جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة -
كليـــة الحقـــــوق والعلـــوم السياســـية
قســـــم الحقـــــوق

مسؤولية الشاحن وفقا لأحكام القانون البحري والإتفاقيات الدولية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص قانون الأعمال

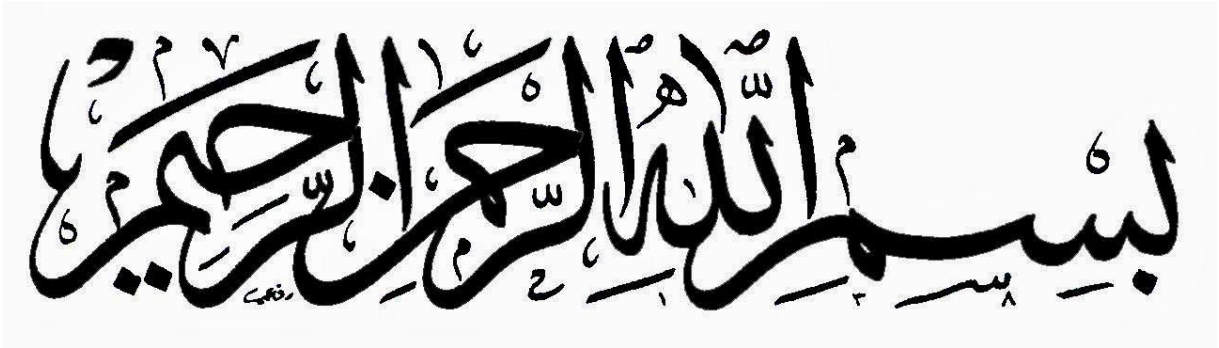
تقديم الطالبـــة :
بـــــيرة ثـــــريا

المشرف :
بوحديد فارس

لجنة المناقشة:

- د. غربي أحسن — رئيسا
- أ. بوحديد فارس — مشرفا ومقررا
- أ. يسعد فضيلة — مناقشا

دورة جوان 2015


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

أحمد الله تعالى على وافر نعمته حمدا كثيرا يليق بوجهه الكريم أن أعانني على إتمام هذا العمل على خير.

وبعد ، شكر وتقدير خاص للأستاذ الموقر "بوحديد فارس" الذي تفضل بالإشراف على هذا البحث فلم يبخل علي بتوجيهاته ونصائحه وغمرني بكرمه وتواضعه وكانت ثقته مصدرا لقوتي.

كما أتوجه بالشكر والتقدير لأعضاء لجنة المناقشة أساتذتي الكرام الذين ساهموا في تكويني خلال مشواري الجامعي وهاهم اليوم يشرفونني بعضويتهم في لجنة المناقشة.

متمنية لهم المزيد من التوفيق والنجاح في أداء رسالتهم النبيلة في مجال التعليم العالي والبحث العلمي.

كما أتقدم بشكري إلى كل الأساتذة الذين جمعتني بهم طاولة الدراسة وظلت ذاكرتي تحتفظ لهم بطيب التذكار وعلى رأسهم الأستاذة نطور أحلام، أشكر كل من ساهم بجهده ووقته من قريب أو بعيد في إخراج هذا العمل، إلى كل من علمني حرفا أو أسدى لي نصيحة انعكست في هذا البحث، إلى كل طالب علم.

إلى كل أسرة جامعة سكيكدة وبالأخص: أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية.

فبارك الله فيكم جميعا وجزاكم الله خير الجزاء.

"ثريا"

إهـــــــــداء

إلى الذي غرس في نفسي حب العلم والتعلم ورغبة النجاح والتفوق فكان في حياته سندا وعونا، وأمدني بعد موته ثقة وعزما

إلى الذي كان يحلم أن يراني في هذا المقام فرفعه الله إلى خير مقام أبي الغالي رحمة الله عليه.

إلى منبع الحب وصدر الحنان التي ربت وكافحت وسهرت المعطاءة بلا انتهاء "أمي الحبيبة الغالية"

إلى الشمعة المحترقة من أجلنا بوتقة التجربة ونبراس الحكمة الذي تنحني هامتي له خجلا "أخي الكبير عيسى".

إلى شقي الأيمن الذي لولاه ما استقام كياني ولا اتضحت معالم حياتي إلى رفيق دربي وسندي ورمز افتخاري إلى من سأحمل اسمه "مراد"

إلى من جمعني بهم سقف واحد وأفتخر بوجودهم في حياتي أشقائي: سليم، ناجح، حسين

وزوجاتهم: جميلة ، سهام ، نوال ، أمال

شقيقاتي: زينب، صليحة، أسماء وإلى أبنائهم وبناتهم جميعا.

إلى الكتكوتة: رغد بسمة حياتي

إلى عائلة مراد وبالأخص الوالدين الكريمين

إلى كل الأهل والأحباب وإلى كل من خصني بدعاء مخلص من القلب وشجعني لإنجاز هذه المذكرة.

إلى أنيستي وونيستي: صديقتي المخلصة أمينة.

إلى كل زملائي وزميلاتي في الدراسة وخاصة قسم قانون الأعمال

إليهم جميعا أهدي ثمرة جهدي.

ثريا

قائمة المختصرات.

ق ب ج : القانون البحري الجزائري.

ق م ج : القانون المدني الجزائري.

ص : صفحة.

ط : طبعة.

ج. ر : جريدة رسمية.

د.ط : دون طبعة.

د.ع : دون عدد.

د. س. ن : دون سنة نشر.

مقدمـــة

مقدمة:

لقد أصبح النقل البحري ذو أهمية اقتصادية وتجارية، خاصة وأنه يربط الدول بعضها ببعض، ولا حاجة للحديث عن أهمية النقل البحري وما توصل إليه من تقدم هائل في هذا العصر، إذ أن الصادرات والواردات في معظم أنحاء العالم تعتمد عليه، هذا نظرا لانخفاض تكاليفه مقارنة بباقي وسائل النقل الأخرى من جهة، ومن جهة أخرى الامتياز الذي تقدمه السفن من حيث طاقتها الاستيعابية القادرة على استقبال مختلف أنواع البضائع حجما وكما.

والنقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه شخصان هما الناقل والشاحن بالتزامات متبادلة بينهما.

ولطالما كان الناقل محور ومركز اهتمام دارسي القانون وفقهائه حذوا بمكانته البارزة عبر تاريخ العلاقات الناجمة عن عقد النقل البحري وما تولد عنها من نصوص قانونية دولية أسهبت في تناول النظام القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية هذا الأخير، لكن الشاحن وهو الطرف الآخر في العقد على عكسه لم يحض بكل هذه التفصيلات وهو الطرف الضعيف والأولى بالرعاية في العلاقات القائمة فيما يتعلق بنقل البضائع بحرا، لذلك جاءت الاتفاقيات الدولية البحرية وعلى رأسها اتفاقية بروكسل لسندات الشحن 1924، وقد ظهرت هذه الأخيرة لتحقيق عملية التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين نتيجة لطغيان الفئة الأخيرة على مصالح الفئة الأولى من خلال شروط الإدعان التي تتضمنها سندات الشحن.

وبالفعل فإن مسؤولية الناقل هي المسألة المركزية لعقد النقل أما الأطراف الآخرين فقد أهملهم التشريع نوعا ما وبهذا فإن القانون البحري لم ينظر بجدية لمسؤولية الشاحن كموضوع دراسة بالرغم من كونه موضوع لا يمكن تجاهله أو إهماله.

فالفقهاء في مجال القانون البحري استخلصوا أهميته واعتبروه أحد المسائل الحساسة لقانون النقل البحري الحديث ، ومن البديهي أن الشاحن هو أحد أطراف عقد النقل وبهذا فلديه حقوق، ولكن بالمقابل تقع على عاتقه التزامات وبدون القيام بها فإن عملية النقل تتعطل ولا تتحقق وبالتالي تقوم مسؤوليته.

وعليه وقبل التطرق لمسؤولية الشاحن يجب التعرف أولا على الشاحن على اعتبار أن معرفته مسألة مهمة وجوهرية نستطيع من خلالها تحديد المسؤولية على الشخص الذي يتخذ هذه الصفة ويكون طرفا أساسيا في عقد النقل البحري، وفي هذا الخصوص يقسم الأستاذ:

« antoine vialard » ثلاثة أشخاص يمكن أن يطلق عليهم تسمية شاحن وهم: مالك البضاعة الطرف الأصلي في العقد والشخص الذي يقوم بالعمليات المادية لشحن البضائع والشخص الذي يكون وسيطا بين مالك البضاعة المراد إرسالها والناقل، فالأول هو الشخص الذي يبرم عقد نقل بحري مع الناقل بغرض إيصال بضاعة إلى المرسل إليه، وهذا الشخص يعتبر بلا منازع هو الشاحن فكل النصوص المتعلقة بالنقل البحري تأخذ بهذا المفهوم فالمادة الأولى فقرة "أ" من اتفاقية بروكسل 1924 لم تعرف الشاحن، وانما تحدده على أنه طرفا في العقد،أما المادة الأولى فقرة 3 من اتفاقية هامبورغ تنص على أن مصطلح الشاحن يدل على: "كل شخص يقوم بإبرام عقد نقل بضائع عن طريق البحر مع الناقل، سواء بنفسه أو بواسطة شخص آخر وكيلا عنه يتصرف باسمه ولحسابه[1].

ويمتد المعنى إلى كل شخص تكون البضائع المسلمة للناقل باسمه أو بواسطة وكيلا عنه يتصرف باسمه ولحسابه.

أما قواعد روتردام كانت أكثر اختصار بتعريفها للشاحن على أنه: "ذلك الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقلّ، (المادة الأولى فقرة 08)، كما يمكن أن يجمع الشاحن بين صفة الشاحن ومستأجر السفينة، وتتجسد هذه الحالات في استئجار السفينة على أساس الرحلة أو بعض استئجارات السفينة لمدة معينة.

أما الشخص الثاني هو الذي يقوم بأعمال مادية في عمليات شحن البضائع ولكن الشاحن لا يقوم بنفسه بهذه العمليات المادية وإنما في أغلب الأحيان فإن مؤسسات الرفع هي التي تقوم بهذه العملية، وهذه المؤسسات ليست لها صفة الشاحن لأنها لم تقم بإبرام عقد النقل،

[1] سعيدي مصطفى : مسؤولية الشاحن بين نصوص القانون البحري والاتفاقيات الدولية، مداخلة غير منشورة، ألقيت خلال الملتقى الوطني الأول حول النقل البحري للبضائع(سلسلة المسؤوليات) ، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، يوم 20- 22 ماي، 2014-2015، ص 2- 3

والشخص الثالث هو الوسيط بين مالك البضاعة والناقل مثل وكيل الحمولة ليس لديه صفة من يمثله هو الشاحن، وعليه في حالة خطأ وكيل الحمولة إذا لم يتجاوز سلطاته فإن مسؤولية الشاحن تكون قائمة، أما إذا لم يكن هذا الوسيط لديه وكالة مثل الوكيل بالعمولة في هذه الحالة فهو يتصرف بصفته شاحن، ويظهر كذلك في سند الشحن[1].

أما التشريع الجزائري فلقد افتقرت أغلب الدراسات المتخصصة في مجال القانون البحري إلى التعريف به بدقة ووضوح حيث أنه لم يرد أي تعريف له وهذا ما أدى إلى ظهور عدة تعريفات فقهية.

والخلاصة يمكن تعريف الشاحن على أنه الشخص الذي يبرم عقد نقل بضائع خاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر، وهو قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا خاصا أو عاما، ويمكن له أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو عن طريق وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد وهو ما يعرف بوكيل الشحنة، وعليه فالحديث عن مسؤولية الشاحن والتي هي محور دراستنا قد تثير جدلا كبيرا وقد تؤدي إلى طرح العديد من الإشكاليات، لذلك تنطلق إشكالية هذه الدراسة من فرضية أساسية تتمثل في أن عقد النقل البحري للبضائع كغيره من العقود، ينبغي أن يضبط بإطار قانوني دقيق يحدد فيه حدود مسؤولية كل طرف، ومن ذلك تحديد مسؤولية الشاحن البحري، وللإجابة على مدى صحة هذه الفرضية ينبغي الإجابة على الإشكالية التالية:

ما هي الأحكام القانونية الموضوعية والإجرائية المنظمة لمسؤولية الشاحن البحري في عقد النقل البحري للبضائع؟.

وهذه الإشكالية تنبثق عنها عدة تساؤلات فرعية كما يلي:

– إذا قلنا بأن مسؤولية هذا الأخير تقوم بمجرد عدم تنفيذه لالتزاماته التعاقدية فما هو نوع التزاماته للقول بقيام مسؤوليته؟.

– وما هي الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية؟.

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق ، ص3.

- وإذا قامت فعلى أي أساس؟.

- وما هو نطاقها ومجالها؟.

- وكيف يستطيع هذا الأخير أن يتخلص من المسؤولية؟.

- وإذا لم يستطع فهل له أن يستفيد من تحديد قانوني لها؟.

- من هم المدعون ضد الشاحن وما هي صور الدعاوى التي يمكن رفعها ضده؟.

- ما هي الآثار المترتبة على دعوى المسؤولية؟.

إن دراسة هذا الموضوع والإجابة على هذه التساؤلات الكثيرة كان له أسباب وأهداف، فأهم سبب دفعنا لاختيار هذا الموضوع ، الأهمية البالغة لعقد النقل البحري في حد ذاته وخاصة من الناحية العملية، وأهمية هذا النوع من العقد بالنسبة للجزائر سيما وأنها دولة شاحنة بامتياز، فضلا على موقعها الجغرافي الهام المطل على البحر الأبيض المتوسط ، أما من الناحية الشخصية فسبب الاختيار هو افتقار المكتبة القانونية للدراسات المتخصصة في مجال القانون البحري وخصوصا موضوع مسؤولية الشاحن وذلك ما شجعنا كباحثين لإضافة ما أمكن إضافته لرصيد المكتبة وإثرائها سيما وأن الموضوع لم ينل القدر الكافي من الدراسة والتحليل.

حيث تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مسؤولية الشاحن وذلك من خلال التطرق لالتزاماته في عقد النقل البحري والإحاطة بمختلف الأحكام التي تنظم مسؤوليته في حالة إخلاله بالتزاماته التعاقدية كتحديد مجال المسؤولية وإجراءات رفع الدعوى وآثارها وغيرها...

كذلك من الناحية العملية نجد أنه ليس كل من يحمل صفة الشاحن على علم بما له من حقوق وما عليه من التزامات أو على إطلاع على ما هو مستحدث وجديد في مجال عالم النقل والتجارة الدولية وخاصة بعد ظهور التجارة الالكترونية.

إضافة إلى كثرة التزامات الشاحن وتبعثرها بين نصوص القانون البحري والاتفاقيات الدولية وتنوع علاقات هذا الأخير بمناسبة إنجاز عقد النقل البحري، لذلك حاولنا من خلال هذه الدراسة جمع وترتيب التزاماته من جهة وإبراز مجال ونطاق مسؤوليته من جهة أخرى.

ومن أجل إثراء هذا الموضوع واكتشاف خباياه استعنا كباحثين بالدراسات السابقة والتي تكاد تكون منعدمة فهي قليلة جدا وكلها تتناول الناقل من بينها:

* عباس سامية "التزامات الشاحن في عقد النقل البحري"، رسالة ماجستير.

* بسعيد مراد "عقد النقل البحري وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه.

وككل بحث تلقينا صعوبات، هذه الأخيرة لا تختلف في جوهرها عن تلك المألوفة لدى جل الباحثين منها:

– نقص الدراسات الميدانية والمتخصصة المهتمة بهذا الموضوع على اعتباره موضوعا جديدا من جهة، وتعقد العمليات المينائية في حد ذاتها وخصوصيتها خاصة الجانب القانوني منها من جهة أخرى.

– صعوبة الحصول على المعلومات المطلوبة في الميناء.

– ضيق الوقت الذي أدى إلى نسبية الإلمام بالموضوع.

– ندرة كبيرة في الكتب والمقالات والمجلات حول هذا الموضوع فكلها تتناول الناقل.

وعليه ولبلوغ الغاية من هذه الدراسة وللإجابة على الإشكالية المطروحة عالجنا الموضوع متبعين في ذلك المنهج التركيبي (الوصفي، التحليلي، والمقارن)، وذلك عند استعراض بعض المفاهيم المتعلقة بعقد النقل (الشاحن، الناقل، المرسل إليه، عملية الشحن، التفريغ...)، وكذا من خلال إبراز التزامات الشاحن وتحديد نوع وطبيعة مسؤوليته وأساسها ...، والمنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية لاسيما نصوص قواعد الاتفاقيات الدولية

، والمنهج المقارن من خلال استقراء نصوص الاتفاقيات الدولية الثلاثة (اتفاقية بروكسل هامبورغ، روتردام) ومقارنتها بنصوص القانون البحري الجزائري.

وتماشيا مع هذا المنهج وحرصا على الإلمام بأحكام مسؤولية الشاحن من جميع الجوانب قسمنا الدراسة إلى فصل تمهيدي يتناول التزامات الشاحن بنوعيها حيث تضمن هذا الفصل مبحثين: الأول بعنوان: الالتزامات المتعلقة بالبضاعة والثاني بعنوان الالتزامات المتعلقة بدفع الأجرة.

وفصل أول تحت عنوان مجال مسؤولية الشاحن البحري حيث قسم بدوره إلى مبحثين الأول خصص للنطاق الشخصي والثاني خصص للنطاق المادي.

وفصل ثاني تحت عنوان التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن ودعوى المسؤولية ، وقد قسم إلى مبحثين الأول تناول التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن والثاني تناول دعوى مسؤولية الشاحن ، وقد تم اعتماد هذه الخطة على أساس أن موضوع الدراسة هو مسؤولية الشاحن وبما أن المسؤولية مرتبطة بالالتزامات فلا يمكن الحديث عن المسؤولية قبل التعرف على الالتزامات، لذلك كان لزاما أن تتضمن الخطة فصل تمهيدي مطول قليلا وذلك نظرا لكثرة وتبعثر التزامات الشاحن.

فصل تمهيدي

يقع على عاتق الشاحن بموجب عقد النقل البحري التزامات عديدة يمكننا تقسيمها إلى نوعين:

التزامات تتعلق بالبضاعة محل النقل، والنوع الثاني هو الالتزامات المالية المتمثلة في دفع أجرة الحمولة.

وتجدر الإشارة إلى أن النصوص قليلة في هذا الشأن، فضلا على أنها مفسرة لإرادة المتعاقدين، مما أفسح المجال للشروط الاتفاقية والعادات البحرية.[1]

كما أن كل من معاهدة بروكسل وهامبورغ جاءتا خاليتين من تنظيم التزامات الشاحن اللهم إلا من بعض الأحكام الخاصة بالتزامه بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل بشأن البضائع الخطرة.

لكن خلو المعاهدتين من النص على التزامات الشاحن لا يعني عدم وجودها حيث أن أحكام الاتفاقيتين قد وضعت مفترضة وجود هذه الالتزامات.[2]

وعليه ومن خلال هذا الفصل التمهيدي سنبحث عن المركز القانوني للشاحن من خلال تحديد التزاماته التعاقدية، وهذا الشطر مهم جدا لأنه يمكننا من معرفة نوع التزامات الشاحن.

