جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

المركز القانوني للشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبين:

بوحجة يوسف

زغدود رضا

تحت إشراف الأستاذ:

د/ عقر الدماغ صلاح الدين

"لجنة المناقشة"

1 أ/لحواولة آمال	أستاذ مساعد	رئيسا
2 د/ عقر الدماغ صلاح الدين	أستاذ محاضر	مشرفا
3 أ/ بودينار طارق	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة 2023

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق

المركز القانوني للشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبين:

بوحجة يوسف

زغدود رضا

تحت إشراف الأستاذ:

د/ عقر الدماغ صلاح الدين

"لجنة المناقشة"

1 أ/لحواولة آمال	أستاذ مساعد	رئيسا
2 د/ عقر الدماغ صلاح الدين	أستاذ محاضر	مشرفا
3 أ/ بودينار طارق	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة 2023

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

الحمد لله الذي وفقنا على إتمام هذه المذكرة

وأعاننا على إنجازها على هذا النحو فله الحمد كلّه

والصلاة والسلام على خير خلق الله

نبينا الكريم محمد صلّى الله عليه وسلّم

اعترافا بالفضل لأهل الفضل نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الأستاذ المحترم عقر الدماغ صلاح الدين الذي وافق على الإشراف على هذا العمل المتواضع وما بذله من جهد وما أفادنا به من نصائح وتوجيهات قيمة وآرائه السّديدة التي ساعدتنا على إتمام هذا البحث

كما نتقدم بالشكر لأعضاء لجنة المناقشة الذي سيشرفون على مناقشة هذا البحث

والجهود التي يبذلونها في تصويبه

إهداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والصلاة والسلام على رسوله الكريم، أهدي ثمرة جهدي إلى العائلة الكريمة بدءً بوالديّ "أبـي وأمـي"

اللذين لم يبخلوا عليّ بالدعاء

إلى زوجتي الكريمة التي منحتني القوة والإرادة

إلى أولادي: زهرة، ياسمين وأنور

إلى كل زملائي في هذه الدورة

كما أحيّي من هذا المنبر جميع أساتذة التخصص الذي غذّوني بالعلم والمعرفة.

شكرًا وألف شكرًا

بوحجة يوسف

إهداء

تم بعون الله وبتوفيق من العلي القدير إنجاز هذا البحث

أتقدم بالإهداء أولا إلى والديّ أمد الله في عمرهما قدوتي في الحياة، أصحاب الفضل الأول والأخير في تحقيق هذا الإنجاز من خلال دعمهم وتشجيعهم لتعليمي

إلى من شجعني على مواصلة مسيرتي العلمية رفيقة دربي زوجتي

إلى ريحان حياتي ابنتي ميسم رنيم

إلى اخواتي وأخواتي

زملائي ورفاق الدرب

وإلى كل من شجعني وساعدني على إتمام هذا العمل

زغدود رضا

مقدمـــة

يحتل النقل البحري مكانة هامة بين مختلف وسائل النقل الأخرى، نظرًا للدّور الكبير الذي يلعبه في مجال تطور اقتصاديات الدول وتجارتها الخارجية، وذلك عن طريق المبادلات التجارية الدولية، غير أن هذه المبادلات لا يمكن أن تتم دون إبرام عقد النقل البحري بين الشّاحن والناقل والذي يعتبر هدفُه الأساسي توصيل البضاعة إلى المرسل إليه.

كما أن الهدف الأسمى الذي تسعى إليه الاتفاقيات الدولية، ولاسيما البحرية منها، توحيد أحكام القانون على عقد النقل البحري الدولي، وهو أمر صعب وشاق بسبب المشاكل التي يُثيرها هذا العقد، ومرد ذلك كلّه عدم التكافؤ بين المراكز القانونية لطرفيه، فالناقل في هذه العلاقة العقدية يعتبر أقوى مركزا من الشاحن، مما جعله يملي ما يشاء من بُنود، تتفق مع مصالحه الخاصة استنادًا إلى مبدأ الحرية التعاقدية.

بعد الحرب العالمية الأولى، عمدت الدول إلى بلورة الاجتهادات الفقهية لعقد معاهدة دولية تنظم فعاليات النقل البحري الدولي بين الدول، بحيث تحدد اختصاصات مسؤوليات كل من الناقل والشّاحن، فاستندت إلى قانون هارتر الأمريكي 1893 وقواعد لاهاي لعام 1921، وعقدت معاهدة دولية وقعت في بروكسل سنة 1924.

بداية القرن التاسع عشر، بدأ الخلل يعتري التوازن المعهود في عقد النقل البحري للبضائع، وذلك عندما برزت إلى الوجود مشكلة توزيع مخاطر النقل بين ذوي المصالح في ملكية البضاعة، وهم الشاحنون، وبين ذوي المصالح في ملكية السفينة وهم الناقلون.

