ب ج، ومن المعروف أن مدة التقادم تعتبر ملزمة

1 - انظر المادة 745 ق ب ج.

2 - المرسوم التنفيذي 23-53 المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1944 الموافق 14 جانفي 2023، ج ر عدد 02، المتعلق بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة.

لطرفي العقد فليس لهما أن يتفقا على تعديلها، لأنها من النظام العام لا يجوز ترك تحديدها لمشية الأطراف.

ميز المشرع بالنسبة لأجال التقادم بين الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري عموما وبين دعاوى مسؤولية الناقل البحري.

أولا: مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري عموما

حيث نص المشرع الجزائري في المادة 742 من ق ب ج على أنه: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلّم فيه".

من خلال المادة المذكورة أعلاه يتبين أن المشرع الجزائري حدد مدة التقادم وميز بين أجل تقادم مختلف دعاوى عقد النقل البحري¹، بحيث يتبين لنا من فحوى هذه المادة أنها تخص مدة تقادم الدعاوى العامة الناشئة عن عقد النقل البحري ويبدأ سريانها من يوم التسليم الفعلي مثل الدعاوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن لمطالبته بالأجرة.

ثانيا: مدة التقادم الخاصة بدعاوى مسؤولية الناقل البحري

خص المشرع الجزائري دعاوى مسؤولية الناقل البحري بمدة تقادم خاصة نظرا لأن دعاوى المسؤولية التي يرفعها الشاحن ضد الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أخضعها المشرع لمدة تقادم قصيرة مدتها سنة واحدة فقط يبدو أن الهدف من هذه المدة القصيرة هو تجسيد رغبته في تصفية عملية النقل في أسرع وقت ممكن، فمن جهة يحمي هذا الناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا تعويض فيعجز عن الوفاء بها، ومن جهة أخرى يحمي أيضا الطرف الضعيف في العقد (صاحب البضاعة) حتى لا يرهقه الناقل بالاشتراط مدة تقادم طويلة لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه، لذلك فإن المدة القصيرة البالغة سنة واحدة

¹ - ليندة أكلي، "إجراءات في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون نشاط البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص87.

تحقق توازنا بين حماية مصالح الناقل والشاحن، وتتضمن تصفية العمليات في فترة زمنية معقولة¹.

من خلال المادتين 743 و744 من ق ب ج المذكورتين أذناه، نفرق بين حالتين الأولى في حالة ما إذا كانت الدعوة مرفوعة من قبل الشاحن أو المرسل إليه والثانية في حالة ما إذا كانت الدعوى مرفوعة من قبل شركة التأمين.

1- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المرفوعة من الشاحن أو المرسل إليه:

جاء في نص المادة 743 من ق ب ج على أنه: "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد. بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى".

ومن خلال هذه المادة نجد أنها نصت على أن مدة تقادم الدعوى التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه هي سنة واحدة قابلة لتمديد لسنتين بالاتفاق بين الناقل والشاحن.

2- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المرفوعة من شركة التأمين

تناولت المادة 744 من ق ب ج في نصها على أنه: "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى"، وباستقراءها نجد أنها نصت على أنه يمكن رفع دعاوى الرجوع شركة التأمين حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة 743 من ق ب ج، مهلة السنة أو السنتين بالاتفاق بين الناقل والشاحن، وذلك في أجل ثلاثة أشهر تبدأ من تاريخ الدفع وهي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية، لذلك فإن هذه المدة المحددة تعتبر استثناء خاص لدعاوى الرجوع، ومستقلة عن المدة العامة للتقادم المطبقة على الدعوى الأصلية.

¹ - ليندة آكلي، المرجع السابق، ص 87.

وتبدأ مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري من تاريخ تسليم البضاعة الفعلي أو التاريخ الذي كان يفترض أن تسلّم فيه البضاعة، مع مراعاة الاستثناءات الواردة في المادتين 743 و744، وبالتالي يجب رفع الدعوى خلال الفترة الزمنية المحددة قانوناً بعد هذا التاريخ، وإلا فإنها لن تكون مقبولة لسقوطها بالتقادم¹.