حيث تضمن هذا الفصل التمهيدي مبحثين:

المبحث الأول يتناول الالتزامات المتعلقة بالبضاعة والمبحث الثاني يتناول الالتزامات المتعلقة بدفع الأجرة.

وهذا كله ضمن قواعد الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري.

---

[1] د / مصطفى كمال طه : أ ساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2006، ص209.

[2] عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 07 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2007، ص103.

المبحث الأول: الالتزامات المتعلقة بالبضاعة.

يلتزم الشاحن اتجاه الناقل بالتزامات الغرض منها حماية البضائع موضوع النقل، وتبرز أهمية هذه الالتزامات ليس فقط بالنسبة للشاحن الذي يريد حماية بضائعه من التلف أو الهلاك، ولكن أيضا بالنسبة للناقل إذ أنها تمكنه من الإفلات من المسؤولية في حالة تخلف الشاحن عن القيام بها إذا اقتضى الأمر[1] أو في حالة إهمال أو خطأ من جانب الشاحن.

وعليه سنتطرق لهذه الالتزامات من خلال أربعة مطالب.

المطلب الأول: الالتزام بتهيئة البضاعة للنقل.

نظرا لأهمية النقل البحري وخصوصيتة ،لاسيما مخاطر البحر وطول المسافة والكمية المعتبرة للبضائع التي تخصص لها أداة نقل كبيرة ، جعل مهمة تسليم البضائع للناقل من دون مراعاة الشروط أمرا غير كاف لسلامة البضائع ، فلابد أن يكون تقديمها له معدا وفق القواعد المتعارف عليها من أجل سلامتها ، وحفاظا على حقوق مستحقيها، ويكون تهيئة البضاعة للنقل من خلال القيام بعملية التغليف والتحزيم ، وكذلك وضع العلامات على البضاعة.

الفرع الأول:عملية التغليف والتحزيم.

يعرف التغليف بأنه عملية وضع البضاعة داخل "كراتين" أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل.[2]

[1] سوزان علي حسن : عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الواسطة)، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2004، ص104.

[2] عبد القادر العطير،باسم محمد ملحم : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة، عمان، ط1، 2009، ص332.

ومن أهداف التغليف الحفاظ على سلامة البضائع والأشخاص وأيضا لعدم الإضرار بالبضائع الأخرى المملوكة للغير، حيث أن الغالب أن يشحن عدة شاحنين حمولتهم في سفينة واحدة، بل أن حاوية واحدة ممكن أن تحتوي على وحدات لعدة شاحنين.[1]

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد نظام خاص يحدد خصائص تغليف البضائع ما عدا ما يتعلق بالبضائع الخطرة.

وهذا الالتزام يعتبر جزء من شروط العقد الذي غالبا ما يشكل مصدرا للعديد من المنازعات أحيانا حتى الانطلاق في الرحلة البحرية، بسبب التحفظات التي يضفيها الناقل على سند الشحن من أجل التخفيف من مسؤولياته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب انعدام أو نقص التغليف، إلا أنه ومع ذلك لا يعتبر إعفاءا كليا فهو يبقى مسؤولا رغم عدم التغليف إذا أقدم أحدهم على سرقة البضاعة.[2]

أما التحزيم: فهو عملية إحاطة البضاعة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف حتى يصمد أمام المصاعب التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل، كما ينصرف التحزيم إلى ربط البضاعة على ظهر السفينة إذا كانت البضاعة منقولة على السطح.[3]

الفرع الثاني:عملية وضع العلامات على البضاعة.

يلتزم الشاحن بتعليم البضائع ،وذلك بوضع طابع وختم للعلامات الرئيسية والضرورية لتعريف البضائع، وعلى كل قطعة من البضائع أو على غلافها، بحيث أنه من الممكن أن يكون التعريف الناقص للبضائع سبب في عدم معرفة الناقل من هو المرسل إليه بالنسبة لكل طرد.[4]

---

[1] بسعيد مراد : عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، 2012، ص163.

[2] بوفنار بديعة : عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة المدرسة العليا للقضاء ، 2004-2007، ص47.

[3] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم : مرجع سابق، ص332.

[4] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص164.

وهذا ما نصت عليه المادة 755 ق ب ج، التي تشترط أن تكون علامات التعريف المتعلقة بالبضائع مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

وقد عرف المشرع الجزائري العلامة التجارية في المادة 02 من الأمر 06/03.[1]

فوضع العلامات الصحيحة له دور وأهمية في مجال النقل البحري .

وكذلك يعتبر من العلامات وضع البطاقات على البضائع المرزمة وهي تحمل مجموعة من البيانات توضع بطريقة لا تسمح بزوالها أثناء عملية النقل، ويجب أن تتضمن في بعض الحالات بيانات خاصة كعبارة « fragile » أو غيرها...

وهذه البطاقات ليست إلزامية لكنها موجهة لتذكير الناقل بإتباع معاملة خاصة لهذه البضائع[2].

المطلب الثاني: الالتزام بالتعريف بالبضاعة كتابة.

يقصد بذلك تقديم ما يلزم من البيانات الخاصة بالبضاعة في وثيقة الشحن مع مراعاة الصدق في التصريحات من جانب الشاحن بخصوص هذه البيانات.

الفرع الأول: تقديم البيانات في وثيقة الشحن.

لقد نص القانون البحري في المادة 753 ف 01 على أنه: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن".وقبل التطرق للبيانات محل النقل يجب التعرف على وثيقة الشحن التي تتضمن هذه البيانات.

لم يرد أي تعريف لوثيقة الشحن في اتفاقية بروكسل أما في قواعد هامبورغ فقد ورد تعريف لها في المادة 7/1، في حين قواعد روتردام فقد جاءت بـ 30 مصطلح من بينها ما جاء في

[1] الأمر 06/03 المتعلق بالعلامات التجارية الجزائرية ، المؤرخ في 19يونيو 2003 ، ج.ر، عدد 44 ، الصادرة في يونيو 2003 .

[2] – بوفنار بديعة، مرجع سابق، ص 48.

المادة 01 فقرة 14، "مستند النقل" ،ويعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل ...أما القانون البحري الجزائري فلم يعرفها وإنما عدد وظائفها في المادة 749 ق ب ج.[1]

الفرع الثاني: بيانات البضاعة محل النقل.

يقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالبضاعة المراد نقلها ،بحيث يسمح بتعيينها تعيينا كافيا والتعريف بها تعريفا نافيا للجهالة ومميزا لها عن غيرها، وقد عددت بإسهاب كل من قواعد روتردام تحت عنوان "تفاصيل العقد" في المادة 36 البيانات الواجب على الشاحن مراعاتها وكذا كل من المادة 15 من قواعد هامبروغ والمادة 3/ ثالثا من اتفاقية بروكسل ، 1924 والمادة 1/ ثالثا من اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968 بيانات وثيقة الشحن، أما المشرع الجزائري فقد نص عليها في المادة 752 ق ب ج.

إلى جانب ذلك هناك مستندات ووثائق يجب على الشاحن تهيئتها لترافق البضاعة ،ويقصد بذلك الوثائق التي توجبها مختلف الإدارات ، كإدارة الضرائب، الشرطة، الجمارك، الصحة، ومن بين هذه المستندات: وثيقة التأمين والفاتورة وشهادة المنشأ أو المصدر، شهادة النوع، شهادة الإضراب، ترخيص التصدير وشهادة الخبرة والتحليل[2] .

الفرع الثالث: الصدق في التصريحات.

يجب على الشاحن إضافة إلى الإدلاء بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة محل عقد النقل تقديمها على أساس تصريح كتابي، كما يلتزم بأن تكون هذه البيانات صحيحة وحقيقية وهذا نظرا لما تكتسيه من أهمية، لذلك أجمعت النصوص القانونية الدولية والداخلية على وجوب صدق الشاحن في التصريحات حيث نصت المادة 31 من قواعد روتردام على هذا الالتزام.[3]

ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات، عدد وكمية ووزن البضائع ويكون بذلك مسؤولا أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن ذلك، المادة

[1] عباس سامية : التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، شهادة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2011، 2012، ص 27- 28

[2] بوفنار بديعة : مرجع سابق، ص 48 – 49.

[3] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص 166.

753 ف2 ق ب ج، وجزاء تقديم الشاحن لتصريحات كاذبة هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها م 810 ق ب ج،[1] لذلك يفترض في الشاحن أن يكون أمينا وصادقا في إفادته عن بيانات البضاعة لأن إثارة شك الناقل بصدق إفادته يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع وعدد ووزن وحالة البضاعة الأمر الذي يؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لوثيقة الشحن في المبادلات التجارية وإعاقة حركتها بين المصدر والمستورد.[2]

المطلب الثالث: الالتزام بتسليم البضاعة للناقل.

يبدأ تنفيذ عقد النقل البحري بتقديم البضائع من طرف الشاحن إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها إلى الجهة المتفق عليها، فهذا الالتزام يوازيه بالضرورة التزام الناقل باستلام البضائع وانتقال حيازتها إليه فيكون مسؤولا عنها.

ويتحدد مدى هذا الالتزام وفقا للشروط المتفق عليها في العقد أو بمقتضى العرف السائد في ميناء الشحن.[3]

ويقتضي التزام الشاحن تسليم البضاعة للناقل إحضاره البضاعة في الوقت المحدد [4] وفي المكان المتفق عليه كخطوة أولى، ثم القيام بشحن البضاعة على ظهر السفينة إذا ما وجد اتفاق يقضي بقيام الشاحن بهذه العملية بدلا من الناقل كخطوة ثانية مع التزام الشاحن بإعطاء التعليمات حول ترتيب البضاعة ورصها داخل السفينة كخطوة ثالثة.

---

[1] الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لأ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 الصادرة في 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1988، ج ر عدد 47، الصادرة في 27 يونيو 1998، وبالقانون رقم 10- 04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010، ج ر ، عدد 46 الصادرة في 18 أوت 2010.

[2] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم : مرجع سابق، ص 263 - 264.

[3] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص162.

[4] طالب حسن موسى : القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط3، 2012، ص158.

الفرع الأول: الالتزام باحترام أوقات وأماكن تسليم البضاعة للناقل.

يتوجب أن يقوم الشاحن أو ممثل عنه بإحضار البضاعة التي يطلب شحنها في الزمان والمكان المتفق عليهما مع الناقل، وهو ما نصت عليه المادة 772 ق ب ج.

ومن المحتمل أن يحدد زمان التسليم باليوم والساعة إلا أنه كثيرا ما يتم الاتفاق على ضرورة التسليم قبل مدة محددة من موعد الإبحار حتى يتسنى شحن البضائع فيها من دون تعطيل الرحلة.

أما مكان التسليم فيمكن أن يتم لدى مكتب الناقل أو في مخازن الشاحن ولكن الاتفاق على التسليم في ميناء الشحن هو العرف السائد، وفي حالة عدم ذكر المكان والزمان يتم إتباع ما يقضي به العرف السائد في ميناء الشحن.[1]

لكن يمكن طبقا للمادة 1/112 من قانون 98-10 أن توضع البضاعة في مخازن ومساحات الإبداع المؤقت في انتظار القيام بالإجراءات الجمركية[2].

وعليه وجب على الشاحن احترام المواعيد ، ذلك أن الإخلال بالأوقات أو الأماكن يرتب مسؤولية على عاتق هذا الأخير من جهة، ويترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية بالنظر إلى أهمية الشحنة واحتياج شحنها إلى وقت طويل[3]، وعرقلة تنفيذ العقد بصفة عامة.

ومن جهة أخرى التسبب بأضرار اقتصادية للناقل من جراء تأخر إقلاع السفينة فتحدث الفوضى ويرتبك النظام داخل الميناء مؤديا إلى الازدحام وإعاقة الحركة الملاحية المنتظمة.

وكجزاء على تأخر الشاحن في تنفيذ التزامه بتسليم البضائع للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما وجب عليه تعويض الناقل بشرط أن لا تزيد قيمة هذا التعويض عن مقدار الأجرة المستحقة للنقل.[4]

---

[1] هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2001، ص262.

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 34.

[3] هاني دويدار : مرجع سابق، ص 262.

[4] سوزان علي حسين : مرجع سابق، ص 92 .

الفرع الثاني: الالتزام بعملية الشحن.

عند إحضار الشاحن البضاعة المتفق عليها تجري عملية الشحن على ظهر السفينة، وقد كان الالتزام بشحن البضاعة التزاما واقعا على الشاحن ومنه استمد اسمه إلا أن المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية الحديثة أصبحت تحمل هذا الالتزام للناقل لتوافر الوسائل والخبرة لدى هذا الأخير.[1]

غير أن قواعد روتردام أعادت في المادة 2/13 إمكانية تولي الشاحن من جديد بموجب اتفاق بينه وبين الناقل أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها على أن يذكر ذلك في العقد.

فيا ترى ما المقصود بعملية الشحن؟ وما هو الفرق بين الشحن والتفريغ؟.

أولا: تعريف الشحن.

يقصد بالشحن عملية رفع البضاعة من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة، فهو مجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة وهو بذلك يتميز عن الرص أو التحزيم الذي يقوم به الربان وينحصر في ترتيب البضاعة وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على ظهر السفينة.[2]

والشحن هو عملية معقدة تتم عبر مراحل:

1- يجب تحديد من المسؤول هل هو الناقل أو صاحب البضاعة في كل خطوة.

2- الوقت أو الزمن الذي يمنح للشاحن للشحن يطلق عليه مواعيد أو أيام الشحن.

3- تحدد نقطة انطلاق ومواعيد الشحن في عقد الاستئجار وفي حالة عدم وجوده بموجب النظام أو العرف أو الممارسات المستعملة في ميناء الوصول.

---

[1] عادل علي المقدادي : القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط1، 2009، ص 113 .

[2] وهيب الأسبر : القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص183.

4- تحسب مواعيد الشحن في حالة الغموض بأيام وساعات العمل ويتوقف حسابها خلال الوقت الذي تمنح فيه عمليات الشحن والتحليل لأسباب قد تتعلق إما بالسفينة وإما بالقوة القاهرة ،إما بطلب من سلطات الميناء وإما بسبب الأحوال الجوية التي تهدد البضاعة أو أمن العمل.

5- وقد تختلف أيام وساعات العمل من دولة إلى دولة فعرفيا أيام العمل لا تشمل الأحد والسبت في أروبا والولايات المتحدة الأمريكية لكنها في الدول العربية والمسلمة لا تشمل الجمعة والسبت وهذا هو المعمول به في الجزائر.[1]

وإذا لم يقم الشاحن بإتمام عملية الشحن في الميعاد المتفق عليه فإن العرف أو الممارسات في الموانئ تحدد ميعادا إضافيا يطلق عليه مهلة الانتظار اللاحقة ويدفع الشاحن عن هذا الميعاد الإضافي تعويضا للناقل، أما إذا انقضى الميعاد الإضافي دون أن يتم الشحن فإن الربان لن يغادر الميناء قبل إتمام عملية الشحن.[2]

ثانيا: تعريف التفريغ.

هو إنزال البضاعة من السفينة ،وتتم هذه العملية بحسب طبيعة البضائع إما بواسطة الروافع أو الأنابيب أو الخراطيم[3]، ويتولى الشاحن من حيث المبدأ عملية الشحن بينما يقوم المرسل إليه بتفريغ البضائع غير أن هذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام لذلك يمكن الاتفاق على أن يتولى الناقل عملية شحن البضائع .

وسواء كان الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو الناقل فيتولى القيام بهذه العمليات مقاول الشحن والتفريغ، وحتى لاتتأخر السفينة بانتظار الانتهاء من عمليات الشحن والتفريغ كثيرا

[1] بنيو أحسن : محاضرات غير منشورة في القانون البحري ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20اوت 1955 سكيكدة ، ألقيت على طلبة السنة الثالثة ليسانس حقوق، قسم القانون الخاص، سنة 2012-2013، ص25.

[2] بنيو أحسن : المرجع نفسه ، ص26.

[3] أو يتم التفريغ بالرافعات العائمة أو بأنابيب اذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول أو بمضخات اذا تعلق الأمر بحبوب وقد يتم بالأيدي ،واذا كانت السفينة راسية بعيدا عن الرصيف فيمكن الاستعانة بالمواعين .

ما تتفق على أن يتولى الربان التعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ بصفته وكيلا عن الشاحن الذي يتحمل تبعة المخاطر التي قد تنجم عن هذه العمليات[1].

الفرع الثالث: الالتزام بإعطاء التعليمات حول ترتيب البضاعة ورصها داخل السفينة.

يقع على الشاحن واجب إعطاء التعليمات الضرورية والخاصة بشحن البضاعة وكيفية تستيفها ورصها حسب طبيعتها استكمالا للالتزام بتسليم البضاعة وإخطار الناقل بالاستعدادات الخاصة عند الحاجة [2]، ذلك لمعرفة الشاحن الدقيقة ببضاعته مما تجعله في أفضل مركز للقيام بهذه الأعمال.

وقد أوجبت المادة 773 ق ب ج على الشاحن تقديم التعليمات للناقل والإشارة إليها كتابيا على البضاعة إن أمكن ذلك إذا تطلبت عناية خاصة لنقلها.

ويترتب على عدم احترام تعليمات الشاحن قيام مسؤولية الناقل خاصة إذا تعلق الأمر بالبضائع الخطرة.

إضافة إلى ذلك يجب على الشاحن الإشارة إلى الشروط الخاصة لحفظ البضائع كدرجة الحرارة مثلا في حالة البضاعة المجمدة (18 درجة مئوية) أو درجة حفظ الفواكه (ما بين 5 و7 درجات مئوية) ،أو رطوبة أو تبريد لاستمرار صلاحيتها.[3]

وقد أدرجت الاتفاقية الجديدة (قواعد روتردام) هذا الالتزام في المادة 29 تحت عنوان "واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات" في الفصل 7 المتعلق بواجبات الشاحن اتجاه الناقل.

[1] وهيب الأسبر : مرجع سابق، ص183.

[2] سوزان علي حسن : مرجع سابق، ص105.

[3] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص163.

المطلب الرابع: التزامات الشاحن عند نقل البضائع الخطرة.

يلتزم الشاحن بأن يخطر الناقل بنوعية البضاعة الخطرة أو القابلة للانفجار أو الالتهاب كما يلتزم أيضا بضرورة وضع تحذير على هذه البضاعة للتنبيه على خطورتها وبيان كيفية الوقاية منها.[1]

والبضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار لا تثير صعوبة في تحديد معناها ،أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريت، النفايات النووية ، وقد تكون خطرة بسبب الظروف التي توجد فيها كالمهربات أو المخدرات التي قد تؤدي إلى استيقاف السفينة.[2]

ويلتزم الشاحن بإخطار الناقل بطبيعة البضائع الخطرة حتى يكون لهذا الأخير الخيار في قبول نقلها واتخاذ ما يراه لازما من احتياطات وتدابير وقائية أو رفض القيام أساسا بعملية النقل.[3]

وعليه فهناك فرضين:

الفرض الأول: شحن بضائع خطرة دون علم الناقل بطبيعتها كما في حالة تقديم الشاحن للناقل طرود بها مواد خطرة دون أن يبين طبيعة محتوى الطرود ، ودون أن يكتب عليها ما يفيد خطورتها وهنا يجوز للناقل في كل وقت إخراج هذه البضائع الخطرة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها.