.... الناقلون في تضمين عقود النقل البحري للبضائع الشروط التي تتفق مع مصالحهم..... تهدف إلى إعفائهم من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة، ويرجع إلى خصوصية النقل البحري للبضائع بصفة عامة، ونظام المسؤولية بصفة خاصة، كونه يشكل.... عن القاعدة العامة التي تقضي بأن التعويض يكون في حدود الخسارة.

إن التحديث الشامل للقواعد الدولية لنقل البضائع بحرًا ومحاولة توحيدها، قد أصبح ضرورة لا غنى عنها، فلم تعد القواعد السارية في ظل معاهدة بروكسل وقواعد هامبورغ، تتوافق مع مقتضيات العصر، نتيجة للتطورات والمستجدات التكنولوجية، وفضلاً عن ذلك شعرت دول كثيرة بأن مصالحها كبُلدان شاحنة لا تحظى برعاية عادلة، وفي ضوء حتمية الخلافات الدولية، برزت بعض الثغرات والمتغيرات، فرضت بدورها حتمية التطور، وهذا ما أدّى فيما بعد إلى عقد اتفاقية دولية أخرى تعرف بقواعد روتردام لعام 2008، بحيث تعتبر أحدث اتفاقية دولية في مجال النقل البحري، حيث توفر إطارًا قانونيًا يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حدثت في مجال النقل البحري للبضائع.

بالرغم من أهمية أحكام هذه الاتفاقية وحداثتها، واستفادتها من الانتقادات الموجهة لكل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ، إلا أنها لم تدخل حيز النّفاذ لقلة الدول المصادقة عليها.

تقتصر الدراسة على المركز القانوني للشاحن كطرف أصلي في عقد النقل البحري للبضائع، كما ترتكز الدراسة على القانون البحري الجزائري، وبعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل.

تنبع أهمية الدراسة من أهمية النقل البحري للبضائع بحد ذاته، فالنقل البحري للبضائع لا شك يؤدي إلى تخفيف العبء عن الدول في دفع مسيرة اقتصادها للتطور، فأطراف عقد النقل البحري للبضائع، تشكل حجر الزاوية في عقد النقل البحري للبضائع، تشكل حجر الزاوية في عقد النقل البحري للبضائع، وبقدر تحري الدقة في نشاطهم وعملهم تكون سلامة عملية النقل البحري للبضائع، وبالتالي تسهيل انتقال البضائع مما ينعكس إيجابًا على اقتصاد الدول.

وتهدف هذه الدراسة إلى المساهمة في تبيان معالم عقد النقل البحري للبضائع، من خلال الوقوف عند مختلف الأحكام القانونية المنظمة لمراكز أطرافه، إلى جانب رسم الضوابط التي تعين على حسن أداء عملية النقل البحري للبضائع، كما تهدف إلى محاولة

الوصول إلى أفكار تساعد جديًا عن تنمية النقل البحري للبضائع، وتطويره ودفع مسيرته إلى الأمام، والتخفيف من القيود التي قد تقف عثرة في طريقه.

وبما أنه لا يخلو أي بحث من الصعوبات فقد واجهتنا بعضها ونذكر منها:

- قلة المراجع حيث نجد الكثير من المؤلفات القانونية قد تناولت الخصومة البحرية بالبحث والتّمحيص، ولم يخصص لأطراف عقد النقل البحري للبضائع دراسة مستقلة ومستفيضة تتناسب والدّور الذي تقوم به هذه الأطراف في مجال النقل البحري للبضائع.
- بالإضافة إلى ضيق الوقت المخصص للبحث العلمي، خاصة مع الانشغال بمشاكل شخصية وعائلية.

وتمتاز التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع بعدم التكافؤ، بحيث يكون الناقل البحري دائما في مركز أسمى من مركز الشّاحن.

كما قد تحدّدت إشكالية الدراسة **بمدى واقع هيمنة وتفوق المركز القانوني للناقل على المركز القانوني للشاحن في عقد النقل البحري للبضائع؟**

ويتفرع عن هذه الإشكالية سؤالان فرعيان هما:

- **ما هي مظاهر وصُور هذا التفوق؟**
- **ما هي الآليات القانونية المرجُوة لتحقيق التوازن العقدي المنشود؟**

وفي محاولة للإجابة على الإشكال المطروح، فالدراسة وطبيعة الموضوع يفرض علينا الاعتماد على المنهج التحليلي، وذلك من خلال تناول النصوص القانونية ذات العلاقة بالموضوع، والسّعي إلى تحليلها وإظهار الإشكاليات التي تُثيرها.