ويختلف من حالة التسليم الجزئي للبضائع، عن حالة الهلاك الكلي للبضائع كما يلي:

أ- حالة التسليم الجزئي للبضائع: إذا كان الاتفاق يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت في دفعتين، فتاريخ بداية التقادم يبدأ من وقت تسليم الدفعة الأولى، ونفس النظام يطبق على الدفعة الثانية، حيث يحتسب التقادم من تاريخ تسليمها، وفي حال استغرقت عملية تفريغ البضاعة عدة أيام يحتسب التقادم من تاريخ الانتهاء من تفريغ البضاعة بأكملها، بمجرد وضع البضاعة بأكملها تحت تصرف المرسل إليها وتأكيد سلامتها في وصف الاستلام، يعتبر الاستلام مادياً أو فعلياً من قبل صاحب الحق.

ب- حالة الهلاك الكلي للبضائع: في حالة الهلاك الكلي للبضائع، يبدأ السريان التقادم من تاريخ المفترض فيه تسليم البضاعة، ووفقاً للمادة 743 من القانون البحري الجزائري يتعين على صاحب البضاعة المتضررة كلياً أن يقدم دعوى قضائية مباشرة من تاريخ تسليم البضاعة المتلفة بالكامل، للمطالبة بالتعويض أمام الجهات المختصة في مجال القضايا البحرية².

الفرع الثاني: عوارض تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لم يتطرق القانون البحري الجزائري، ولا اتفاقية بروكسل، ولا اتفاقية هامبورغ إلى أحوال وقف مدة التقادم وانقطاعها في دعاوى النقل البحري للبضائع، وترك هذا الأمر للتشريعات الوطنية لكل دولة³.

¹ - خليل بوعلام، "إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية"، العدد 00، السداسي الأول، 2008، ص 74.

² - محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 223.

³ - خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 74.

أولاً: في حالة وقف التقادم

عملاً بالقواعد العامة، لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه، ويعني ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى من قبل المدعي مستحيلاً استحالة مطلقة، ويتجدد وقف التقادم كلما تجدد المانع مهما كان عدد المرات خلال فترة التقادم، وفي سياق النقل البحري فإن المفاوضات الودية بين الناقل والمرسل إليه حول كيفية تعويض الأضرار الحاصلة للبضاعة تعتبر مانعاً يوقف سريان مدة التقادم إلى حين انتهاء هذه المفاوضات، وقد تنتهي هذه المفاوضات بإقرار من الناقل بتعويض الأضرار الحاصلة للبضاعة وفي هذه الحالة ينتهي النزاع، أما إذا انتهت المفاوضات بعدم قبول الناقل للتسوية ففي هذه الحالة يبدأ حساب التقادم مع الأخذ في الحسبان المدة التي وقف سريان التقادم خلالها بسبب المفاوضات، لذلك فإن وقف التقادم جراء المفاوضات لا يعني إلغائه أو استبعاده، وإنما يؤدي فقط إلى تجميد سريانه مؤقتاً لحين انتهاء المفاوضات، يعني توقف حساب المدة مؤقتاً لحين زوال سبب الوقف¹.

ثانياً: في حالة انقطاع التقادم

يقصد بانقطاع التقادم زوال جميع الآثار للمدة السابقة التي مضت منه، بحيث تعتبر هذه المدة كأن لم تكن، ويبدأ حساب سريان مدة تقادم جديدة من البداية². وقد نصت المادة 317 من ق م ج على أنه: "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تقيسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه".

بمعنى أن القانون المدني قرر انقطاع مدة التقادم عندما يبادر الدائن برفع دعوى قضائية ضد المدين يطالبه فيها بتسديد الدين، وتنقطع مدة التقادم، حتى لو رفعت هذه الدعوى أمام محكمة غير مختصة، كما تنقطع مدة التقادم في حالة إقرار المدين بحق الدائن، إذ نصت المادة 318 من القانون المدني الجزائري على ذلك بقولها: "إذا أقر

¹ - خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 75.

² - ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 95.

المدين بحق الدائن إقرار صريحا أو ضمنيا"، حيث يعتبر المدين قد اعترف تجاه الدائن باستعداده لدفع قيمة الدين سواء كان هذا الاعتراف صريحا أو ضمنيا، بشرط أن يتضمن الإقرار بحق صاحب البضاعة في الحصول على تعويض، وتحمل المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها، بغض النظر عن الصيغة التي تم بها هذا الاعتراف¹.

¹ - خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 75.

خاتمة

يلعب موضوع التزامات الناقل البحري للبضائع دورا مهما وحيويا في ضمان سلامة البضائع وجدارة عملية النقل، إذ يعتبر حجر الزاوية في تنظيم عمليات النقل البحري وضمان حقوق الأطراف المختلفة مما يجعلها عنصرا مهما في تحقيق التطور والنمو في قطاع التجارة البحرية.