الفرض الثاني: شحن بضائع خطرة بعلم الناقل بطبيعتها وموافقته على شحنها وهنا لا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا كانت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة.[4]

---

[1] عدلي أمير خالد : عقد النقل البحري، أحكام وقواعد، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006، ص52.

[2] عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص324.

[3] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي : القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ،2010 ، ص 321 – 322.

[4] عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص325.

وتجدر الإشارة إلى أنه ونظرا لخطورة البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار ليس فقط على البضائع والشحنات الأخرى وإنما حتى على السلامة الجسدية للأشخاص فقد تم وضع إجراءات خاصة لنقل هذا النوع من البضائع.

المبحث الثاني: الالتزامات المتعلقة بدفع الأجرة.

تتعدد التزامات الشاحن، غير أن الالتزام الرئيسي والبارز يبقي الالتزام بدفع الأجرة مقابل قيام الناقل بنقل البضاعة وهو الالتزام الوحيد الذي يظهر في التعريفات الواردة في عقد النقل البحري، أما باقي التزاماته فلا تبرز إلا بمراجعة مختلف النصوص القانونية.

وقد تطلب لدراسة الالتزامات المالية للشاحن التطرق إلى عدة مسائل توضيحية بدءا من تعريف الأجرة وأساس تحديدها وحالات وجوب دفعها من عدم دفعها وصولا إلى ضمانات الوفاء بها كما يلي :

المطلب الأول: الأحكام العامة للأجرة.

تتميز الأجرة بخصوصية لأنها تثير العديد من المسائل الهامة النابعة أصلا من تميز عقد النقل البحري عن غيره من العقود وما يطرأ على الرحلة البحرية وتأثير ذلك على الاعتبارات التي تؤثر في تحديدها وطرق الوفاء بها ولذلك وجب التطرق لتعريفها كما يلي:

لقد نص القانون البحري الجزائري على التزام الشاحن بدفع الأجرة في نص المادة 738 ق ب ج يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة.

فالملاحظ هو أن الأجرة لم تحض بتعريف لها في القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية إلا في المادة 1/ 28 من قواعد روتردام وتعني "الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل"، وفي المادة 42 التي أشارت إلى:

"الأجرة المدفوعة سلفا" وفيما عدا هذين النصين لم يرد أي ذكر لها في الفصل 07 المعنون "واجبات الشاحن اتجاه الناقل" أو في المادة 36 تحت عنوان "تفاصيل العقد".[1]

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص47.

هذا وإن عجز المشرع على إعطاء تعريف للأجرة فإنه بالمقابل نجد الفقه باعتباره مولعا بإعطاء تعريف لكل ما يسوده الغموض فقد ظهرت العديد من التعاريف منها:

* الأجرة: هي القيمة المالية المحددة وفقا لبنود عقد النقل البحري الذي يجب على المرسل دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة ويتعارف عليها بالمصاريف « les frais ».[1]

وتسمى أجرة النقل البحري في القانون الأردني "بالنولون" وهي تسمية ترددت كثيرا في قانون التجارة البحرية العثماني.

وقد أجمع كذلك الكتاب الفرنسيون والأمريكيون على تعريف الأجرة بطريقة مشابهة، فهي حسب الفقيه « bouvier »، "كل مكافأة أو معاوضة مدفوعة من أجل استعمال السفن"

الفرع الأول: أساس تحديد الأجرة.

غالبا ما تثور مشكلة بشأن أجرة النقل ذلك لأن تحديدها يكون عادة منظما في لوائح الناقل وشروطه، حيث ينص القانون البحري في المادة 1/797 على أنه: " تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف".

هذا وإن نص القانون البحري على وجود التزام بدفع الأجرة في هذه المادة إلا أنه لم يتطرق إلى أسس وكيفيات التحديد وهذا الصمت يقودنا إلى العديد من الاستنتاجات:

* أن المشرع الجزائري قد ترك مجالا مفتوحا لحرية التفاوض في الأجرة بين الناقل والشاحن وهذه الحرية مقيدة بقانون العرض والطلب الذي تفرضه سوق النقل.

* أنه غالبا ما تحدده رسوم النقل مسبقا وخلال المؤتمرات الدولية البحرية وهي الأخرى مبنية على أساس قانون العرض والطلب [2]، وعليه فمبدئيا يحدد مبلغ أجرة النقل اليوم من دون قيد من قبل الأطراف، أما عمليا فبتسعيرة الناقل المحددة على أساسا اقتصادي.

[1] بوفنار بديعة : مرجع سابق، ص49.

[2] بوفنار بديعة : المرجع نفسه ، ص50.

فإذا لن يتضمن العقد مثل هذا الاتفاق فإن الأجرة تتحدد بالعرف السائد في الميناء أو بأجرة المثل وقت إبرام العقد.[1]

وفي كل الأحوال فإن تحديد الأجرة في عقد النقل البحري أمر لا يخلو من الاعتماد على عناصر اقتصادية ذات أهمية في تحديد الأجر، فقد يتم تحديده إما بمبلغ شامل عن البضاعة المنقولة[2]، أو على أساس الوزن حيث يتم الاتفاق على دفع مبلغ معين عن كل طن أو كيلوغرام من البضاعة، أو حسب حجم البضاعة حيث يتفق على مبلغ معين عن كل متر مكعب،[3] أو هكتولتر كما في السوائل، أو بالاثنين معا كما في الخشب أو بالعدد كما في السيارات أوعلى أساس التصريح بقيمة البضاعة كما في المجهورات والسبائك واللوحات الفنية وما ماثلها.

أما عند استئجار السفينة فتحدد الأجرة إما بالسفرة وعدد السفرات وإما بالمدة مثل أسبوع أو شهر ...[4]

الفرع الثاني: الملتزم بدفع الأجرة.

كقاعدة عامة فإن الشاحن هو المدين الأصلي بالوفاء بالأجرة باعتبارها أحد الالتزامات الجوهرية الناشئة عن عقد النقل الذي قام بإبرامه مع الناقل.[5]

ومع ذلك فإن هذه القاعدة لا تقوم على إطلاقها في الواقع العملي [6] لأنه يجوز الاتفاق بين الشاحن والناقل على استحقاق الأجرة عند الوصول وهذا الاتفاق من شأنه أن يؤدي إلى التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل.[7]

---

[1] محمد فريد العريني، محمد السد الفقي : مرجع سابق، ص324.

[2] عادل علي المقدادي : مرجع سابق، ص114.

[3] عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص326.

[4] طالب حسن موسى : مرجع سابق ، ص159.

[5] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي : مرجع سابق، ص325.

[6] عباس مصطفى المصري : المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص215.

[7] عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص327.

وينتج عن ذلك أن المدين بالأجرة ليس بالضرورة مبرم عقد النقل فتتنوع هوية المدين حسب الأوضاع بحيث يجد دائن الأجرة نفسه في حضور عدة مدينين.

أولا: دفع الأجرة عند الوصول وقبول المرسل إليه استلام البضاعة.

نص القانون البحري الجزائري على الالتزام بدفع الأجرة بعبارات واضحة في المواد 738، 791، 796، 797 ق ب ج (الشاحن مدين، المرسل إليه مدين).

ومفاد هذه النصوص أن المرسل أو الشاحن هو في الأساس المدين بأجرة النقل إلا إذا اتفق على غير ذلك وقبل المرسل إليه استلام البضاعة وكانت الأجرة واجبة الدفع في مكان الوصول ، ففي هذه الحالة ينتقل الالتزام بدفع الأجرة إلى ذمة هذا الأخير [المرسل إليه] [1]، الذي يصبح ملزما ليس فقط بأداء الأجرة المتفق عليها بل أيضا بأداء أية مصاريف قد تحملها الناقل بمناسبة النقل كالرسوم الجمركية مثلا ومصاريف التخزين [2]، كما يجوز للناقل في هذه الحالة العمل على إيداع البضائع لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقلها أو تقديمه ضمانا بذلك وهذا ما نصت عليه المادة 792 ق ب ج.

وعليه إذا قبل المرسل إليه استلام البضاعة وأوفى للناقل أجرة النقل أخلى الشاحن من التزامه بدفع الأجرة.

وجدير بالذكر أن الناقل يستطيع أن يتمسك في مواجهة الشاحن بما لا يمكن أن يتمسك به ضد المرسل إليه والذي لم يكن طرفا في عقد النقل وإنما صاحب مصلحة في المجموعة العقدية.[3]

ثانيا: دفع الأجرة عند الوصول ورفض المرسل إليه استلام البضاعة.

---

[1] عرفت اتفاقية الأمم المتحدة حول نقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ) المرسل إليه على أنه "الشخص الذي له الحق في استلام البضائع" ، وحسب قواعد روتردام هو "الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني".

وقد أورد المشرع البحري الجزائري في المادة 784 كيفية التعرف عليه.

[2] سوزان علي حسن : مرجع سابق، ص99.

[3] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص194.

نصت المادة 799 ق ب ج على أنه: "إذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة أو لم يتقدم لاستلامها، أو كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع".

أما المادة 795، ق ب ج فتنص على أنه: "إذا لم تسحب البضاعة خلال شهرين من وصول السفينة إلى الميناء يجوز للناقل بيع البضاعة" ، ونصت المادة 796 ق ب ج على أنه: "إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها عد الشاحن مسؤولا عن الباقي".

مفاد هذا النص أنه في هذه الحالة لا يعد الشاحن مسؤولا إلا بتوفر 03 شروط:

1- في حالة وجود شرط يقضي بدفع الأجرة عند الوصول ورفض المرسل إليه تسلم البضاعة.

2- القيام بإجراءات البيع.

3- عدم كفاية المبلغ المحصل عليه من عملية البيع.

وبتوفر هذه الشروط تقوم مسؤولية الشاحن في استيفاء دين الأجرة مباشرة باعتباره الملتزم الرئيسي في عقد النقل.

وعليه فالمشرع وحرصا منه على عدم ضياع حق الناقل في الحصول على أجرته قرر له القيام بإيداع البضاعة في المستودع في حالة رفض المرسل إليه استلامها وأكثر من ذلك قرر له القيام ببيعها إذا لم تسحب خلال أجل شهرين.

وإذا كان ذلك غير كاف مكن له من الاحتفاظ بالرجوع على الشاحن بما لم يستوفيه من المرسل إليه أو من ثمن البضاعة المبيعة.

المطلب الثاني: حالات استحقاق الأجرة من عدمها.

الأصل وفقا للقواعد العامة أنه إذا نشأ العقد صحيحا فقد أصبحت له قوته الملزمة، ووجب على المتعاقدين تنفيذ ما التزما به [1]، وتطبيقا لذلك يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل طالما أوفى الناقل بالتزامه بنقل البضاعة سليمة وفي الميعاد إلى ميناء الوصول ومع ذلك فقد يعترض النقل حوادث تؤدي إلى عدم تمام تنفيذه مما يؤثر على التزام الشاحن بدفع الأجرة ، والسؤال الذي يتبادر إلى الذهن هل الأجرة مستحقة[2] للناقل أيّا كانت الحوادث؟ أم أن هناك حالات لا توجب فيها الأجرة؟.

الفرع الأول: حالات استحقاق الأجرة.

لقد نظم المشرع الجزائري حق الناقل في الأجرة وحالات عدم استحقاقها في المواد 777، 798، 799، 800، 801 ق ب ج ، وهي مواد قليلة ولا تحيط بكل الجوانب التي قد تتعرض لها البضاعة أثناء نقلها.

فالناقل يستحق الأجرة في الحالات التالية:

1- في حالة البضائع التي يقرر الربان إلقائها في البحر لأجل النجاة العامة تحت شرط المساهمة،[3] مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة والتي تقضي بتعويض الشاحن عن هذه البضائع وفقا لسعرها السائد عند شحنها.[4]

2- يستحق الناقل الأجرة عن المسافة التي قطعتها السفينة إذا تم انقاد أو استرجاع البضائع المفقودة، إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يتحصل على أية فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه، المادة 799 ق ب ج، ونصت المادة 688 ق ب ج على كيفية حسابها.

---

[1] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي : مرجع سابق، ص325.

[2] وفقا للمادة 107 من القانون المدني يجب أن ينفذ العقد طبعا لما اشتمل عليه وبحسن نية ولا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب بل يتناول ايضا ماهو من مستلزماته وفقا للقانون ، العرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام.

[3] الفقرة 2 من المادة 801 ق ب ج، المعدل والمتمم.

[4] تفسير ذلك أن الشاحن يحصل على تعويض عن البضاعة الملقاة تقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ، فكأن البضاعة قد وصلت حكما ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجرة نقلها.

3- في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى سواء كان الناقل سببا في التوقف أو لا المادة 777 ق ب ج.

4- تستحق أجرة الحمولة من جراء الأخطار البحرية إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن طبقا لمقتضيات المادة 798 ق ب ج.

هذا وقد جرى العمل على أن يدرج الناقل في وثيقة الشحن التي يصدرها شرط "الأجرة مستحقة أيا كانت الحوادث".

ويقصد بشرط استحقاق الأجرة أيا كانت الحوادث ذلك الشرط الذي يتم إدراجه في سند الشحن ويكون مقتضاه استحقاق الناقل أجرة النقل بمجرد بدء تنفيذ عقد النقل مهما وقع من حوادث وأيا كان تأثيرها على البضائع، بمعنى هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم وصولها لا يؤثر على حق الناقل في الحصول على الأجرة.

والجدير بالتوضيح أن الفقه والقضاء يعتبران هذا الشرط صحيح في ضوء معاهدة بروكسل 1924 التي تبطل شروط الإعفاء من المسؤولية فهذا الشرط يعد بمثابة نوع من التأمين يضمن فيه الشاحن للناقل الأجرة من مخاطر البحر ولكن دون الخطأ الواقع بفعل الناقل ذاته، بمعنى أن هذا الشرط لا يسري إذا كان عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالنقل نتيجة خطأ منه لأن خطأه يجيز للشاحن وفقا للقواعد العامة طلب فسخ العقد وبالتالي ينهار العقد برمته بما في ذلك هذا الشرط فضلا عن حقه في طلب التعويض فإذا بقي الالتزام بدفع الأجرة فإن ذلك يعد إثراء للناقل بلا سبب.[1]

الفرع الثاني: حالات عدم استحقاق الأجرة.

على عكس الحالات السابقة التي تظهر الارتباط بين تمام النقل وبين استحقاق الأجرة فإنه في حالة عدم التنفيذ وإتمام النقل بسبب فعل الناقل يحق للشاحن حرمان هذا الأخيرة من

[1] عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص330.

الأجرة وإلزامه بالتعويضات إن كان لها محل إذا لم تصل إلى ميناء الوصول أو وصلت ناقصة أو تالفة[1] في الحالات التالية:

1- لا يستحق الناقل أية أجرة إذا كان عدم تنفيذه لعملية النقل يرجع إلى خطئه وللشاحن أن يطلب فسخ العقد وتعويضه عما لحقه من ضرر بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التعويض حدود مسؤولية الناقل م 741 ق ب ج.

2- لا يستحق الناقل الأجرة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن م798 ق ب ج.

3- لا يستحق الناقل أية أجرة عن البضائع المفقودة بسبب إهماله في الحالات التالية:

* إذا لم يقدم سفينة صالحة للملاحة.

* إذا لم يزودها بالتسليح والتجهيز والتموين المناسب.

* إذا لم ينظف ويرتب ويضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع ويجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها ، وهي الالتزامات التي يجب على الناقل العمل عليها بعناية لازمة.[2]

4- لا يستحق أية أجرة من جراء إهماله في التزاماته بتحميل ورص البضاعة وصيانتها وحراستها ونقلها في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه أو الطريق المعتاد.

وهي التزامات يقوم بها الناقل بالعناية التامة.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا لم يستحق الناقل أي أجرة وجب على الشاحن إرجاع أجرة الحمولة التي دفعها مقدما طبقا لنص المادة 801 فقرة 1 ق ب ج.

المطلب الثالث: ضمانات الوفاء بالأجرة.

[1] محمد عبد الفتاح ترك : عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2005، ص318.

[2] تنص المادة 800 ق ب ج على أنه: "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية التزاماته المذكورة في المواد 770 و773 و775".

يحدث أحيانا أن يجد الناقل صعوبة في الحصول على أجرة النقل ويكون ذلك في الغالب إما لأن المرسل إليه لم يحضر لاستلام البضائع أو حضر ورفض استلامها، لذلك راعى المشرع هذا الوضع وكفل للناقل ضمانات تمكنه من استيفاء أجرة النقل بالرغم من هذه الظروف وتتلخص هذه الضمانات في منح الناقل الحق في حبس البضائع التي في حوزته تمهيدا لبيعها واستيفاء أجرة النقل، كما كفل له كذلك حق امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المصاريف التي يكون قد تحملها بمناسبة النقل.

الفرع الأول: حق الحبس.

يحق للناقل حبس البضاعة المشحونة ضمانا لاستيفاء دين الأجرة وهو في الحقيقة تطبيقا للقواعد العامة، حيث يحق له الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه حتى يتسلم أجرة النقل طبقا للمادة 792 ق ب ج.

كما خول المشرع للناقل العمل على إيداع البضاعة لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق من أجرة النقل أو تقديمه ضمانا أي كفالة عن كل ما دفعه الناقل عن البضائع وعن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف.[1]

والجدير بالتوضيح أنه وإن سمح المشرع للناقل برفض تسليم البضاعة للمرسل اليه حتى يتسلم الأجرة إلا أنه قيده بأن يتم إيداع البضائع في المستودعات مما يفهم أنه لا يجوز له حجز البضاعة في السفينة وإبقائها دون تفريغها بل عليه القيام بتفريغها وإيداعها في مكان آمن على نفقة وتبعة المرسل إليه مع اعلامه للشاحن و المرسل اليه بذلك ، واذا لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو لم تقدم كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع جاز للناقل بيع البضاعة بعد موافقة السلطات القضائية المختصة، وإذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريف إيداعها وبيعها عد الشاحن مسؤولا عن الباقي.[2]

الفرع الثاني: حق الامتياز.

[1] المادة 793 ق ب ج المعدل والمتمم.

[2] بسيعد مراد : مرجع سابق، ص200.

تقدم الامتيازات على البضائع على كل امتياز آخر عام أو خاص، فالناقل يتمتع بامتياز على البضائع المنقولة من أجل الحصول على أجرة النقل وملحقاتها وتشمل الأجرة: مصاريف السفر، المبلغ الذي يستحقه الناقل نظير التأخير في الشحن والتفريغ لأنه يعتبر أجرة إضافية، ويدخل فيها الحصة التي تتقرر للناقل على الشاحن بسبب الخسارة العمومية والمصاريف التي أنفقها الناقل على البضائع المشحونة ، ويكون لاحقا في المرتبة لبعض الديون وهي: المصاريف القضائية ، مصاريف حفظ البضاعة أو بيعها وتوزيع ثمنها، مصاريف التنفيذ، مصاريف إنقاذ البضائع ومكافأة الإسعاف، ومبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة ...

هذا الامتياز يبقى قائما بعد تفريغ البضاعة ولمدة 15 يوما.

فإن لم يرفع دعواه يسقط حقه ويصبح دائنا عاديا، وينقضي الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية (لا يعلم بامتياز الناقل)، ويظل امتياز الناقل قائما ولو أفلس الشاحن أو المرسل إليه.[1]

واستنادا لما سبق فإن محل الامتياز هو البضاعة، والمقصود هو عند بيع البضاعة يكون الثمن محلا لهذا الامتياز فيستوفي الناقل دينه أولا.[2]

[1] علي حسن يونس : العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة ، 1978، ص360- 361.

[2] طالب حسن موسى : مرجع سابق، ص161.

الفصل الأول

الفصل الأول: مجال مسؤولية الشاحن البحري.

كلّ إخلال من جانب الشاحن بالتزاماته يقوده إلى تحمل التبعة، ويكون من هذا المنطلق مسؤولا عن كل خطأ صدر منه أو من مندوبيه اتجاه من تسبب له في ضرر، وعليه فمسؤولية الشاحن تتميز بكونها ذات طابع خاص، لأنها قد تنشأ من مصادر متعددة، فقد تكون عقدية وذلك عند الإخلال بإحدى الالتزامات التعاقدية بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحري أو عقد بيع بضائع منقولة بحرا، كما يمكن أن تكون تقصيرية تقوم من قبل كل من لا تربطه به علاقة تعاقدية، ولكن أصابهم ضرر نتيجة خطأ يرجع إليه، كما يمكن أن تكون من دون خطأ في بعض الحالات

وقد سار كل من القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية وكذا القانون الفرنسي على نفس الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن ألا وهو الخطأ الواجب الإثبات وعلى المدعي إقامة الدليل على صدور الخطأ من جانب الشاحن أو من مستخدميه أو وكلائه والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر[1].

وتجدر الإشارة إلى أنّ المولود الجديد " **قواعد روتردام** " قد سارت على نفس الأساس وهو الخطأ الواجب الإثبات، حيث عرّفت المادة **1/30** منها الخطأ بأنه:" **إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية**".

ويتعلق الأمر بعدم تنفيذ أو سوء تنفيذ التزاماته التعاقدية ، فالشاحن تقوم مسؤوليته العقدية عن كل خسارة أو ضرر ناتج عن أفعال يقوم بها أو يغفل عنها الشخص الذي يعهد إليه بأداء أي من واجباته بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن [2]، ولا يسأل إلا عن الجزء من المسؤولية الذي يعود إلى خطئه أو خطأ الأشخاص المذكورين في المادة 30 من قواعد روتردام.

---

[1] د/ كمال حمدي : اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، قواعد هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997، ص 128.

[2] المادة 34 من اتفاقية روتردام.

وعليه فقد تطلبت دراسة مجال مسؤولية الشاحن مبحثين، خصص المبحث الأول للنطاق الشخصي للمسؤولية اتجاه بعض الأطراف الذين تربطهم بالشاحن علاقة معينة بمناسبة إنجاز عقد النقل أو أطراف آخرين أجانب تماما عن عقد النقل.

والمبحث الثاني خصص للنطاق المادي للمسؤولية الذي اشتمل على مسؤولية الشاحن عن الأفعال المتعلقة بالبضاعة وكذا المسؤولية عن الخطأ في التصريحات.

المبحث الأول: النطاق الشخصي

الأصل أن يتم إبرام عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن، ولكن باعتبار العمل الذي يقوم به الشاحن لا يقتصر على شخصه وأنه ليس وظيفة منظمة ومقننة بشروط تأهيل معينة فقد يتولاها أشخاص آخرون قد يكتسبون هذه الصفة، وبالتالي يكونون في وضعية مشابهة للشاحن مرتبطين معه بعلاقة معينة بهدف إنجاز عقد النقل مثل: الشاحنين الآخرين الذي يتقاسمون معه السفينة، حامل وثيقة الشحن، وإدارة الجمارك، بالإضافة إلى الأجانب تماما عن علاقة النقل، وهذا ما سنتناوله من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: المسؤولية اتجاه الغير المعني بعلاقة النقل.

يقصد بالغير المعني بعلاقة النقل [1] الأطراف الذين يتعامل معهم الشاحن بمقتضى عقد النقل كحامل وثيقة الشحن والشاحنين الآخرين الذين يتقاسمون معه السفينة وادارة الجمارك.

الفرع الأول: اتجاه حامل وثيقة الشحن.

يرتبط الشاحن مع الغير حامل وثيقة الشحن بعلاقات ذات طبيعة تعاقدية، نابعة من انضمامه إلى عقد النقل في الوقت الذي يقبل فيه بوثيقة الشحن، حيث تبدو مصالح هذا الأخير (حامل وثيقة الشحن) محمية جيدا بنصوص القانون، إذ يتم تعويضه في كل الأحوال من طرف الناقل، وفي حالة عدم صحة بيانات وثيقة الشحن تقوم مسؤولية الشاحن في مواجهة الغير حامل وثيقة الشحن ولا خيار لهذا الأخير سوى الرجوع على الشاحن لإخلاله بالتزامه المتعلق بالتعريف بالبضاعة كتابة وعدم احترام الالتزام بالصدق في التصريحات إذا كان الناقل مفلسا أو غير قادر على الدفع، أو لا يمكن تحديد هويته أو أثار كما جرت العادة حالة استثنائية تعفيه من كل مسؤولية[2].

---

[1] بمعنى آخر الأطراف التي هي خارج عقد النقل البحري غير أن لديهم علاقة مباشرة بالشاحن من أجل إنجاز وتنفيذ عقد النقل البحري.

[2] عباس سامية: مرجع سابق، ص 84.

غير أنّ الشاحن وحامل وثيقة الشحن يرتبطان في عدّة حالات بعقدين، فإضافة إلى عقد النقل يكون الطرفان مرتبطان بعقد بيع، وأمام هذا الاحتمال يتعين تحديد أي العقدين مصدرا للالتزام، وفي الحقيقة لا تثور صعوبة إلا إذا تعلق الأمر بالالتزام بعدم المطابقة الذي يقع على البائع، لأنّه قد لا يكون من السهل تحديد ما إذا كان عدم المطابقة راجعا إلى البضاعة نفسها أو إلى عملية النقل[1].

الفرع الثاني: اتجاه شاحنين آخرين.

إنّ العلاقة بين مختلف الشاحنين ذات طبيعة غير تعاقدية بلا منازع حتى وإن اجتمعوا بصورة غير مباشرة في نفس الرحلة البحرية، وتتعلق هذه المسؤولية بالأضرار التي تسببها البضاعة المشحونة على ظهر السفينة جراء انفجار، حريق، تآكل أو عدوى، إذ يتم في هذه الأحوال البحث عن مسؤولية الشاحن عند ارتكابه لخطأ أو إذا كانت بضاعته معيبة تستبعد فيها مسؤولية الناقل عن طريق إحدى حالات الإعفاء.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على هذه المسألة، إنما أشار إليها في المادة **779 ق ب ج**[2].

وكذلك اتفاقية بروكسل هي الأخرى لم تنص على العلاقة بين مختلف الشاحنين.

الفرع الثالث: المسؤولية اتجاه إدارة الجمارك.

هناك مستندات ووثائق معينة يلتزم الشاحن بتهيئتها لترافق البضاعة، وهذه الوثائق تعتبر إلزامية توجبها مختلف الإدارات كإدارة الجمارك، حيث أنّ قانون الجمارك نص في المادة **78** من القانون **10/98** المعدل والمتمم للقانون رقم **07/79** المتضمن قانون الجمارك الجزائري على أنه:" **يجب التصريح بالبضائع المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة من**

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 11.

[2] أشار القانون البحري الجزائري إلى مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والسفينة من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه من دون تخصيص أو تفصيل.

طرف مالكيها المتحصلين على رخصة الجمركة أو الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين كوكلاء جمركيين.

عند عدم وجود أي وكيل لدى الجمارك ممثل لدى مكتب جمارك على الحدود يمكن الناقل المرخص له في غياب مالك البضائع القيام بإجراءات جمركة البضائع التي ينقلها...".

وقد عددت المادة **2** من المرسوم التنفيذي **288/10** المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع الأشخاص المؤهلين لذلك وهم:

- الوكلاء لدى الجمارك.
- مالكي البضاعة المتحصلون على رخصة الجمركة.
- الناقلون المرخص لهم.

ونظم نشاط الوكيل المعتمد [1] لدى الجمارك بمواد الفصل السادس ضمن القسم الثاني لاسيما المواد من **78** مكرر إلى **81** من قانون الجمارك المعدل والمتمم وكذلك المرسوم التنفيذي رقم **288/10** الذي ألغى المرسوم التنفيذي 197/99.

ويعتبر الشخص الذي يوقع على التصريح الجمركي مكتسب لصفة المصرح وقد يكون هذا الشخص: مالك البضائع، الوكيل لدى الجمارك، ناقل البضائع[2].

والملاحظ على المرسوم التنفيذي رقم 288/10 المتعلق بالأشخاص المؤهلين للتصريح المفصل للبضائع الذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 197/99 قد أبقى على نفس الأشخاص

---

[1] يعتبر وكيلا لدى الجمارك حسب نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي 288/10 كل شخص طبيعي أو معنوي معتمد من قبل إدارة الجمارك ليقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع على كامل التراب الوطني.

[2] المادة 05 (ج) من القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو سنة 1979 ،المعدل والمتمم، بااقانون رقم 98-10المؤرخ في 22 غشت ،1998، و المتضمن قانون الجمارك، ج. ر،عدد،61، الصادرة في 1998.

المؤهلين للقيام بالتصريح المفصل وأضاف شرط وهو حصول مالك البضاعة على رخصة الجمركة، تمنح هذه الرخصة بمقرر من المدير العام للجمارك[1].

وقد أضافت المادة 81 من المرسوم 288/10 السابق الذكر أنه في حالة غياب مالك البضاعة وعدم إقامة أي وكيل معتمد لدى الجمارك يمكن للناقل المرخص له القيام بإجراءات الجمركة للبضائع التي ينقلها.

وفي أغلب الأحوال نجد أنّ الشاحن يعين وكيلا لدى الجمارك للقيام بعملية الجمركة ويلتزم بإرفاق الوثائق اللازمة لذلك مع وثيقة الشحن وتقوم مسؤولية الشاحن في مواجهة الناقل عن الأضرار التي يمكن حصولها بسبب انعدام أو عدم كفاية أو عدم قانونية الوثائق اللازمة للجمركة، ويعتبر المصرح مسؤولا أمام إدارة الجمارك عن صحة المعلومات الواردة في التصريح[2]، كما يسأل موقع التصريح عن المخالفات المضبوطة فيه[3]، وتسند الى الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك مسؤولية ارتكاب المخالفات التي تضبط في التصريحات الجمركية[4].

وتعد من قبيل المخالفات الجمركية ما نصت عليه المادة 319 والمادة 320 وكذا المادة 322 من قانون الجمارك.

حيث أنّ المادة 319 تعتبر أنّ السهو أو عدم صحة البيانات التي تتضمنها التصريحات الجمركية والتصريح المزور في تعيين المرسل إليه الحقيقي أو المرسل الحقيقي مخالفات من الدرجة الأولى.

---

[1] المادة 71 من المرسوم التنفيذي رقم 288/10 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع،المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 ،ج.ر عدد71،الصادرة في 2010.

[2] المادة 1/79، من القانون رقم 79-07، المعدل والمتمم.

[3] المادة 306، من القانون رقم 79-07، المعدل والمتمم.

[4] المادة 307 من القانون رقم 79-07، المعدل والمتمم.

أمّا المادة 320 فتعتبر مخالفة من الدرجة الثانية معاقب عليها كل مخالفة يكون الهدف منها أو نتيجتها التملص من تحصيل الحقوق والرسوم أو التغاضي عنها على الخصوص ما يلي:

أ- كل نقص غير مبرر في الطرود أو نقص في بيانات الشحن وفي التصريحات الموجزة وكل اختلاف في نوعية البضائع المقيدة في بيان الشحن أو في التصريحات الموجزة.

ب- كل تصريح مزور للبضائع من حيث النوع أو القيمة أو المنشأ.

أما المادة 322 فتعتبر مخالفات من الدرجة الرابعة معاقب عليها ، المخالفات المتعلقة ببضائع غير محظورة وغير خاضعة لرسم مرتفع مرتكبة بواسطة فواتير أو شهادات أو وثائق أخرى مزورة على الخصوص:

- التصريحات المزورة من حيث النوع أو القيمة او المنشأ.

- التصريحات المزورة في تعيين المرسل إليه الحقيقي.

فالشاحن بصفته مالكا للبضاعة قد يقوم بالتصريح بها لدى الجمارك أو قد تعهد هذه العملية إلى وكيل معتمد لدى الجمارك الذي يتحمل شخصيا في مواجهة الإدارة كل الأخطاء المرتكبة في مجال التصريح في ما يتعلق بنوعية وكمية البضاعة التي قد يتعرض من جرّائها إلى عقوبات[1].

لأنّ الأمر يتعلق بمسؤولية ذات طبيعة جزائية قد تكون مخالفة أو جنحة [2]، ويواجه القضاء منازعات تعكس أهمية الوثائق في سير وتطور التجارة البحرية كالقضية التي عرضت على القضاء الفرنسي حيث كشفت مراقبة جمركية في ميناء مرسيليا لسفينة متوجهة إلى جمهورية قبرص وجود حاوية مليئة بعلب سجائر كان قد أشير في بيان الشحن أنّ

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 88.

[2] نظرا لتعقيدات التنظيم الجمركي يطلب المصدرون أو المستوردون في الغالب خدمات من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك هذا بغية إتمام الإجراءات الجمركية.

البضاعة عبارة عن ورق سجائر وعند رفع الدعوى أشار الوكيل البحري إلى أنه أعاد البيانات الموجودة في وثيقة الشحن المملوءة من طرف المصرح التابع للوكيل المعتمد لدى الجمارك وقد ترتب عن ذلك ثلاث عمليات نقل للسجائر نحو الوجهة نفسها، تمت على أساس وثائق شحن كاذبة.

وقد أصدرت محكمة استئناف " Aix en provence" الغرفة الخامسة، قرار بتاريخ 8 مارس 2006 يدين المصرح السيد " Valero" بسنة حبسا موقوفة التنفيذ ،وغرامة جمركية تقدر بـ 200.000 أورو، مع المصادرة من أجل استرداد بضائع مرتفعة الرسوم دون تصريح والتزوير واستعمال المزور.

وبناء على الطعن بالنقض أمام محكمة النقض الفرنسية أصدرت الغرفة الجنائية قرارها في 10 ماي 2007 القاضي برفض الطعن حيث يستنتج بأن السيد valero هو نفسه الذي قام بتصريحات خاطئة في وثيقة الشحن وقد أعيد نقلها إلى بيانات الشحن الأمر الذي يجعله فاعلا معنويا لها[1].

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 91.

المطلب الثاني: المسؤولية اتجاه الغير الأجنبي عن علاقة النقل.

يقصد بالغير الأجنبي عن علاقة النقل، الأشخاص الذين لا تربطهم بالشاحن علاقة تعاقدية، ولكن أصابهم ضرر نتيجة خطا الشاحن، نعرض في هذا الصدد على سبيل المثال إصابة أحد المارة بجروح بفعل انفجار بضاعة أثناء الشحن، ففي هذه الحالة يقيم الضحية الدعوى ضد الشاحن مالك البضاعة على أساس المسؤولية التقصيرية، حيث يطبق القاضي قاعدة قانون مكان وقوع العمل غير المشروع أي بوجود عنصر أجنبي (**قد يكون جنسية الضحية او الشاحن مثلا**) إلاّ إذا وجدت اتفاقية دولية واجبة التطبيق كإتفاقية لاهاي 2 أكتوبر 1973 المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على المسؤولية بفعل المنتجات التي يمكن إثارتها إذا كان الشاحن صانع أو منتج البضاعة التي أحدثت الضرر.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يتم اللجوء إلى هذه الاتفاقية إلاّ إذا انعدمت العلاقة التعاقدية ما بين المسؤول عن الضرر والضحية كما هو الحال في المثال السابق ذكره[1].

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 87.

المبحث الثاني: النطاق المادي.

يتمثل عمل الشاحن في شحن بضاعة معينة ومحددة في سند الشحن من أجل نقلها عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر.

وحيثما كان العمل كان هناك احتمال لوقوع خطأ، فلا عصمة للبشر العاديين منه، والشاحن البحري واحد من هؤلاء البشر، فالخطأ يمكن أن يقع نتيجة الإخلال بالتزاماته وبالتالي تترتب المسؤولية على عاتقه[1].

وعليه سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى مسؤولية الشاحن عن الأفعال المتعلقة بالبضاعة كمطلب أول ثم مسؤوليته عن الخطأ في التصريحات كمطلب ثان.

المطلب الأول: المسؤولية عن الأفعال المتعلقة بالبضاعة.

تتمثل مسؤولية الشاحن عن الأفعال المتعلقة بالبضاعة في مسؤوليته عن الإخلال بتهيئة البضاعة للنقل، وفي مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والسفينة.

الفرع الأول: المسؤولية عن الإخلال بتهيئة البضاعة للنقل.

أصبح من القواعد الأساسية في النقل البحري أنّ الناقل غير مسؤول إلاّ عن الحالة الخارجية للبضائع، وأنّه غير ملزم إلاّ بالتحقق من هذه الحالة [2]، فمن بين ما يجب أن تتضمنه وثيقة الشحن الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة[3].

---

[1] عبد الواحد رشيد : مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجيستير كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 08.

[2] أحمد محمود حسني : نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشاة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 150.

[3] المادة 752 ق ب ج فقرة ج، المعدل والمتمم.

كما أوجبت المادة 36 فقرة 2 (أ) من قواعد روتردام إدراج بيان بترتيب البضائع وحالها الظاهرين عندما يستلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني بناءا على:

أ- تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ.

ب- تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني **(فقرة 4 من نفس المادة)**[1].

وعليه فمسؤولية الشاحن تتعلق بما يلي:

1- المسؤولية بفعل الخطأ في التغليف أو تسليم البضاعة أو التكييف.

2- المسؤولية عن عدم كفاية أو عدم اتقان العلامات.