يقع على عاتق الناقل البحري مجموعة من الالتزامات لتأمين نقل البضائع بكل أمان من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وتتوزع هذه الالتزامات ما بين التزامات تنشأ قبل بدء الرحلة البحرية فتكمن في توفير سفينة صالحة وملائمة لنقل البضائع، تسلم البضائع وإصدار سند الشحن كدليل لإثبات تسلمها من الشاحن، وشحنها في الأماكن المحددة والمخصصة لها، والالتزامات تنشأ بعد انطلاق الرحلة وتتنوع بحذ ذاتها بين الحفاظ على سلامة البضائع، فك وتفريغ البضائع بكل كفاءة، وأخيرا تسليم البضائع إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه.

وتقوم مسؤولية الناقل إذا أخل بأحد التزاماته التعاقدية، ويعود سبب إقرار المشرع والاتفاقيات الدولية لهذه المسؤولية إلى إعطاء حماية للشاحن والمرسل إليه وذلك نتيجة للأضرار التي يمكن أن تتعرض إليها البضائع خلال الرحلة البحرية كالهلاك أو التلف، وقد عدد المشرع الأشخاص الذين يتحملون المسؤولية وترفع ضدّهم الدعوى ويطالبوا بالتعويض.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا لمجموعة من النتائج وعلى أساسها نقدم التوصيات:

أولا: النتائج

✓ لم ينص المشرع الجزائري على ضرورة إبلاغ الناقل المرسل إليه بموعد وصول السفينة بدقة وهذا ما يجعل المرسل إليه قد يتأخر على استلام البضائع مما يفرض عليه ضرائب ورسوم على تخزينها في مستودعات الميناء.

✓ إن المشرع الجزائري لم يضبط التزامات الناقل بكل تفاصيله على خلاف الأمر بالنسبة للمعاهدات والاتفاقيات الدولية، ذلك لأن هناك شكليات كثيرة يجب تنظيمها تنظيما دقيقا.

✓ تمتاز مدة التقادم في القانون البحري بقصرها مقارنة بمدة التقادم في القانون المدني.

ثانياً: التوصيات

- ✓ ضرورة سن نص قانوني يحدد فيه المشرع المدة التي يبلغ من خلالها الناقل الشاحن أو المرسل إليه بموعد وصول السفينة تفادياً للرسوم والضرائب.
- ✓ ضرورة إفراد قانون خاص بالنقل البحري لينظم هذا العقد بكل تفاصيله.
- ✓ ضرورة تمديد مدة تقادم دعوى الناقل البحري للبضائع لاستفادة المرسل إليه من الوقت الكافي لرفع دعواه.

قائمة المراجع

أولاً-المراجع باللغة العربية:

1- النصوص القانونية:

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 الموقع عليها في 25 جويلية 1924 ببروكسل، وانضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 74_64، المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر عدد 28 الصادرة في 03 أفريل 1964 (باللغة الفرنسية).
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري ج ر ع 29.
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419، الموافق ل 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، ج ر ع 47.
- الأمر رقم 08-09 المؤرخ في 25 أفريل 2008 الموافق ل 23 أفريل 2008 المتضمن قانون إجراءات مدنية وإدارية، ج ر ع 21.
- القانون رقم 22_13 المعدل و المتمم للقانون 08_09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المؤرخ في 18 ذي الحجة الموافق ل 17 يوليو 2022.
- المرسوم التنفيذي 23_53 المؤرخ في 21 جمادي الثاني 1444، الموافق ل 14 جانفي 2023، ج ر عدد 02، المتعلقة بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة.
- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية البحرية) ملف رقم 168786، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، عدد خاص، الجزائر، 1998.

2- الكتب:

- 1- حسن موسى طالب، القانون البحري، د ط، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان الأردن، 2002.
- 2- حمزة قتال، مصادر الالتزام، د ط، دار هومه، 2018.