وما يلاحظ هو أنّ المسؤولية مرتبطة بخطأ الشاحن ولذلك وقبل التطرق لهذه المسؤولية يجب الاشارة لمفهوم خطأ الشاحن حيث أوردت المادة 803 ق ب ج أمثلة لأخطاء الشاحن بنصها:

" **ولا سيما التحزيم أو التكييف أو تعليم البضائع...**"

وهذه الفقرة ما هي إلا ترجمة للمادة 27/ L فقرة g من القانون الفرنسي لعام 1966، كما تعفي المادة 4 فقرة 03 (ن) من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 واتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968 (قواعد Laye/ visby) الناقل من المسؤولية في حالة عدم كفاية التغليف وهذا ما تقتضيه القواعد العامة للمسؤولية العقدية، حيث يتم إعفاء المدين من المسؤولية إذا كان الضرر سببه خطأ الدائن وهذا ما قرره المشرع الجزائري في المادة 803 فقرة 02 ق ب ج، حيث أنّ الشاحن الذي لم يراعي طبيعة البضاعة التي تتطلب تغليفا يكون مرتكبا لخطأ

[1] المادة 36 فقرة 2 (أ) من قواعد روتردام.

يجعله يتحمل المسؤولية ،ولكن هل الشاحن يكون مرتكبا لخطأ عندما لا يقوم بتغليف البضاعة أصلا أم حينما يقوم بتغليفها على نحو غير ملائم[1].

لقد تمسكت بعض المحاكم بظاهر النص فقررت أنّ النقص في التغليف وحده الذي يعفي الناقل من المسؤولية وقد انتقد هذا الطرح من طرف "**رودبير**" الذي أكد بأنه لا مبرر للتمييز بين غياب التغليف وعدم كفايته، بل يجب فقط البحث عن ما إذا كان هناك خطأ من جانب الشاحن مهما كان الشكل الذي سيتخذه ،ولكن السؤال الأكثر تعقيدا هو ما إذا كان بالإمكان اعتبار الناقل مرتكبا لخطأ بقبوله نقل بضاعة سيئة التغليف بشكل واضح أو غير مغلفة أصلا رغم أنّ طبيعتها تتطلب ذلك؟

لقد أجابت محكمة نابولي الإيطالية على هذا السؤال ولكن العميد "**رودبير**" علق على هذا الموقف من لدن المحكمة الإيطالية بأنّه قلب للأمور وجحف في حق الناقل[2].

وعليه فخطأ الشاحن يتمثل في عدم إفصاح هذا الأخير عن الطبيعة الخاصة للبضاعة حتى يتسنى للناقل اتخاذ ما يلزم من احتياطات أو في عدم إحكام ربط البضاعة وسوء التعبئة ف 3 (ج) من المادة 17 من قواعد روتردام[3].

ومن تطبيقات خطأ الشاحن ما يلي:

أولا: انعدام أو عدم كفاية التغليف.

إنّ التغليف مسألة تخص المرسل والمرسل إليه ولا علاقة للناقل به، وعليه يعتبر خطأ من جانب الشاحن اذا أصدر بضاعة مغلفة تغليفا معيبا أو دون تغليف كاف، فضمان تغليفها ليس فقط أثناء الرحلة البحرية بما يتطلب من مخاطر وإنما كذلك تداولها في عمليتي الشحن

---

[1] دمانة محمد : دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2010-2013، ص 53-54.

[2] دمانة محمد : المرجع نفسه ، ص 54.

[3] نبات خديجة : مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجيستير، كلية الحقوق، بودواو، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2012-2013، ص 92.

والتفريغ أو إعادة الشحن أحيانا، والتغليف يختلف باختلاف نوع البضاعة [1] وطبيعتها وطبيعة الرحلة ومدتها.

وعليه فالضرر اللاحق بالبضاعة بسبب التغليف قد ينجم من انعدامه كليا [2] أو من عدم كفايته ويقصد بعدم كفاية التغليف وضع البضاعة في أكياس أو صناديق او براميل أو صفائح لا يتوفر لها من المتانة ما يكفي لتحمل البضاعة كافة الآثار المتولدة عن الضغوط المعتادة والملازمة لمختلف العمليات المرتبطة بنقل البضاعة بحرا.

واعتبر القضاء الفرنسي بأنّ الحكم بعدم كفاية التغليف يكون بالنظر إلى العادات المألوفة حسب نوع البضاعة وما درج التجار على العمل به في طريقة التعبئة والتغليف، وتقدير ما إذا كان التغليف غير كاف من عدمه يعد تقديرا موضوعيا تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية.

وقد قرر القضاء الفرنسي أنّ البائع الذي يتولى إرسال البضاعة يكون قد ارتكب خطأ إذا أرسلت دون التغليف اللازم للحفاظ عليها ،وتعد الخسائر اللاحقة بالبضاعة أثناء النقل بسب التغليف المعيب على عاتق البائع وهذا الأخير مطالب إما بالإصلاح أو التعويض[3].

ثانيا: عدم كفاية أو إتقان العلامات.

أوردت المادة 803 ق ب ج في الفقرة ج الإعفاء الذي يستفيد منه الناقل بسبب خطأ الشاحن في تعليم البضائع بحيث يتحمل الشاحن المسؤولية عما يسببه من أضرار وهو ما تقضي به كذلك المادة(4/ثانيا/فقرة/س) من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 واتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968 (قواعد Laye/visby).

---

[1] دمانة محمد : مرجع سابق، ص 55.

[2] لا يتعلق الأمر بالبضائع التي لا تقبل طبيعتها ان تكون محل التزام بالتغليف مثل: السيارات، الحديد... هي من بين البضائع التي جرى العرف على نقلها دون تغليف.

[3] عباس سامية : مرجع سابق، ص 70.

وتنص قواعد روتردام بأنّ الشاحن يعد مسؤولا عن الخسارة أو الضرر الناتجين عن إخلاله بالواجبات المنصوص عليها في الاتفاقية (المادة 1/30) ،عن عدم وضع علامة أو وسم عليها إذا نجم عن هذا التقصير خسارة أو ضرر (المادة 32/ب).

وتكمن أهمية كفاية وإتقان العلامات في أنها تقود الناقل إلى معرفة صاحب البضائع المشحونة على وجه التحديد وهو الذي يمكنه من اتخاذ ما يلزم من احتياطات وعناية اتجاه البضائع ،ويعد عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات إهمالا أو سهوا من الشاحن ويعني إخلالا بالتزام يرتبه عقد النقل في حقه ومن ثم فإذا ما أثبت الناقل أنّ الضرر الذي لحق البضاعة ناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات فإنّه يعفى من المسؤولية عن هذا الضرر[1].

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والسفينة.

يكون الشاحن مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع الناجمة عن أخطائه أو خطأ مندوبيه طبقا لنص المادة 779 ق ب ج ،وتُحَمِلُ المادة 12 من قواعد هامبورغ مسؤولية الخسارة التي تلحق بالناقل أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة للشاحن إذا كان نتيجة خطئه أو إهماله أو مستخدميه أو وكلائه[2].

أما فيما يخص البضائع الخطرة فإنّ الشاحن يعد مسؤولا طبقا لقواعد لاهاي لسنة 1924 عن تعويضه الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف في حالة وجود بضائع قابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة المشحونة دون علم الناقل بنوعها أو طبيعتها (المادة 4 سادسا)، ويسأل أيضا طبقا للمادة 13 من قواعد هامبورغ عن شحن البضائع الخطرة.

ومسؤوليته في هذا المجال صارمة لذا يجب على الشاحن ما يلي:

---

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 74.

[2] الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، ، طبع الديوان الوطني للأشغال التربوية ، عدد خاص ، الجزائر،1999، ص 56.

-أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة . - إذا قام وسلمها (البضائع الخطرة) سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع ،وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها.

فإذا لم يقم بذلك ولم يكن الناقل عالما بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع يكون الشاحن مسؤولا اتجاه الناقل عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.

- ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي به الظروف دون دفع تعويض، [1] ويعد مسؤولا كذلك حسب قواعد روتردام عن الخسارة أو الضرر الناتجين عن عدم إبلاغ الناقل بخطورة البضائع إذا نجم عنه خسارة أو ضرر [م 32 (أ)].

أما المشرع الجزائري فقد تناول المسؤولية عن الأضرار التي تسببها البضائع الخطرة في المادة 778 ق ب ج.

وقد تناولها في حالتين هما:

أولا: في حالة عدم معرفة الناقل بأنّ البضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وعدم موافقته على شحنها.

في هذه الحالة يمكن في أي لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض والتي ما كان للناقل أن يقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها ، ويعد شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن تحميلها[2].

[1] محمود شحماط : الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر ، 2014 ، ص 217.

[2] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص 167.

ثانيا: حالة معرفة الناقل بطبيعة البضاعة وموافقته على شحنها.

تتعرض إلى نفس الإجراءات السابقة الذكر إذا ما تسببت في خطر على السفينة أو الحمولة دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تكن محل خسائر مشتركة[1].

– وإذا كان إهمال الشاحن تبليغ الناقل وإعلامه عن طبيعة البضاعة الخطرة القابلة لاشتعال أو الانفجار يعفي الناقل من المسؤولية فإنه هناك توجه في القضاء الفرنسي يرى بأنّ إهمال الشاحن إبلاغ الناقل عن الطابع الخطر للشحنة لا يؤدي الى اعفاء الناقل إذا كان عليه أو كان بإمكانه معرفة خطورتها.

ونظرا للأخطار التي تصاحب نقل المواد الخطرة والضارة بحرا على المستوى الدولي وحرصا على ضمان حصول الأشخاص المتضررين من الحوادث التي تنجم عن نقل هذه المواد على تعويض كاف وفوري ورغبة في مشاركة صناعة النقل البحري والجهات المنتفعة بهذه المواد في تحمل العواقب الاقتصادية للأضرار الناجمة عن نقلها، فقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عام 1996 قواعد وإجراءات دولية موحدة تحدد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا من خلال الاتفاقية الدولية حول نقل المواد الضارة وشديدة الخطورة HNS/96[2].

كما تشير المادة 772 ق ب ج إلى أنه:" **وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الاوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألاّ تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها**".

[1] فقرة 2 من المادة 778 ق ب ج المعدل والمتمم.

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 76–77.

المطلب الثاني: المسؤولية عن الخطأ في التصريحات.

يتسبب خطأ الشاحن عند إدلائه بالتصريحات المتعلقة بالبضاعة في قيام مسؤوليته ويتضمن هذا المطلب مسؤولية الشاحن عن الأخطاء في البيانات الواردة في المادة 753 ق ب ج ومسؤوليته عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة.

الفرع الأول: المسؤولية عن الخطأ في تحرير وثيقة الشحن وفق المادة 753 من القانون البحري الجزائري.

تنص المادة 753 ق ب ج على مسؤولية الشاحن اتجاه الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بالعلامات، العدد والكمية ووزن البضائع، غير أنّ الناقل يبقى مسؤولا عن الأخطاء المرتكبة في تحرير وثيقة الشحن اتجاه الغير ولا يمكنه التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة إلاّ في مواجهة الشاحن[1].

كما نصت المادة 03 فقرة 05 من اتفاقية بروكسل على أنه:" **يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها، وعلى الشاحن أن يعوض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات ، وحق الناقل في هذه الضمانات لا يؤثر على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن**"[2].

أما قواعد روتردام فقد قررت في المادة 1/30 مسؤولية الشاحن عن الخسارة أو الضرر الذي يتكبده الناقل إذا أثبت هذا الأخير أنّ تلك الخسارة أو الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

---

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 78-79.

[2] محمود شحماط : مرجع سابق، ص 200.

كما أضافت المادة 31 فقرة 2 أنّ مسؤولية الشاحن تكون عن الخسارة أو الضرر الناجم عن الإخلال بواجب صحة المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ولإصدار مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني.

وقد نصت المادة 756 ق ب ج على جواز إدراج البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها في حالة رفض الشاحن تسجيل البيانات الخاصة بالتصريحات عن العدد والكمية والوزن والعلامات للأسباب المذكورة في المادة 755 ق ب ج.

حيث يمكن للناقل أو لنائبه أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن [1] والتي تتعلق بما يلي:

أ- عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

ب- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

الفرع الثاني: المسؤولية عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة.

تعدّ قيمة البضائع المصرّح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل ثابتة بالقرينة، إلاّ إذا ثبت العكس، بيد أنّ هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها م 807 ق ب ج[2].

إنّ عدم الإعلان عن قيمة أو طبيعة البضاعة الحقيقيتين أمر مألوف الحصول، إذ أنّه غالبا ما يهدف التصريح الخاطئ المتعمد بخصوص طبيعة البضاعة إلى استفادة الشاحن من أجرة تتلاءم مع التصنيف المزعوم للبضاعة، أما التصريح الخاطئ المتعمد بخصوص

[1] عدد بيانات وثيقة الشحن يختلف فهي 03 في اتفاقية بروكسل 1924 ، (م03 فقرة 03) ، وهي 05 في قواعد هامبورغ (م17).

[2] عباس سامية : مرجع سابق ، ص 79-80.

قيمة البضاعة فيهدف إلى السماح للشاحن في حالة الهلاك أو الخسارة بتلقي مبلغا أكبر من القيمة الحقيقية للبضاعة.

ويعتبر التصريح الخاطئ المتعمد من الشاحن حول قيمة أو طبيعة البضاعة من الطرق الاحتيالية التي يلجا إليها الشاحن في سبل جني أكبر فائدة ممكنة من العملية التجارية فالاحتيال يعني فعلا يكشف عن إرادة صاحبه في إيذاء الآخرين فهو فعل في كافة الأحوال يكون موجها إلى شخص طبيعي أو معنوي على صلة بمرتكب فعل الاحتيال كصرف متعاقد أو بنك أو جهة تأمين أو حتى شخص من الغير يحميه القانون[1].

فاحتيال الشاحن يقع على تحديد ماهية البضائع ليصيب به المرسل إليه أو الناقل البحري فهو هنا يُقِرُ ببضائع يُثْبِتُ بعد ذلك أنها غير متطابقة مع الوصف الحقيقي لها عند الشحن أو يتضح بعد ذلك أنّ السفينة لم تبحر بهذه البضائع من الأساس وأنها وهمية، وهذا النوع من الاحتيال [2] أكثر رواجا في سند الشحن الذي يتم التلاعب به خاصة أنّه أصبح من الممكن القيام بالاحتيال وإدخاله على ورقة سند الشحن التي أصبح من السهل نسخها،في ظل التكنولوجيا الموجودة حاليا من طابعات ليزر والناسخ الضوئي [3] وباقي الأجهزة التي تسمح بتزييف الأوراق الأصلية.

وقد يكون الاحتيال متعلقا بالعلامات التجارية كأن توصف البضاعة في سند الشحن على أنها من تصنيع شركة معينة مشهورة ولها علامة مميزة، وتكون البضائع المشحونة من تصنيع شركة ليست على نفس الشهرة، وقد يكون الاحتيال منصبا على كمية البضائع أو طبيعتها فيذكر في سند الشحن مثلا أنّ البضاعة عبارة عن 50 ألف خلاط فيلبس متعدد الوظائف والحقيقة أنّ البضاعة المشحونة عبارة عن 30 ألف خلاط فيلبس عادي.

---

[1] د/ محمد مرسي عبده : التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفق القانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، المجلة القانونية والقضائية ، د.ع ، جامعة حلوان، مصر، د.س.ن ، ص 03.

[2] مصطلح الاحتيال بصفة عامة Fraude يأتي من المصطلح اللاتيني "Fraus" الذي يشير إلى الفعل المصاحب لسوء النيّة ، والاحتيال المعني هنا هو الاحتيال البحري.

[3] د/ محمد مرسي عبده : مرجع سابق، ص 17-18.

وهذا الاحتيال معاقب عليه في فرنسا في المادة 31 من قانون رقم 18 يونيو 1966 التي تنص على أنّه:" **في حالة قيام الشاحن عن بصيرة بتقديم إقرار مغلوط حول طبيعة أو قيمة البضاعة لا يكون الناقل معرضا لأي مسؤولية في حالة فقد أو تلف غير مألوف يصيب هذه البضاعة**".

وهذا الأمر موضح أكثر في الفقرة 5 من المادة 3 من اتفاقية بروكسل 1924 وهي نفس القاعدة المتبعة في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر (**هامبورغ**) 1978 في المادة 17 فقرة 1، وكذلك في المادة 31 من قواعد روتردام 2008[1].

وقد أظهر القانون الفرنسي واتفاقية بروكسل فرقا يتمثل في أنّه إذا تعلق الأمر بعلامات وعدد وكمية أو نوعية أو وزن البضاعة فإن آثار هذه التصريحات تخضع إلى القواعد العامة أي بمعنى قيام مسؤولية الشاحن عن هلاك البضاعة والمصاريف الناشئة عن ذلك، أما إذا تعلق الأمر بطبيعة البضائع والأمر شبيه بالتصريح المتعلق بالقيمة فإنّ ذلك يؤدي إلى الغياب التام لمسؤولية الناقل دون البحث عما إذا سبّب له ذلك ضررا أو لا[2].

وعليه فجزاء تقديم الشاحن لتصريحات كاذبة بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مؤيدة للنقل هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، [3] فهذا الجزاء هو ذو طابع خاص فالناقل ليس ملزم بإثبات أنّ عدم صحة البيانات هو سبب الخسارة أو الضرر، ولا يهم عدم وجود العلاقة السببية بين التقرير الكاذب والخسارة، هذا الجزاء المشدد على الشاحن يرتكز على أساسين:

- **أولا:** أنّ الجهل بطبيعة البضائع قد يكون مصدر خطر بالنسبة للسفينة والشحنة معا.
- **وثانيا:** قد يكون مصدر أضرار اقتصادية بالنسبة للناقل البحري[4].

---

[1] د/ محمد مرسي عبده : مرجع سابق، ص 17-18.

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 81.

[3] المادة 81 ق ب ج المعدل والمتمم.

[4] بسعيد مراد : مرجع سابق، ص 166.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الناقل وإن منحه القانون حق الرجوع على الشاحن عند عدم صحة التصريحات فإنّ هذا الأمر لا يطال التزامات الناقل اتجاه الغير، فهو يبقى مسؤولا في مواجهة هذا الغير[1].

كما أن الناقل وفي سبيل التصدي لاحتيال الشاحن فإنّه يلجأ إلى إبداء تحفظات على البيانات التي يرغب الشاحن في قيدها في سند الشحن [2]، أما إذا أصدر الناقل وثيقة شحن نظيفة على ضوء تصريحات الشاحن فإنّ ذلك لا يعارض عدم صحة التصريحات في مواجهة الغير، فالناقل مجبر عمليا بإصلاح الضرر اللاحق بحامل وثيقة الشحن، راجعا مباشرة على الشاحن[3].

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 82.

[2] د/ محمد مرسي عبده : مرجع سابق، ص 18.

[3] عباس سامية: مرجع سابق، ص 82.

ملخص الفصل الأول:

من خلال دراسة مسؤولية الشاحن البحري وجدنا أنها ذات طابع خاص لأنها لا تنشأ من مصدر واحد وفقط وإنما قد تنشأ من عدة مصادر فقد تكون عقدية وذلك عند الإخلال بإحدى الالتزامات التعاقدية بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحري، وقد تكون تقصيرية تقوم من قبل كل من لا تربطه به علاقة تعاقدية ولكن أصابهم ضرر نتيجة لخطأ صادر منه أو من وكلائه، كما يمكن أن تكون من دون خطأ في بعض الحالات، وقد تمت الإشارة إلى الأساس القانوني الذي تقوم عليه ألا وهو الخطأ الواجب الإثبات وعليه تم معالجة مجال المسؤولية من خلال التطرق للنطاق الشخصي وذلك على أساس أن الشاحن يتعامل في سبيل إنجاز عقد النقل مع عدة أشخاص قد تربطه بهم علاقة كالناقل وحامل وثيقة الشحن وقد لا تربطه بهم أي علاقة وإنما يكونون أجانب تماما عن المجموعة العقدية.

ثم التطرق للنطاق المادي والذي يشمل المسؤولية عن الأفعال اللاحقة بالبضاعة كإخلال الشاحن بالتزامه المتعلق بتهيئة البضاعة للنقل وذلك عند الخطأ في التغليف أو تعليم البضاعة أو تكييفها أو عند عدم كفاية التغليف.

وكذلك مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والسفينة من جراء خطئه أو خطأ منذوبيه كما يسأل عن البضائع الخطرة في حالة شحنها دون علم الناقل بنوعها أو طبيعتها، ثم التطرق لمسؤوليته عن الخطأ في التصريحات وتشمل هذه المسؤولية الخطأ عند تحرير وثيقة الشحن سواء سهوا أو عمدا أو بسبب الإهمال وهذه الأخيرة (المسؤولية) صارمة وأكثر شدة لأنها تعتبر من الطرق الاحتيالية التي يترتب عنها أضرار جسيمة.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن ودعوى المسؤولية .

يقتضي الحديث ع ن التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن التطرق للاتجاهات الجديدة لمسؤولية هذا الأخير ، وذلك قصد الاجابة على الاشكالية التي مفادها ماهي حدود مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري ؟.

أو بعبارة أخرى اذا لم يستطع الشاحن الاستفادة من حالات الاعفاء المقررة له وتبثت مسؤوليته عن البضائع الهالكة او السفينة المتضررة ، فهل يستفيد من تحديد المسؤولية ؟.

كما يقتضي الحديث عن دعوى مسؤولية الشاحن مناقشة مسألة النزاعات التي تثور بشأنها ويكون ذلك من خلال التطرق للمدعون أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الشاحن، وصور الدعاوى التي يمكن رفعها ضده ،ثم التطرق للآثار المترتبة على دعوى المسؤولية بما فيها من تعويض مدني وعقوبة جزائية في بعض الحالات ، وكذا حالات الاعفاء من المسؤولية . وعليه وقبل الحديث عن هذا تج در الإشارة إلى أن إجراءات رفع دعوى مسؤولية الشاحن تخضع لنفس الإجراءات العامة لرفع الدعوى من حيث جهات الاختصاص القضائي (نوعي أو محلي)، وكذلك ما يخص الاخطار حيث يجب رفع الدعوى في أجالها المقررة لها قانونا حتى لا تنتهي المدة المحددة لإقامتها.

وعليه فقد تناول هذا الفصل مبحثين.

خصص المبحث الأ ول للتحديد القانوني لمسؤولية الشاحن والمبحث الثاني لدعوى المسؤولية .

المبحث الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن.

لقد تنامت الأفكار المنادية بضرورة تحديد مسؤولية الشاحن عملا بما هو مقرر بالنسبة للناقل، وفق ما هو متعارف عليه بمبدأ المسؤولية المحدودة، والبحث عن أساس قانوني آخر لمسؤوليته غير تلك القائمة على الخطأ، وتدور هذه الأفكار حول مسألتين: مسألة تحديد مسؤولية الشاحن ، ثم إرساء نظام مسؤولية غير تعاقدية للشاحن.

المطلب الأول: الاتجاه الكلاسيكي لتحديد مسؤولية الشاحن.

قبل الحديث عن تحديد مسؤولية الشاحن يجب التطرق إلى تحديد المسؤولية كقاعدة في القانون البحري، ثم فشل إدراج تحديد المسؤولية.

الفرع الأول: قاعدة تحديد المسؤولية.

يعتبر تحديد المسؤولية قاعدة خاصة بالقانون البحري، استثنائية من منظور القانون العام، وحتى أنها تعد فكرة مبتكرة وأصلية للقانون البحري والذي يستفيد منها هو الناقل.

يقول الفقيه الكبير " Georges Ripert":" **من الركائز الأساسية للقانون البحري أنّ استغلال السفينة لا يكون بشكل جيد إلاّ إذا كان لدينا فكرة أنّ مالك السفينة ليس بالمدين العادي... لا يمكن ان يكون مسؤولا بدون حدود**"[1].

الفرع الثاني: فشل إدراج مسؤولية الشاحن.

لم تأتي اتفاقية الأمم المتحدة (**قواعد روتردام**) بأي نص جديد يفيد الأخذ بمسألة تحديد مسؤولية الشاحن بالرغم من وضوح الفكرة أثناء مناقشة مشروع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري CNUD.CI، واقترح هذا التحديد لإيجاد قاعدة تحقق التوازن [2] والتماثل بين الشاحن ومركز الناقل، وقد حدد السقف بمبلغ **500.000 دولار** ، لكن المحاولة لم تنجح مما يدعو

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 15.

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 92.

إلى الاستنتاج بأنّ تحديد سقف المسؤولية ما زال مبكرا، فمسؤولية الشاحن يجب أن تكون منظمة ومسيطرا عليها ، حسب تعبير الفقيه Phillipe Delbeques[1].

لم تأت قواعد روتردام على ذكر هذه النقطة رغم المناقشات الهامة المخصصة لهذا الموضوع من قبل الفرق العاملة في المشروع الممهد للاتفاقية الجديدة، إلاّ أن باستطاعة الشاحن الاستفادة من تحديد المسؤولية من خلال اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976[2].

وتحدد هذه الاتفاقية في مادتها الأولى الأشخاص المخول لهم التمتع بحق حدود المسؤولية وهم: مالك السفينة، المتعهد، المدير، والمشغل للسفينة البحرية ، ويلاحظ أنّ هذه المصطلحات جاءت في القانون البحري الجزائري بمسميات مختلفة فعبارة affréteur تعني المستأجر و"armateur" تعني المجهز.

إنّ مفهوم المستأجر واسع وينطوي تحته متعاملون يمكن أن يحملوا صفة المستأجر والشاحن في أن واحد أو حينما تحمل وثيقة الشحن اسم المستأجر بصفته شاحن .

وتوجد هذه الوضعية التي يطلق عليها تسمية – شاحن، مستأجر– غالبا في حالة استئجار سفينة لرحلة ، ويمكن أن تكون أيضا في حالة الاستئجار لمدة زمنية وخاصة في عقود الاستئجار لمدة زمنية ولرحلة واحدة[3].

وقد طرحت أمام القضاء البريطاني مسألة حق استفادة المستأجر لمدة زمنية من التحديد الوارد في اتقافية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 في قضية سفينة "جاكارتا" التي حُملت من الصين بعدة حاويات في اتجاه الموانئ الأوروبية وكوبا، في يوم 10 جويلية 1999 تضررت السفينة في البحر الأبيض المتوسط من جرّاء حريق شبّ في حاوية، وبعد تسوية مطالبات المرسل إليه أقام المجهز دعوى المسؤولية على مستأجر

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 15.

[2] أبرمت في لندن يوم 19 نوفمبر 1976 وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المؤرخ في 2004/04/19، ج.ر، عدد 26.

[3] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 15.

السفينة لمدة زمنية من أجل الضرر الكبير اللاحق بالسفينة (**خسارة تقدر بأكثر من 26 مليون دولار**) ، والتعويضات الممنوحة من طرفه إلى المرسل إليه، وعلى إثر ذلك طلب المستأجر الاستفادة من الحد من المسؤولية وقوبل طلبه بالرفض، فبالنسبة للقاضي لا تمنح الاتفاقية الاستفادة من المسؤولية إلا للمستأجرين الذين لهم كامل التحكم في عمليات النقل[1].

ويستخلص من قرار "جاكارتا" رفض تحديد مسؤولية المستأجر من أجل الأضرار اللاحقة بالسفينة وبخصوص هذه النقطة اتفق القضاة البريطانيين بالإجماع على عدم قبول الحق في تحديد المسؤولية[2]

يبدو أنّ القانون الوضعي في النهاية قليل التفتح على فكرة الحد من مسؤولية الشاحن، ومع ذلك هناك نص استثنائي في القانون البرتغالي يمكن الشاحن في بعض الحالات من الحق في تحديد مسؤوليته، وهو التوجيه الأوروبي الصادر في 25 جويلية 1985 حول المسؤولية بفعل المنتجات المعيبة الذي يشير إلى أن مفهوم المنتوج المعيب واسع، ويدخل في هذا المفهوم خصوصا بائع المنتوج المعيب، وقد قدر مبلغ تحديد المسؤولية في التوجيه الأوروبي بـ 70 مليون دولار كحد أدنى، ولا يتعلق الأمر سوى بالأضرار المتعلقة بالأشخاص دون الأموال[3].

المطلب الثاني: الاتجاه الجديد للمسؤولية غير التعاقدية للشاحن.

يقوم نظام المسؤولية التعاقدية للشاحن على الخطأ الواجب الإثبات ،غير أنّ اتجاهها جديدا تبنته الأنظمة الأوروبية، وبرز في مجالات معينة يجعل أساس مسؤولية الشاحن من دون خطأ، وبما أنّ المسؤولية التعاقدية قد تم ترسيخها فماذا عن المسؤولية غير التعاقدية التي تقوم خارج نطاق العقد، وعليه ما هو سبب بروز هذا التوجه الجديد؟ وما هي أوجه تأسيس هذا التوجه؟

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق ، ص 16.

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص94.

[3] عباس سامية : المرجع نفسه ، ص 94.

الفرع الأول: بروز فكرة المسؤولية الغير تعاقدية.

لاحت البادرة الأولى من خلال ما خّلفه غرق السفينة ERIKA[1] في ديسمبر 1999 الذي أحدث وقتها تلوثا كبيرا على طول الساحل الفرنسي وأدى غرق السفينة إلى التفكير في مسؤولية مالك البضاعة خاصة الشاحن مع أنّ الموضوع غير متعلق بمسؤولية الشاحن التعاقدية لأنّه لم يخل بالتزام تعاقدي، غير أنّ هناك رغبة في تحميله وباقي أطراف النقل أيضا المسؤولية، وسيكون إرساؤها صعبا في غياب نصوص قانونية، لذا قد يكون من الممكن تأسيس مسؤولية الشاحن على الجانب التقصيري أو شبه التقصيري من أجل الخطأ أو الإهمال في اختيار السفينة، فلا سبيل لإيجاد أرضية لمساءلة شركة بترولية إلاّ على أساس الاهمال أو الخطأ في اختيار السفينة، وقد يحدث أن تتم المساءلة في المستقبل على هذا الأساس .

وعليه فالمسؤولية غير التعاقدية للشاحن مسألة صعبة التناول لانعدام نصوص خاصة تتعلق بالموضوع ،لا في القانون الدولي أو الأوروبي، ورغم ذلك يبدو أنها تتجه إلى البروز وهي حاليا موضوع الساعة ومحل نقاش منذ غرق السفينة ERiKA ، وقد طرح بشأنها العديد من التساؤلات لمعرفة ما إذا تم إيجاد أوجه جديدة لتأسيس هذه المسؤولية[2].

الفرع الثاني: أوجه تأسيس فكرة المسؤولية غير التعاقدية.

يتعلق الأمر بمسألتين، الأولى حول مسؤولية الشاحن في اختيار السفينة، والثانية حول مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبيئة على مستوى الاتحاد الأوروبي.

أولا: مسؤولية الشاحن عن اختيار السفينة.

وهي تخص اختيار السفينة حسب نوعيتها وقابليتها للملاحة، وقد شكلت المسؤولية عن اختيار السفينة بالنسبة لبعض الشاحنين بالأخص الشركات البترولية هاجسا، لأنّ نقل المحروقات يشكل خطرا يجب التقليل منه، وذلك باختيار سفينة صالحة للرحلة، لهذا السبب

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 17-18.

[2] سعيدي مصطفى : المرجع نفسه ، ص 18-19.

ومنذ أعوام وضعت الشركات البترولية باعتبارها طرفا شاحنا سواء كانت مالكة للبضاعة أو مستأجرة للسفينة أو كلاهما معا نظام فحص يسمى " Le vetting"،[1]يسمح بفضل جملة من المعطيات باختيار السفن، وهذا النظام نشاط جديد غير معروف، عبارة عن مبادرة أملتها الصناعة البترولية ،الغرض منه توفير السلامة في مجال النقل البحري للمحروقات، عن طريق المراقبة الدائمة لحالة السفن البترولية المطروحة في السوق بغرض الإيجار، وأصبح منذ أعوام إجراء لا مناص منه بالرغم من أنّ لا القانون الدولي ولا التشريع الأوروبي ولا القانون الداخلي الفرنسي يفرضون على الشاحن الالتزام بالمراقبة التقنية للسفينة ،عكس المجهز الذي يقع عليه واجب الحرص على أن تكون سفينتة مطابقة للمقاييس العالمية المتعلقة بالسلامة البحرية وحماية البيئة، وأصبح اليوم واضحا أنه إذا لم يعتني المستأجرون وملاك البضائع بنوعية وسيلة النقل المستعملة، فإنّ الأمر سينتهي إلى إجبارهم على ذلك من طرف المشرع، وفي هذا الصدد هناك نص فرنسي تم إعداده كرد فعل على غرق السفينة ERIKA ، هو ميثاق السلامة البحرية للنقل البترولي [2]، تم التوقيع عليه يوم 10 فيفري 2000، يهدف إلى تعزيز السلامة البحرية من خلال وضع المقاييس الضرورية في تحديد مواصفات السفن البترولية ، وتحميل جميع أطراف عقد النقل المسؤولية، وبالأخص الشركات البترولية (الشاحنين) من خلال رفع سقف المسؤولية والتعويض[3].

ثانيا: مسؤولية الشاحن في مجال البيئة.

تتعلق المسألة الثانية حول مسؤولية الشاحن في المجال البيئي على المستوى الأوروبي، وبالفعل قدمت لجنة المجموعة الأوروبية في بروكسل يوم 09 فيفري 2000 الكتاب الأبيض حول المسؤولية عن البيئة، كان الغرض منه دراسة عدّة حلول لوضع نظام موحد للمسؤولية عن البيئة من أجل تحسين تطبيق قانون البيئة الموحد.

---

[1] مصطلح Vetting مشتق من الكلمة اللاتينية veto التي تعني الاعتراض ويوجد له مصدر آخر في الفعل Tovet باللغة الانجليزية الذي لا يدل على الرفض وانما يقصد به الفحص مع الرغبة في تصحيح الأخطاء وإصلاح الأشياء.

[2] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 20.

[3] في هذا المجال حدد المشرع الجزائري قواعد تفتيش السفن بمقتضى المرسوم التنفيدي رقم 02-149 المؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق لـ 09 مايو سنة 2002،ج.ر عدد33،الصادرة في 2002.

والجديد الذي أتى به هذا الكتاب الأبيض بالنسبة للأنظمة السابقة المعتمدة على المستوى الأوروبي، هو تحميل الملوثين الحقيقيين المسؤولية، خاصة أولئك الذين يمارسون نشاطا خطرا ، أو شديد الخطورة الذي قد يسبب أضرارا للمحيط.

إنّ تطبيق هذا المبدأ عن طريق نصوص الكتاب الأبيض يقود إلى تحميل الشركات البترولية كونها طرفا شاحنا المسؤولية عن التلوث بفعل نشاطها ، بالخصوص ما تعلق منها بنقل البضاعة الخطرة، وجعله محل مطالبة قضائية لمجرد كونه مالكا للبضاعة الخطرة من دون أي خطأ من جانبه، وما دام الأمر يتعلق بالمسؤولية بدون خطأ، فليس ضروريا إثبات خطأ الفاعل وإنما يتم إثبات الفعل أو الإهمال الذي سبب الأضرار.

إنّ المسؤولية من دون خطأ هي أساس عدّة أنظمة وطنية ودولية فيما يتعلق بالبيئة، ويفسر اختيار المسؤولية بدون خطأ بالصعوبة الكبيرة التي يلقاها المدعون لإثبات خطأ المدعى عليهم في القضايا التي تخص البيئة[1].

وقد انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبيب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29 أكتوبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973[2].

[1] سعيدي مصطفى : مرجع سابق، ص 21.

[2] بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 الموافق لـ 10 يوليو 2011،ج.ر عدد 45، لسنة 2011.

المبحث الثاني : دعوى مسؤولية الشاحن البحري.

يترتب على أي إخلال بأحد الالتزامات من أحد المتعاقدين ضرر للطرف الآخر ، يكون مبررا لرفع الدعوى وسبب في نشوء مصلحة قائمة وحالة في طلب الحماية القضائية للح ق أو المركز القانوني المتولد عن العقد، وهذا ما يجعل أساس الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو المسؤولية العقدية ، وفي هذا الصدد يكفي مجرد إثبات عدم تنفيذ عقد النقل أو تنفيذه المعيب لقيام المصلحة بالنسبة لرافع الدعوى.

وعليه فقد تطلب تفصيل هذه المسألة التطرق للمدعون في دعوى المسؤولية كمطلب أول وأثار دعوى المسؤولية كمطلب ثاني.

المطلب الأول: صفة المدعي في دعوى مسؤولية الشاحن.

تشمل الدعوى القضائية عادة طرفين هما المدعي والمدعى عليه على أن يتمتعا بالصفة والمصلحة في التقاضي، وهذا ما تقتضيه أحكام القواعد العامة في القانو ن ، غير أنه ونظرا لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه فقد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من شاحن وأكثر من ناقل، يرجع بعضهم على بعض كلما لم ينفذ العقد طبقا لما اشتمل عليه هذا الأخير من التزامات متبادلة.

وبما أنه في كثير من الأحيان يبرم عقد النقل البحري للبضائع لفائدة طرف ثالث وهو المرسل إليه المستفيذ من البضاعة عند وصولها إلى الميناء ف يدرج اسمه عادة في سند الشحن وتكون له بذلك الصفة والمصلحة في الدعوى ضد الشاحن[1].

فيا ترى من هم أصحاب الحق في رفع الدعوى (المدعي)؟.

وما هي صور الدعاوى التي يمكن رفعها ضد الشاحن؟

[1] بوعلام خليل : إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، دورية دولية محكمة تصدرها جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، العدد صفر، السداسي الأول، 2008، ص 56.

يعرف المدعي بأنه الش خص الذي أصابه ضرر سواء من جراء إصابة البضائع نفسها بالتلف أو الهلاك أو بسبب إصابته هو بضرر تجاري [1] بسبب تأخر الشاحن في تسليم البضائع في الميعاد والمكان الم تفق عليهما، وعليه ينحصر أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الشاحن البحري للبضائع في: الناقل، حامل وثيقة الشحن، الغير.

الفرع الأول: الناقل.

هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الشاحن في ميناء الشحن المتفق عليه، ويكون محل هذا العقد نقل بضاعة معينة ومحددة في سند الشحن، وقد حدد القانون البحري الجزائري كيفية التعرف على هوية الناقل دون اعطاء تعريف له ، فهو حسب المادة 730 ق ب ج المستأجر في حالة استئجار السفينة بهيكلها أو في حالة استئجارها لمدة معينة المادة 701 ق ب ج ، وهو المؤجر في حالة استئجارها على أساس الرحلة (المادة 651 ق ب ج).