- 3- شهيناز قرور، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، ط 01، ابن النديم للنشر والتوزيع، وهران، 2023.
- 4- عادل علي مقدادي، القانون البحري، د ط، مكتبة دار النشر والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002.
- 5- عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- 6- عاطف محمد الفقى، النقل البحري للبضائع، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- 7- عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، ط 05، بيت الأفكار، 2022.
- 8- عبد القادر عطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014.
- 9- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 10- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1975.
- 11- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، د ط، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997.
- 12- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط 02، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 13- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، د ط، دار الثقافة لنشر والتوزيع العلمية الدولية، عمان الأردن، 2001.
- 14- محمد السيد الفقى، القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 15- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، د ط، منشأة المعارف.

- 16- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- 17- محمد مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، د ط، دار النهضة العربية، 1999.
- 18- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، د ط، مكتبة القانون والاقتصاد، 2012.
- 19- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 20- مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
- 21- عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 22- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- 23- هاني دويدار، محمد فريد العريني، المبادئ القانون التجاري والبحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000.

02- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- رسائل الدكتوراه:

1. حياة شتون، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، الجزائر، 2020.
2. مراد بسعيد، "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الجزائرية"، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان -الجزائر، 2012.
3. يوسف بشوش، "تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري -تيزي وزو، الجزائر، 2021.

ب- مذكرة الماجستير

1. أمين خلفي، "المسؤولية المدلية 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. حياة حوباد، "المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والأنشطة المرفئية، جامعة وهران -الجزائر، 2011.
3. رشيد الواحد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، الجزائر، 2013.
4. زهية زيري، "الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، مذكرة ماجستير، قانون المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2015.
5. سعدية بن دومية، "مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام"، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية جامعة وهران-الجزائر، 2013.
6. سليم بودليو، "عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، رسالة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار-عنابة، الجزائر، 2000.
7. كميلة أعراب، "تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، 2016.
8. ليندة آكلي، "إجراءات 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.

3- المقالات

1. بسمة مباركية، فاطيمة بلعسري، "القضاء التجاري في الجزائري بين المأمول والقانون"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة مصطفى اسطمبولي معسكر، جامعة جيلالي ليايس سيدي بلعباس، 2023.
2. خليل بوعلام، "إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية، العدد 00، السداسي الأول، 2008.
3. سعيد دالح، "التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، العدد 04، 2016.
4. سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منثوري - قسنطينة، الجزائر، عدد 46، المجلد ب، 2016.
5. سي فضيل الحاج، "النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر"، مجلد الفكر القانوني والسياسي، المجلد 07، العدد 01، جامعة مصطفى اسطمبولي معسكر، 2023.
6. سيد احمد بن ددوش، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07.
7. عباس زياد كمال السعدي، "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع"، مجلة أفاق العلوم، كلية الجامعة قسم القانون، العراق، العدد 01، 2021.
8. عبد الرزاق أيوب، "عقد النقل البحري للبضائع على ضوء القانون المغربي والاتفاقيات الدولية"، مجلة طانجيس للقانون والإقتصاد، جامعة عبد الملك السعدي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية - طنجة، المغرب، عدد 07، 2008.
9. محمد بوزوينة، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08.

10. محمد فتاحي، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، جامعة احمد دراية -الجزائر، العدد 35.
11. مريم كريد، "الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الشريعة والاقتصاد، جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل، جزائر، العدد 14، 2018.
12. نور الدين بلغازي، "الالتزامات الأصلية المقررة للنقل في عقد النقل البحري للمسافرين"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، 2007.
13. وليد خالد عطية، "الجوانب القانونية للالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، جامعة البرصة، العدد 01، السنة 05.

4- المواقع الإلكترونية:

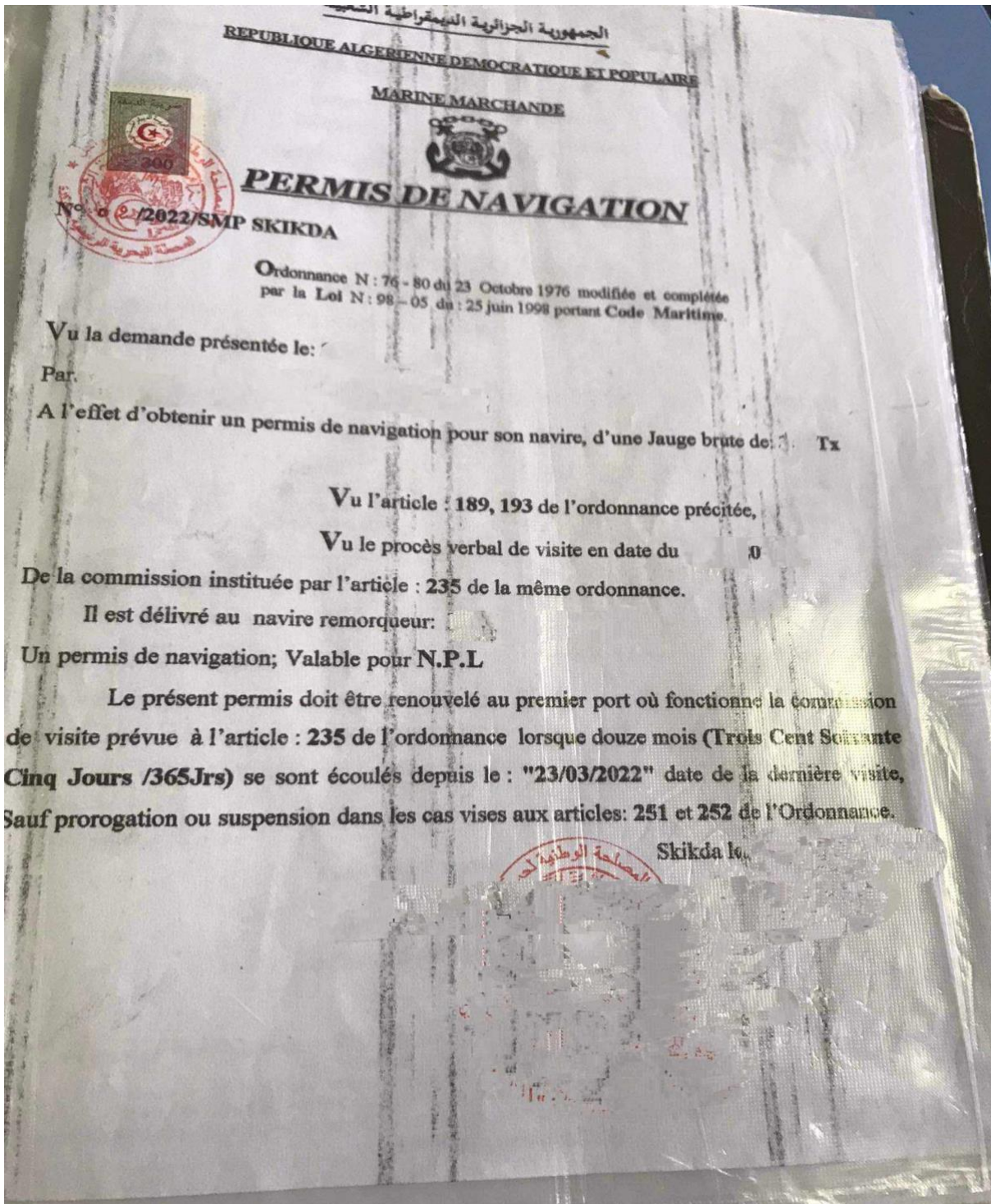
- القرار 71-286، اتفاقية ماربول، لوائح منع التلوث من السفن، الطبعة الجامعة، المعتمد في 07 جويلية 2017، ص 02، <https://www.imo.org>، تاريخ الولوج: 2024/04/29، الساعة 09:11.
- القرار 71-286، اتفاقية ماربول، لوائح منع التلوث من السفن، الطبعة الجامعة، المعتمد في 07 جويلية 2017، ص 02، <https://www.imo.org>، تاريخ الولوج: 2024/04/29، الساعة 09:11.

ثانيا: باللغة الأجنبية:

Tomotaka Fujita, « Introduction », Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part 2, The work of the CMI.

ملاحق

الملحق رقم 01: رخصة الملاحة



الملحق رقم 02: يومية السفينة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE

البحرية التجارية

يومية السفينة

LIVRE DE BORD


الهيئة :..... Organisme :

اسم السفينة :..... Nom du Navire :

فتح يوم :..... Commencé le :

ختم يوم :..... Fini le :

الملحق رقم 03: سند الشحن

Shipper		الشركة الوطنية للنقل البحري	
Consignee		BILL OF LADING	
Notify address		B/L N° 018317	
(The carrier, his 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		Compagnie Nationale Algérienne de Navigation - SNTM -	
(Ocean) vessel Port of loading		Quai 9 Nouvelle Gare Maritime ALGER	
Port of discharge		ORIGINAL	
Final destination		Freight payable a	
Number of original B/L		Number of original B/L	
Marks and N°	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight kg	Measurement
<p>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 this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.</p> <p>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 known by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf).</p> <p>In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant.</p> <p>In witness whereof the original Bill of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other to be void.</p> <p>Place and date of issue _____</p> <p>Signed (for the Master) by _____ SHIPPER</p>			
<p>RESPONSABILITE La responsabilité du transporteur est dérogée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en 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.</p> <p>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.</p>			

"CARGO PACKING AND DOCUMENTS SENT TO RECEIVERS MUST CORRESPOND TO THE RULES AND CONDITIONS OF PORT AUTHORITIES AT DESTINATION. ALL FINES ARE RECEIVERS EXPENSES AND MUST BE SORTED OUT BETWEEN THE SHIPPERS AND THE AT RECEIVERS".
 PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS.

بيل لادنج

BILL OF LADING

1 - DEFINITION
Wherever the term "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the shipper, the Receiver, The Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo.

2 - PARAMOUNT CLAUSE
The Hague Rules contained in the international Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th 1924, as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable the terms of the said Convention shall apply.

3 - JURISDICTION
Any dispute arising from this Bill of Lading shall be decided in the country where the Carrier has his principal place of business and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.

4 - PERIOD OF RESPONSIBILITY
The Carrier or his Agent shall not be liable for loss or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, however such loss or damage arises.

5 - THE SCOPE OF VOYAGE
The contract is for liner service and the voyage herein undertaken shall include usual or customary or advertised ports or call whether named in this contract or not, also ports in or out of the advertised geographical, usual or ordinary route or order, even though in proceeding, thereon the vessel may sail beyond the port of discharge or in a direction contrary thereto, or depart from the direct or customary route. The vessel may call at any port for the purpose of the current voyage or of a prior or subsequent voyage. The vessel may omit calling at any port or ports whether scheduled or not, any may call at the same port more than once - may either with or without the goods onboard, and before or after proceeding to wards the port of discharge, adjust compasses, dry dock, go on ways or to repair yards, shift berths, undergo degaussing, wiping or similar measures, take fuel or stores, land stowaways remain in port, sail without pilots, tow and be towed, and save or attempt to save life or property, and all of the foregoing are included in the contract voyage.

6. SUBSTITUTION OF VESSEL, TRANSHIPMENT AND FORWARDING
Whether expressly arranged before and or otherwise the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at carrier's expense but at merchant's risk. When the ultimate destination at which the carrier may have engaged to deliver the goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as forwarding Agent only. The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.

7 - LIGHTERAGE
Any lightening in or off ports of loading or ports of discharge to be for the account of the Merchant.

8 - LOADING, DISCHARGING AND DELIVERY
The cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed. Loading, stowing and delivery shall be for the Merchant's account. Loading and discharge may commence without previous notice. The Merchant or his Assign shall tender the goods when the vessel is ready to load and as fast as the vessel can receive and - but only if required by the carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadweight is to be paid. The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfillment of the contract, or alternatively to act under clause 16. The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above. If the goods are not applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

9 - LIVE ANIMALS, PLANTS AND DECK CARGO
Shall be carried subject to the Hague Rules as referred to in clause 2 hereof with the exception that the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting from any act, neglect or default of this servants in the management of such animals, plants and deck cargo.

10 - OPTIONS
The port of discharge for optional cargo must be declared to the vessel's Agents at the first of the optional ports not later than 48 hours before the vessel's arrival there. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only.

11 - FREIGHT AND CHARGES
a) Freight payable whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non returnable, in any event. The Carrier's claim for any charge under this contract shall be considered definitively payable in like manner as soon as the charges have been incurred. Interest at 5 per cent shall run from the date when the freight and charges are due.
b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.
c) Any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount for freight, weight of cargo and tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant.
d) The Merchant shall be liable for all Lines and/or losses with the Carrier, vessel, or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.
e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weight, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified.
f) Freight to be paid either in USA dollars or, if acceptable of the Lines, in the currency of the country where the port of shipment lies (for prepaid shipments). The USA dollar to be converted at the highest rate of exchange ruling on the day prior to ship's departure (for freight prepaid shipments). However, in case of a change in the inter-relationship of currencies as valid and as established by the international Monetary Fund on November 22nd, 1967, payment, will have to be effected as the Carrier decide in:
a) USA dollar or
b) after conversion at the official selling rate of exchange valid on November 22nd, 1967 in West German Marks.

12 - LIEN
The Carrier shall have a lien any amount due under this contract and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.