أما إذا خلت وثيقة الشحن من اسم الناقل أو ذكر بشكل غير دقيق أو غير صحيح، عد مجهز السفينة ناقلا (م 754 ق ب ج)[2].

وعليه فلا جدال في أنه صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عملية النقل، وبالتالي صاحب الحق الأصيل في الرجوع على الشاحن البحري في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أو السفينة[3]، ومن صور الدعاوى التي يمكن للناقل أن يرفعها ضد الشاحن ما يلي:

---

[1] سوزان علي حسن : عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل متعدد الواسطة والنقل الدولي المتعدد الوسائط)، مرجع سابق، ص 219.

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 08.

[3] بوعلام خليل : مرجع سابق، ص 57.

أولا: دعوى الرجوع.

بصفة عامة في الدعوى التي يرفعها الناقل على الشاحن أو الناقل المتعاقد على الناقل الفعلي أو الناقل على عامل التفريغ والشحن، ويمارس المدعي دعوى الرجوع بسبب الحلول القانوني أو بحكم التضامن والتكافل القانوني قصد الحكم على المدعى عليه.

وقد أشارت اتفاقية بروكسل إلى دعوى الرجوع بعد تعديلها بمقتضي بروتوكول 1968 في الفقرة 6 مكرر التي أضيفت إلى المادة 3 من اتفاقية 1924، كما نصت عليها المادتان 744[1] ق ب ج، و 766 من القانون نفسه ، ويكون أطراف هذه الدعوى إما أصليين أو مدخلين في نزاع قائم مثل: إدخال الغير من طرف المدعى عليه، كالدعوى التي ترفعها شركات التأمين على الناقل البحري بحكم الحلول القانوني، فيقوم الناقل بإدخال مؤسسة الميناء للمطالبة بالحكم عليها مباشرة ، أو الحكم له عليها بما سيدفعه للمدعي الأصلي ويمكن أن تمارس دعوى الرجوع بطرقتين:

- **دعوى الرجوع الأصلية:** يرفعها صاحبها مباشرة أمام المحكمة المختصة بصفة مستقلة.

- **دعوى الرجوع التبعية:**

تكون دعوى الرجوع في هذه الحالة مرتبطة بدعوى أصلية منظورة أمام الجهة القضائية المختصة، لها أطرافها الخاصة وغالبا ما يتولى المدعى عليه إدخال غيره للحكم عليه.

وعليه فهذه الدعوى هي دعوى شخصية، منح المشرع مهلة إضافية لمن يمارسها قدرها ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد الدين، [2] ومن أمثلة دعاوي الرجوع التي يرفعها الناقل ضد الشاحن ما يلي:

1- في حالة التحقق من قيام الشاحن بتصريح كاذب ومتعمد بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل يترتب ما يلي:

[1] "يمكن رفع دعاوي 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."

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 107.

* سقوط حق الشاحن في رفع دعوى المسؤولية جبرا للضرر اللاحق بالبضاعة.

* لا يتلقى أي تعويض عن خسارة بضاعته في حريق حتى في غياب العلاقة السببية بين الضرر والتصريح الكاذب.

* إضافة إلى حق الناقل الرجوع على الشاحن عند عدم صحة التصريحات للمطالبة بالتعويض عن المصاريف المترتبة عن الأخطاء في تحرير وثيقة الشحن كمصاريف إعادة النقل، ومصاريف إعادة العد عند الوصول[1].

2- دعوى الناقل ضد الشاحن بمناسبة الإخلال بالتزاماته التعاقدية في ميناء الشحن، وذلك طبقا لنص المادة 772[2] ق ب ج التي تنص على أنه: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف ،أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة ، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به ، على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها".

3- هناك دعوى تسوية الأجرة يرفعها الناقل ضد الشاحن إذا تسبب تصريح الشاحن الخاطئ في دفع مبلغ أجرة أقل مما يكون عليه الحال لو كان صادقا في تصريحاته[3].

4- دعوى الناقل ضد الشاحن عن عدم دفع مستحقاته المالية طبقا لنص المادة 796 ق ب ج[4].

وذلك في حالة الاتفاق بين الشاحن والناقل على أن تستحق الأجرة عند ميناء الوصول أي من قبل المرسل إليه وعدم قيام هذا الأخير بذلك، يحق للناقل الرجوع على الشاحن لاستحقاق

---

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 81-82.

[2] بودليو سليم : مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009-2010، ص 206.

[3] عباس سامية : مرجع سابق، ص 83.

[4] إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها عد الشاحن مسؤولا عن الباقي.

أجرته على أساس أن الشاحن هو الطرف الأساسي والرئيسي والأصيل في عقد النقل البحري.

5- كذلك هناك دعوى ترفع ضد الشاحن في حالة نقل البضائع أو المواد الخطرة والضارة أو التصريح الخاطئ عنها، حيث منحت المادة 7-6 من الاتفاقية الدولية حول نقل المواد الضارة وشديدة الخطورة المالك إقامة الدعوى ضد الشاحن، ويتم التعويض بموجب اتفاقية SNpD(HNS) عن:

* الوفاة أو الضرر الجسماني على سطح أو خارج سفينة ناقلة للمواد الضارة أو شديدة الخطورة.

* ضياع أو تضرر أموال خارج السفينة.

* ضرر أصاب المحيط البيئي.

* مستحقات التدابير اللازمة للإنقاذ المتخذة من طرف كل شخص.

تغطى هذه الأضرار كاملة أو جزئيا[1].

الفرع الثاني: حامل وثيقة الشحن (المرسل إليه).

هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري بناءا على اتفاقية مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته، ورغم أنّه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، إلاّ أنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها، وقد تكون وثيقة الشحن اسمية لأمر أو لحاملها، فبموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة[2].

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 77-78.

[2] خليل بوعلام : مرجع سابق، ص 58.

وعليه فمن المؤكد أنّ لدى المرسل إليه كل المصلحة في مقاضاة الناقل باعتبار هذا الأخير مسؤول عن كل خلل يعترض الالتزام بتسليم البضاعة طبقا لشروط وثيقة الشحن، فهو بذلك يتم تعويضه في كل الأحوال من طرف الناقل أما في حالة عدم صحة بيانات وثيقة الشحن تقوم مسؤولية الشاحن، ولا خيار للمرسل إليه إلاّ الرجوع على الشاحن لقيام مسؤوليته عن عدم احترام الالتزام بالصدق.

هذا إذا كان الناقل مفلسا أو غير قادر على الدفع أو لا يمكن تحديد هويته أو أثار كما جرت العادة حالة استثنائية تعفيه من كل مسؤولية[1].

الفرع الثالث: الغير.

يقصد بالغير الأطراف الأخرين الذين يتعامل معهم الشاحن بمقتضى عقد النقل البحري مثل :الشاحنين الاخرين الذين يتقاسمون معه السفينة ،وهناك الغير الأجنبي تماما عن علاقة النقل .

وعليه بالنسبة للغير الأجنبي عن العلاقة العقدية والذي أصابه ضرر بسبب خطأ الشاحن له الحق في اقامة دعواه ضد الشاحن وذلك على أساس المسؤولية التقصيرية .

أما الغير المعني بعلاقة النقل فلهم الحق في رفع دعوى على الناقل الذي يمكنه عند اقتضاء الأمر الرجوع على الشاحن المسؤول عن الضرر.[2]

المطلب الثاني: آثار دعوى المسؤولية.

حتى تتحقق مسؤولية المدين المدنية عقدية كانت أم تقصيرية يتعين توفر أركانها وهي: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية.

وعلى المدعي أن يثبت ذلك حتى يتسنى له المطالبة بحقه في التعويض عما أصابه من ضرر وما لحقه من خسارة، ويكون ذلك بأن يثبت خطأ الشاحن سواء الخطأ المدني أو

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 84.

[2] عباس سامية : المرجع نفسه ، ص 87

الخطأ الجزائي، ويترتب على تحقق المسؤولية آثار متعددة أولها التعويض المدني إضافة إلى عقوبة جزائية الهدف منها هو ردع الشاحن، ولكن بالرغم من تحقق مسؤولية الشاحن إلاّ أنه في بعض الحالات قد يستفيد من حالة إعفاء من كل مسؤوليته أو جزء منها.

الفرع الأول:العقوبات.

كل خطأ مدني من جانب الشاحن يكرس مسؤوليته المدنية ما يترتب عنه التعويض المدني، أما الخطأ الجزائي فإنّه يرتب مسؤولية ذات طبيعة جزائية وبالتالي التعرض إلى عقوبات جزائية .

أولا: العقوبة المالية.

طبقا لنص المادة 124 ق م ج : " **كل فعل أيًا كان يرتكبه الشخص بخطئه يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض**".

واستنادا للمبدأ القائل:" **معاملة المتهم على خلاف مقاصده**".

لأنّ نيته من وراء هذه التصرفات (**التعمد في إعطاء معلومات غير صحيحة أو تصريح كاذب بشأن نوع أو قيمة البضاعة...)** ، هي إغناء ذمته المالية وتحقيق الربح وتحصيل أموال إضافية، ولذلك فمن الطبيعي مجازاة هذا الشخص بنقيضه أي مساسه في ذمته المالية، وعليه فالعقوبة الأنجع هي إفقارها ويكون ذلك بدفع تعويضات للناقل.

ومن الأمثلة على دفع الشاحن تعويضات للناقل ما يلي:

1- ما نصت عليه المادة 772 ق ب ج "... **وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به ،على ألاّ تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها**"، هذا فيما يخص ثبوت مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والسفينة.

2- ما نصت عليه المادة 778 ق ب ج، فيما يخص البضائع الخطرة في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله بذلك.

" **... يعد شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها**".

وكذلك ما نصت عليه المادة 4 سادسا من قواعد لاهاي 1924[1].

3- في حالة الخسائر اللاحقة بالبضاعة أثناء النقل بسبب التغليف المعيب من طرف الشاحن فيكون هذا الأخير مطالب إما بالإصلاح أو التعويض.

4- ما نصّت عليه المادة 753 ق ب ج، ينتج عن التصريح غير الصحيح من جانب الشاحن تحمله الخسائر والمصاريف الناشئة أو الناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي **(العلامات، عدد وكمية ووزن البضاعة)**.

5- عند التحقق من قيام الشاحن بتصريح كاذب و متعمد بشأن نوع أو قيمة البضاعة في وثيقة الشحن أو أيّة وثيقة أخرى[2] مؤيدة للنقل يترتب ما يلي:

- إعفاء الناقل من المسؤولية إعفاءا تاما في أعقاب الأضرار أو فقدان البضاعة حيث لا الناقل ولا السفينة يكونان في أي حال مسؤولين عن هلاك البضاعة إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها **(م4 خامسا من اتفاقية بروكسل 1924)**.

- كما تشير المادة 810 ق ب ج إلى ذلك أيضا.

ولكن القضاء الفرنسي عبر عن موقف أكثر تشددا بموجب حكم محكمة استئناف باريس الصادر في 1969/03/20 عندما قضى بأنه في حالة تعمد الشاحن القيام بتصريحات غير صحيحة حول طبيعة أو قيمة البضاعة لا يتلقى الشاحن أي تعويض عن خسارة بضاعته في حريق، حتى في غياب العلاقة السببية بين الضرر والتصريح الكاذب.

---

[1] إضافة إلى المادة 13 من قواعد هامبورغ والمادة (p/32) من قواعد روتردام "يعد مسؤولا عن الخسارة او الضرر الناتجين عن عدم إبلاغ الناقل بخطورة البضائع إذا نتج عنه خسارة أو ضرر".

[2] عباس سامية : مرجع سابق، ص 81-82.

– كما يمكن للناقل الرجوع على الشاحن للمطالبة بالتعويض عن المصاريف المترتبة عن أخطاء في تحرير وثيقة الشحن كمصاريف إعادة العد عند الوصول.

6– فيما يتعلق بالتصريح غير الصحيح لأجرة النقل من طرف الشاحن إذا اكتشف الناقل ذلك تطبق على الشاحن عقوبات صارمة، فيمكن للناقل إضافة إلى رفع دعوى تسوية الأجرة اللجوء إلى إدراج شروط في وثيقة الشحن من خلالها يلزم الشاحن مثلا بضعف أجرة النقل أو في حدود 3 مرات قيمتها في حالة عدم صحة بيان الوزن أو ترد أجرة النقل إلى أصلها مع إضافة مبلغ جزافي يتراوح ما بين نسبة 25% و50% كجزاء.

وفي هذه المسألة أصدرت محكمة استئناف Rouen بفرنسا حكما قضت فيه بأن الشاحن الذي أدلى بتصريح خاطئ ليس عليه فقط دفع مبلغ إضافي إلى الناقل في حدود الوزن الحقيقي، ولكن عليه أيضا أداء تعويض على سبيل العقوبة[1].

ثانيا: العقوبة الجزائية.

بالإضافة إلى مسؤولية الشاحن المدنية من حيث تحمل الأضرار والمصاريف نتيجة خطئه، فإنّه قد يرقى خطؤه إلى درجة الجريمة مما يرتب المسؤولية الجزائية وفقا لما نص عليه القانون البحري الجزائري.

فطبقا لنص المادة 953 ق ب ج فيما يخص البضائع الخطرة.

"**يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى خمس (05) سنوات، وبغرامة مالية من 10.000دج إلى 400.000 دج مع الاحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقة، كل شخص ينزل أو يركب على متن باخرة تجارية تستعمل للملاحة البحرية، أو يرسل أو يساعد على إرسال عن طريق البر مواد تتسبب في الانفجار أو الحريق دون التصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أو يقوم بتخزين مواد خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقا علامات ظاهرة على التغليف مطابقة للتصنيف، وبصفة عامة كل مخالف للقواعد والشروط التي تسير مناولة البضائع الخطيرة في الموانئ، وفي حالة العود يعاقب**

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 82.

بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن باخرة تجارية أو للصيد البحري إذا كان المتسبب ربان السفينة أو مالكها أو من له علاقة مباشرة بالمهنة وكل من تواطأ من قريب أو من بعيد في السماح بإركاب واستعمال هذه المتفجرات".

الفرع الثاني: حالات إعفاء الشاحن من المسؤولية:

الأصل أنّ الشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت هذا الأخير أنّ تلك الخسارة أو الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته.

إلاّ أنّ تلك الأضرار قد تقع خارجة عن إرادة الشاحن بسبب تدخل العديد من الظروف، وعليه حتى يتمكن الشاحن من دفع المسؤولية عنه يجب عليه أن يثبت تحقق حالات معينة تتمثل من جهة في التدابير الوقائية التي اتخذها بغرض استبعاد مسؤوليته ونفي الخطأ عنه وعن تابعيه، ومن جهة أخرى في الأحداث والظروف التي تدخلت أو أسهمت في وقوع الضرر.

أولا: الحالات المتعددة لإعفاء الشاحن من المسؤولية.

حتى تتحقق مسؤولية المدين المدنية عقدية كانت أم تقصيرية ، يتعين توافر أركانها وهي: الخطأ، الضرر والعلاقة السببية، وسبيل الشاحن إلى التخلص من هذه المسؤولية هو أن يقطع رابطة السببيّة بين خطئه وبين الضرر الذي أصاب الناقل، والشاحن قد يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها طبقا لنص المادة 30 فقرة 2 من قواعد روتردام[1].

فإذا كان ذلك الضرر يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي لا يكون للشاحن يد فيه، فإنّه يعفى من كل مسؤوليته، أما إذا أصاب البضاعة ضرر لا يعزى بأكمله بل بجزء منه فقط إلى الحدث أو الظرف الذي تسبب، فإنّ الشاحن لا يعفى من مسؤوليته إلاّ عن ذلك الجزء فقط[2]، والاستفادة من ذلك الإعفاء لا يتوقف عند الشاحن فحسب بل أنّ هناك أشخاص

[1] نبات خديجة : مرجع سابق، ص 81.

[2] المادة 30 من فقرة 3 من قواعد روتردام.

آخرون يشملهم هذا الإعفاء ، وهم الأشخاص الذين أشارت إليهم المادة 34 من قواعد روتردام.

وكذلك الأشخاص المشار إليهم في المادة 04 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل 1924 "....**وكلائه أو مستخدميه...**".

ومن حالات إعفاء الشاحن من المسؤولية ما يلي:

1- إعفاء الشاحن من المسؤولية بنفي الخطأ عنه:

يستطيع الشاحن أن يدفع عنه المسؤولية بنفي الخطأ عنه أو عن تابعيه استنادا لنص المادة 30 فقرة 2 من قواعد روتردام ، والتي جاء فيها أنّ الشاحن يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا أثبت أنّ سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34 من قواعد روتردام[1].

وبذلك يستطيع الشاحن أن يتخلص من المسؤولية إذا نجح في نفي أو قطع علاقة السببيّة بين خطئه والضرر الذي لحق بالناقل من جرّاء الخسارة أو الضرر اللاحق بالبضاعة أو السفينة أو التأخر في تسليمها.

كما يجب على الشاحن لكي يعفي نفسه من جزء من المسؤولية، إقامة الدليل على أنّ ثمة سبب آخر ساهم في إحداث هذا الضرر اللاحق بالبضائع[2].

2- إعفاء الشاحن بسبب خطأ الناقل:

يستفيد الشاحن من حالة إعفاء إذا ما أثبت الخطأ من جانب الناقل.

حيث أنّ الشاحن يعفى من دفع الأجرة للناقل في حالة عدم التنفيذ من طرف هذا الأخير كما يحق للشاحن طلب الفسخ وحرمان الناقل من الأجرة وإلزامه بالتعويضات إن كان لها محل إذا لم تصل البضائع إلى ميناء الوصول أو وصلت ناقصة أو تالفة.

---

[1] م 34 من قواعد روتردام:"...بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن...".

[2] نبات خديجة : مرجع سابق، ص 81.

كما أنّه إذا كان هلاك البضاعة أو عدم وصولها بسبب خطأ الناقل الشخصي أو أخطاء تابعيه لا يلزم الشاحن بدفع الأجرة حتى لا تكون مصدر إثراء بغير سبب للناقل[1].

– كذلك فيما يخص التزام الشاحن بإعطاء التعليمات حول ترتيب البضاعة ورصها داخل السفينة ، إذا ترتب عدم احترام التعليمات الموجهة من الشاحن، يستفيذ هذا الأخير من حالة إعفاء وتقوم مسؤولية الناقل لعدم احترامه لتعليمات الشاحن لأنّه لو لم يرتكب الخطأ المتمثل في عدم احترام التعليمات الموجهة من قبل الشاحن لما نتج ضرر أو خسارة ، ولما ترتبت مسؤولية الناقل.

كما أضافت المادة 12 فقرة 03 من قواعد هامبورغ أنّ الشاحن يعفى من المسؤولية بالنسبة للبضائع الخطرة إذا كان الناقل قد أخذ البضاعة في عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة وقبل بذلك[2].

ثانيا: إعفاء الشاحن من المسؤولية بتوافر حالات معينة.

بالإضافة إلى نفي الخطأ كوسيلة لإعفاء الشاحن من المسؤولية ، عدد القانون أسبابا يترتب على قيام أي منها انتفاء رابطة السببيّة وانتفاء المسؤولية، وعليه فالشاحن قد يعفى من المسؤولية وذلك لتدخل السبب الأجنبي الخارج عن إرادته ، الذي يقطع رابطة السببيّة بين الخطأ والضرر ويتمثل في حالة كل من القوة القاهرة وحالة تدخل فعل الغير[3].

1- حالة القوة القاهرة:

هي كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ، وليس للشاحن دخل في حدوثه ، مما يجعل التزامه مستحيلا ، ومثال عن القوة القاهرة هبوب العواصف وهياج البحر هيجانا غير عادي ، وأعمال الحرب المفاجئة والفتن والثورات والحصار البحري على الميناء.

---

[1] عباس سامية : مرجع سابق، ص 53.

[2] شحماط محمود : مرجع سابق، ص 217.

[3] نبات خديجة : مرجع سابق، ص 90.

ولا تعتبر التغيرات الجوية العادية من قبيل القوة القاهرة لانتقاء عدم التوقع ، وكذلك الإضراب عن العمل إلاّ إذا كان عاما يجعل الالتزام مستحيلا وكان فجائيا غير متوقع ولا دخل لإرادة الشاحن فيه[1].

2- حالة تدخل فعل الغير في إحداث الضرر:

قد تعترض الشاحن وهو يهم بتنفيذ عمله بعض الأحداث التي يتسبب فيها الغير بالأفعال التي يقدم عليها ، وبدون أن يكون للشاحن أو مستخدميه يد في ذلك، ويكون نتيجة هذه الأفعال عرقلة قيام الشاحن بأداء التزاماته على أكمل وجه.

ومن هذه الأفعال التي يعفى الشاحن بموجبها من المسؤولية: الحرب، الأعمال القتالية، النزاع المسلح، القرصنة، الإرهاب، أعمال الشغب، اضطرابات أهلية، تقديرات الحجز الصحي، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تذخلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز أو التوقيف للحجز الذي لا يعزى الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة 34 من قواعد روتردام[2]، السابقة الذكر.

[1] عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص 76.

[2] نبات خديجة : مرجع سابق، ص 90.

ملخص الفصل الثاني:

بعد ثبوث مسؤولية الشاحن يتقدم المتضررون من جراء خطئه للمطالبة بحقهم في التعويض وذلك هم أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الشاحن، حيث مكن لهم المشرع ذلك من خلال دعاوى ترفع من بينها دعوى الرجوع التي يرفعها الناقل على الشاحن في حالات محددة، كذلك هناك دعوى تسوية الأجرة وغيرها....

وينتج عن تحقق المسؤولية آثار أولها التعويض المدني كجزاء على خطأ الشاحن والعقوبة الجزائية لردع أعمال الشاحن الاحتيالية أو إهماله وتواطئه، ولكن رغم قيام مسؤولية هذا الأخير إلا أنه قد يستفيذ من حالات إعفاء ، وذلك عندما تقع الأضرار أو الخسائر خارجة عن إرادته بسبب تدخل العديد من الظروف لايد له فيها وأسهمت في وقوع الضرر منها: القوة القاهرة ، حالة تدخل فعل الغير، وإذا لم يستطع الاستفادة من حالات الإعفاء وتثبث مسؤوليته ، فإنه يستطيع أن يستفيد من تحديد مسؤوليته بتقدير تعويض مناسب لقدرته المالية هذا فيما يخص المسؤولية التعاقدية ، أما المسؤولية من دون خطأ وهي الاتجاه الجديد فقد تنامت الأفكار بشأنها حيث تم التوصل إلى مسؤولية الشاحن عن اختيار السفينة (الشركات البترولية) ومسؤوليته في مجال البيئة، إلا أن ذلك صعب الإثبات وذلك لغياب نصوص خاصة تتعلق بالموضوع، ورغم ذلك يمكن أن تتجه إلى البروز بما أنها حاليا موضوع الساعة ومحل نقاش.

الخاتمة

خاتمة:

إن مسؤولية الشاحن البحري موضوع يثير الغموض حول مسائل عديدة ، وخاصة لما لهذا الأخير من علاقات متنوعة، لذلك فقد تم الحرص على دراسة الموضوع على أساس البحث في مختلف النصوص القانونية (الوطنية والدولية)، وذلك بغية التعرف على مختلف الجوانب ذات الصلة بعمل الشاحن ، وعليه ومن خلال دراستنا لمسؤولية الشاحن البحري اتضح أن هذه المسؤولية تتميز بطابع خاص كونها لا تنشأ من مصدر واحد، وإنما قد تنشأ من عدة مصادر، فقد تكون عقدية وذلك عند الإخلال بإحدى الالتزامات التعاقدية بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحري، وقد تكون تقصيرية تقوم من قبل كل من لا تربطه به علاقة تعاقدية ولكن أصابهم ضرر نتيجة لخطأ صدر منه، كما يمكن أن تكون من دون خطأ في بعض الحالات.

وعليه ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج التالية:

1- لم يحض الشاحن البحري بتعريف قانوني له يزيل كل الغموض بشأنه على اعتبار أن عمل هذا الأخير يتدخل فيه العديد من الأشخاص مما يصعب تحديد من له هذه الصفة بشكل دقيق.

2- أن الشاحن لا يقتصر التزامه في تسليم البضاعة للناقل ودفع الأجرة بل يكون ملزما بأكثر من ذلك ، فهو إلى جانب ذلك ملزم أو مطالب بتجهيزها وجعلها قابلة للنقل في أحسن الظروف من خلال تهيئتها وتوفير المستلزمات الضرورية لتجنب الخسائر والأضرار.

3- التزامات الشاحن غير منظمة ومرتبة لذلك كان لابد من استخلاصها من حالات اعفاء الناقل ومن بيانات وثيقة الشحن.

4- كل إخلال من جانب الشاحن بالتزاماته يرتب مسؤولية بل يتعدى ذلك بأن يكون مسؤولا حتى عن أخطاء تابعية اتجاه من تضرر بسببه أو بسبب تابعيه.

5- فيما يخص التصريح الكاذب أو المتعمد بشأن نوع أو قيمة البضاعة فقد رتب المشرع بخصوصها جزاءات وذلك بهدف ردع الشاحن ،ولما يخلفه هذا التصريح الخاطئ من أضرار جسيمة.

6- على خلاف معاهدة بروكسل وهامبورغ اللتان لم تعطيا أهمية لالتزامات الشاحن أعطت اتفاقية روتردام أهمية لهذه الالتزامات حيث نصت على ذلك في الفصل 07 تحت عنوان: "واجبات الشاحن اتجاه الناقلّ.

7- إخلال الشاحن بالتزاماته لا يسبب ضررا ماديا للناقل فحسب بل قد يتعدى ذلك لأن يكون الضرر تجاريا أو اقتصاديا.

8- تقررت للشاحن إلى جانب التعويض المدني عقوبة جزائية.

9- يستفيد الشاحن من حالات إعفاء وهي قليلة بالنظر إلى حالات الإعفاء المقررة للناقل.

10- إذا لم يستطع الشاحن الاستفادة من حالات الإعفاء وثبثت مسؤوليته فإنه يستفيد من تحديد المسؤولية بتقدير تعويض مناسب حسب أجرة الحمولة ، وهذا الحكم جاءت به المادة 772 ق ب ج وهو حكم عادل حيث أن تعويض الخسارة للناقل تكون حسب أجرة الحمولة فالمشرع لم يترك أمر تحديد التعويض لاتفاق الطرفين وقد أصاب في ذلك هذا منعا للتعسف من قبل الناقل وخاصة أننا بصدد عقد إدعان.

11- مسؤولية الشاحن واجبة الإثبات، فهو يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت هذا الأخير أن تلك الخسارة أو الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته.

12- مما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل التي أساسها الالتزام بتحقيق غاية هي مسؤولية قاسية لهذا حرص المشرع على عدم شل حركة هذا الأخير بأن جعل مسؤوليته محدودة ولكن النظام القانوني لمسؤولية الناقل أقل قسوة من نظام مسؤولية الشاحن، لأن الناقل كما سبق مسؤوليته محدودة ويتمتع بحالات إعفاء كثيرة ومنصوص عليها صراحة في القانون البحري الجزائري م 803 ق ب ج وفي الاتفاقيات الدولية.

13- فيما يخص إجراءات رفع دعوى المسؤولية ضد الشاحن هي نفسها المتبعة ضد الناقل.

* صفوة القول أن مشروع النقل البحري مشروع رأسمالي بالدرجة الأولى ينفذ ويتمم إذا ما عرف كل طرف ما له وما عليه.

وعليه وبعد استعراض النتائج المتوصل إليها خرجنا ببعض المقترحات كما يلي:

1- ضرورة وضع نصوص قانونية تحدد بدقة صفة الشاحن حتى لا يقع التباس وغموض بشأن ذلك.

2- ترتيب وتجميع التزامات الشاحن لكونها مبعثرة ومتناثرة بين نصوص الاتفاقيات الدولية والقانون البحري وذلك حتى يتسنى للشاحن معرفة التزاماته بدقة.

3- ضرورة وضع أحكام خاصة لمسؤولية الشاحن بقوة القانون حتى يتسنى لكل مهتم بشؤون البحث أن يتعرف عليها.

4- ضرورة أن يحض الشاحن بما يحضى به الناقل من تحديد المسؤولية وحالات الإعفاء نظرا للمركز الحساس له الذي إذا تأثر هو فإن الناقل سيتأثر وتأثير ذلك على عقد النقل برمته وعلى الاقتصاد الوطني ككل الذي يرتكز عليه.

5- التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وذلك بتشديد العقوبة على الشاحن الذي يلجأ إلى هذه الطرق الاحتيالية الواقعة على ماهية البضائع من أجل كسب أكبر فائدة ممكنة من العملية التجارية.

6- لما لا يتم إعمال نصوص قانونية دولية موحدة تهدف إلى المساهمة في قيام تعاون اقتصادي بين الجميع على أساس الإنصاف والمساواة والمصلحة المشتركة وكذلك إعمال نظام التضامن بين الفئتين بشأن الخسائر والأضرار.

7- تكوين قضاة متخصصين في المجال البحري وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الشاحن وذلك حتى يتيسر على كل مهتم بشؤون التطبيق أن يجري حكمه.

8- وأخيرا فإن القانون البحري الجزائري تم وضعه في إطار قواعد بروكسل 1924، ألم يئن الأوان للجزائر وكدولة شاحنة أن تلتحق بالركب وتقرر ما إذا كانت ستنتظم لقواعد روتردام أم

أنها تجس النبض حتى تتجلى الرؤية على ضوء ما ستكشف عنه الممارسات العملية لهذه الاتفاقية ومن ثمة تقرر الانضمام إليها أو أنها مازالت تستطلع الأمر لعل وعسى من قواعد أخرى جديدة تحقق التوازن بين الفئتين.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولا: النصوص القانونية:

01- الاتفاقيات الدولية:

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد والمتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 الصادرة في 1964.

2- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المعروفة بقواعد هامبورغ.

3- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أوجزئيا المعروفة بقواعد روتردام 2008.

02- التشريعات الوطنية:

أ- الأوامر:

1- الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، ج.ر عدد 78، الصادرة في 30 سبتمبر 1975.

2- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج. ر، عدد 29، الصادرة في 10 أفريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج. ر، عدد 47 الصادة في 27 يونيو 1998.

وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010، ج. ر، عدد 46، الصادرة في 18 أوت 2010.

3- الأمر 03-06 المتعلق بالعلامات التجارية الجزائرية، المؤرخ في 19 يونيو 2003، ج ر، عدد 44، الصادرة في يونيو 2003.

ب- القوانين:

1- القانون 79-07 ، المتضمن قانون الجمارك ، المؤرخ في 21 يوليو 1979 ،المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-10 ، المؤرخ في 22 غشت 1998 ،ج. ر، عدد 61 الصادرة في 1998.

جـ- المراسيم:

1- المرسوم التنفيذي رقم 288/10، المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع، المؤرخ في 14 نوفمبر 2010، ج. ر، عدد 71 الصادرة في 2010.

ثانيا: المؤلفات:

1- أحمد محمود حسني، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1998.

2- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الواسطة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2004.

سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2004.

3- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ط3، 2012.

4- عادل علي المقدادي، القانون البحري ، دار الثقافة، عمان، ط1، 2009.

5-عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 07 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2007.

6- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2002.

7- عبد القادر العطر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرع قانون التجارة البحرية، دار الثقافة، عمان، ط1، 2009.

8- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، أحكام وقواعد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2006.

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

10- كمال حمدي، اتفاقية الأمم لمتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

11- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.

12- د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ،2006.

13- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2005.

14- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.

15- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.

16- وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان ، 2008.

ثالثا: الرسائل والمذكرات الجامعية.

01- الرسائل الجامعية:

1- بسعيد مراد: عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

2- بودليو سليم: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، شهادة دكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009-2010.

3- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011.

02- المذكرات الجامعية:

1- عباس سامية: التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2011-2012.

2- عبد الواحد رشيد: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

3- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بودواو، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2012-2013.

03- مذكرات المدرسة العليا للقضاء:

1- بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الثانية عشر، الجزائر، 2004-2007.

رابعا: الدوريات والمجلات:

01- الدوريات:

* خليل بوعلام: إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية ، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية، دورية محكمة، تصدرها جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، العدد صفر.

02- المجلات:

* الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، طبع الديوان الوطني،الجزائر 1999.

* الدكتور محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، مجلة قانونية وقضائية، جامعة حلوان، مصر، دون عدد.

خامسا: المحاضرات.

* بنيو أحسن: محاضرات غير منشورة في القانون البحري، جامعة 20 أوت 1955، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سكيكدة، 2012-2013.

سادسا: الملتقيات.

* سعيدي مصطفى، باحث في الدكتوراه، مسؤولية الشاحن بين نصوص القانون البحري والاتفاقيات الدولية، مداخلة غير منشورة، ألقيت في جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2014- 2015.

الفهرس

الفهرس

مقدمة	أ – و
فصل تمهيدي	8
المبحث الأول: الالتزامات المتعلقة بالبضاعة.	9
المطلب الأول: الالتزام بتهيئة البضاعة للنقل	9
الفرع الأول: عملية التغليف والتحزيم	9
الفرع الثاني:عملية وضع العلامات على البضاعة	10
المطلب الثاني : الالتزام بالتعريف بالبضاعة كتابة	11
الفرع الأول: تقديم البيانات في وثيقة الشحن	11
الفرع الثاني : بيانات البضاعة محل النقل	12
الفرع الثالث : الصدق في التصريحات	12
المطلب الثالث : الالتزام بتسليم البضاعة للناقل	13
الفرع الأول : الالتزام باحترام أوقات وأماكن تسليم البضاعة للناقل	14
الفرع الثاني : الالتزام بعملية الشحن	15
أولا : تعريف الشحن	15
ثانيا : تعريف التفريغ	16
الفرع الثالث : الالتزام بإعطاء التعليمات حول ترتيب البضاعة ورصها داخل السفينة	17
المطلب الرابع : التزامات الشاحن عند نقل البضائع الخطرة	18
المبحث الثاني : الالتزامات المتعلقة بدفع الأجرة	20
المطلب الأول : الأحكام العامة للأجرة	20
الفرع الأول : أساس تحيد الأجرة	21
الفرع الثاني : الملتزم بدفع الأجرة	22
أولا : دفع الأجرة عند الوصول وقبول المرسل اليه استلام البضاعة	23
ثانيا: دفع الأجرة عند الوصول ورفض الشاحن استلام البضاعة	24
المطلب الثاني : حالات استحقاق الأجرة من عدمها	25

الفرع الأول : حالات استحقاق الأجرة	25
الفرع الثاني : حالات عدم استحقاق الأجرة	27
المطلب الثالث : ضمانات الوفاء بالأجرة	28
الفرع الأول : حق الحبس	28
الفرع الثاني : حق الامتياز	29
الفصل الأول : مجال مسؤولية الشاحن البحري	31
المبحث الأول : النطاق الشخصي	33
المطلب الأول: المسؤولية اتجاه الغير المعني بعلاقة النقل	33
الفرع الأول: اتجاه حامل وثيقة الشحن	33
الفرع الثاني : اتجاه شاحنين آخرين	34
الفرع الثالث : المسؤولية اتجاه ادارة الجمارك	34
المطلب الثاني : المسؤولية اتجاه الغير الأجنبي عن علاقة النقل	39
المبحث الثاني : النطاق المادي	40
المطلب الأول : المسؤولية عن الأفعال المتعلقة بالبضاعة	40
الفرع الأول : المسؤولية عن الاخلال بتهيئة البضاعة للنقل	40
أولا : انعدام أو عدم كفاية التغليف	42
ثانيا : عدم كفاية أو اتقان العلامات	43
الفرع الثاني : المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والسفينة	44
أولا : في حالة عدم معرفة الناقل بأن البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وعدم موافقته على شحنها	45
ثانيا : في حالة معرفة الناقل بطبيعة البضاعة وموافقته على شحنها	46
المطلب الثاني : المسؤولية عن الخطأ في التصريحات	47
الفرع الأول : المسؤولية عن الخطأ في تحرير وثيقة الشحن وفق المادة 753 من القانون البحري الجزائري	47
الفرع الثاني : المسؤولية عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة	48
ملخص الفصل الأول	52

الفصل الثاني : التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن ودعوى المسؤولية	54
المبحث الأول : التحديد القانوني لمسؤولية الشاحن	55
المطلب الأول :الاتجاه الكلاسيكي لتحديد مسؤولية الشاحن	55
الفرع الأول : قاعدة تحديد المسؤولية	55
الفرع الثاني : فشل إدراج مسؤولية الشاحن	55
المطلب الثاني : الاتجاه الجديد للمسؤولية غير التعاقدية للشاحن	57
الفرع الأول : بروز فكرة المسؤولية الغير تعاقدية	58
الفرع الثاني : أوجه تأسيس فكرة المسؤولية غير التعاقدية .	58
أولا : مسؤولية الشاحن عن اختيار السفينة	58
ثانيا : مسؤولية الشاحن في مجال البيئة	59
المبحث الثاني : دعوى مسؤولية الشاحن البحري	61
المطلب الأول : صفة المدعي في دعوى مسؤولية الشاحن	61
الفرع الأول : الناقل	62
الفرع الثاني : حامل وثيقة الشحن	65
الفرع الثالث : الغير	66
المطلب الثاني : آثار دعوى المسؤولية	66
الفرع الأول: العقوبات	67
أولا: العقوبة المالية	67
ثانيا : العقوبة الجزائية	69
الفرع الثاني : حالات إعفاء الشاحن من المسؤولية	70
أولا : الحالات المتعددة لإعفاء الشاحن من المسؤولية	70
ثانيا: إعفاء الشاحن من المسؤولية بتوافر حالات معينة	72
ملخص الفصل الثاني	74
خاتمة	76
قائمة المراجع	81
الفهرس	87