13 - DELAY
The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.

14 - GENERAL AVERAGE AND SALVAGE
General Average to be adjusted at any port of place at carrier's option and to be settled according to the York Antwerp Rules 1950. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or the consequences of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a saving vessel belonged to carriers.

15 - BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE (This clause to remain in effect even if unenforceable in the Courts of the United States of America).
If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non carrying vessel or her owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to - or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owner to the owner of said cargo and set-off, or recouped or recovered by the other or non carrying vessel or her owner as part of his claim against the carrying vessel or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision contract.

16 - GOVERNMENT DIRECTIONS, WAR, EPIDEMICS, ICE STRIKE, etc.
a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations if in connection with the transports under this contract given by any Government of Authority, or anybody acting or purposing to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the vessel the right to give such orders or directions or recommendations.
b) Should it appear that performance of the transport would expose the vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, resulting from war, warlike operations, blockades, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.
c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice-labour troubles, labour obstructions, strikes lockouts, any which onboard or on shore - difficulties in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there discharging in the usual manner and leaving again, all of which safely and without delay, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.
d) The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed due fulfillment of the contract. If the connection with the exercise of any liberty under this clause any extra expenses are incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods.
e) If any situation referred to in this clause may be anticipated, or if any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.
f) The Merchant shall be informed if possible.

17 - IDENTITY OF CARRIER
The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other. It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage nor as Carrier nor bailee of the goods.

18 - "HIMALAYA" CLAUSE
It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier), shall in any circumstances whatsoever be under liability whatsoever to the Shipper, Consignee or Owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading.

ADDITIONAL CLAUSES

A. Perishable Goods :
The Carrier or his Agent are not to be responsible for any loss or damage to and/or deterioration of Fruit, Onions, Vegetables or perishable Goods of any kind whatsoever on board even if such loss, damage and/or deterioration result from a cause for which but for this clause the steamship would have been liable.

B. Liability :
As per the provisions of article 805 of the algerian maritime code, the liability of the Carrier shall in no case exceed the CIF value of the goods shipped hereunder provided it does not exceed 10 000 units of account per package or 30 units of account per kilo of gross weight.

C. Iron and Steel:
Vessel not responsible for correct delivery and all expenses incurred at port of discharge consequent upon insufficient securing or marking will be payable by consignees unless:
a) every piece is distinctly and permanently marked with oil paint ;
b) every bundle is securely fastened, distinctly and permanently marked with oil paint and metal tagged, so that each piece or bundle can be distinguished at port of discharge.

D. Algerian :
Delivery Board in Algerian Ports, -Taxe de Phage- for account of the cargo.

الفهرس

8	مقدمة
5	الفصل الأول: مضمون التزامات الناقل البحري للبضائع
7	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة البحري
7	المطلب الأول: التزام الناقل البحري بتجهيز سفينة صالحة للملاحة
8	الفرع الأول: المقصود بتقديم سفينة صالحة للملاحة
10	الفرع الثاني: مضمون الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة
13	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة
14	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري الخاصة بالبضاعة
15	الفرع الأول: التزام الناقل البحري باستلام البضاعة من الشاحن
16	الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بإصدار سند الشحن
20	الفرع الثالث: التزام الناقل البحري بشحن ورص البضاعة
25	المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري بعد انطلاق الرحلة البحرية
26	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية
26	الفرع الأول: التزام الناقل البحري بنقل البضائع وفق خط السير المعتاد أو المتفق عليه
28	الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضاعة
32	الفرع الثالث: إبلاغ الناقل البحري لصاحب الحق بموعد الوصول

- 32المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية
- 33الفرع الأول: التزام الناقل البحري بفك وتفرغ البضاعة
- 36الفرع الثاني: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع
- 44فصل ثاني: جزاء اخلال الناقل البحري بالتزاماته
- 45المبحث الأول: قواعد مسؤولية الناقل البحري
- 45المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وأركانها
- 46الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري
- 46الفرع الثاني: أركان مسؤولية الناقل البحري
- 54المطلب الثاني: حالات التحديد والإعفاء من المسؤولية
- 55.....الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري
- 60الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
- 62المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 6362.....المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية والجهة القضائية المختصة
- 63الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 67الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة
- 72المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري
- 73الفرع الأول: آجال التقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الفرع الثاني: عوارض التقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع 76

خاتمة:..... 80