وتأسيًا على ما تقدّم، فالإشكالية المطروحة تقتضي التّطرق إلى الشاحن كطرف أصلي في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وواقع التفاوت في المراكز القانونية للطرفين الأصليين في عقد النقل البحري للبضائع (الفصل الأول)، إضافة إلى ضرورة الوقوف على التزامات الشاحن البحري والمسؤوليات المترتبة عن الإخلال بهذه الالتزامات (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

الشاحن كطرف أصلي في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

المبحث الأول: مفهوم الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

يعرف الشاحن البحري على أنه الطرف الثاني في العلاقة التعاقدية مع الناقل[1]، بمعنى أنه الطرف الذي يبرم عقد النقل البحري مع الناقل[2] من أجل أن ينقل هذا الأخير بضائعه إلى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل إليه مقابل أجرة نقل يدفعها للناقل[3].

المطلب الأول: الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

ولفهم أكثر لمفهوم ودور وعلاقة الشاحن بعقد النقل البحري للبضائع، يستلزم منا الأمر التعرض إلى أهم التعاريف الموضوعة له على المستوى التشريعي سواء في القوانين الداخلية للدول (الفرع الأول) أو في الاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني)، وكذا بيان جهود الفقه في تعريفه (الفرع الثالث)، مع بيان نقاط الاختلاف والتباين بينها وفي الأخير نحاول تقديم تعريف شامل له.

الفرع الأول: الشاحن في القانون البحري الجزائري

لم يعرف المشرع الجزائري الشاحن البحري صراحة، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 738 من ت.ب.ج[4] والتي عرفت عقد النقل البحري، يتضح أن الشاحن هو صاحب البضاعة والذي يتعاقد مع الناقل بموجب عقد لأجل نقلها، أي هو مرسل البضاعة إلى المرسل إليه، وكما يتضح أيضا أن الشاحن هو الملتزم الأصلي بدفع أجرة الحمولة.

---

[1] محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 310.

[2] سبعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011، ص 307.

[3] محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة، عمان، 2015، ص 69.

[4] أكدت المادة 738 من ت.ب.ج على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجرة الحمولة".

أضافت المادة 753 من نفس القانون أن الشاحن هو الذي يقوم بالتصريح كتابيا بالبيانات المتعلقة بالبضائع إلى الناقل، وكما أن صدور وثيقة الشحن البحري يتوقف على إرادته طبقا للمادة 748 من نفس القانون.

على هذا الأساس يمكن تعريف الشاحن معتمدين على معيار التعاقد على أنه ذلك الطرف الذي يبرم عقد النقل البحري للبضائع مع الناقل من أجل نقل البضائع المسلمة من طرفه، من ميناء إلى ميناء آخر مع التزامه بدفع أجرة الحمولة.

الفرع الثاني: الشاحن وفقا للاتفاقيات الدولية

رغم تخصيص اتفاقية بروكسل المادة الأول منها لتحديد مفهوم المصطلحات المستعملة فيها، إلا أنها لم تعرف الشاحن البحري رغم تعريفها للناقل.

خلافا لاتفاقية بروكسل، عرفت اتفاقية هامبورغ من خلال الفقرة الثالثة من المادة الأول منها الشاحن على أنه: "كل شخص أبرم من الناقل عقدا، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري[1]" ويرى الدكتور أحمد محمود حسن أن الجزء الثاني من هذه الفقرة والتي عرفت الشاحن، تحتاج إلى إيضاح ذلك أنها قد تثير اللبس أو الاختلاف في التفسير[2].

يمكن أن نفسر التعريف الذي أتت به الاتفاقية على أنه جاء لتغطية الحالات التي يمكن أن يكون عليها الشاحن، فتضمنت الحالة التي يكون فيها الشاحن نفسه الذي يبرم عقد النقل البحري مع الناقل، فيلتزم شخصيا بتسليم البضاعة للناقل، وكما تضمنت الحالة التي يتولى فيها الشاحن بالاستعانة بشخص آخر لإبرام عقد النقل البحري للبضائع باسمه أو نيابة عنه، أو الاستعانة بشخص آخر لتسليم البضاعة باسمه أو نيابة عنه للناقل.

[1] كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1988، ص 30، 31.

[2] أحمد محمود حسن، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف، الاسكندرية، د س ن، ص 37.

وبالتالي فإن التعريف الذي جاءت به الاتفاقية ميز بين الشاحن المتعاقد والشاحن الفعلي، فعرفت الشاحن المتعاقد على أنه كل شخص يبرم عقد النقل البحري مع الناقل، أو كل شخص يسلم البضاعة للناقل البحري.

تظهر شخصية الشاحن القانونية طبقا لاتفاقية هامبورغ كشاحن متعاقد بمجرد قيامه بتسليم البضاعة للناقل البحري رغم عدم ابرامه لعقد النقل مع الناقل البحري[1]، فعرفت الشاحن الفعلي على أنه كل شخص أبرم عقد النقل البحري باسم الشاحن المتعاقد أو نيابة عنه، أو أي شخص سلم البضاعة محل النقل للناقل باسم الشاحن المتعاقد أو نيابة عنه[2].

عرفت اتفاقية روتردام الشاحن البحري من خلال الفقرة الثامنة من المادة الأول منها على أنه "الشاحن يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل"، وعرفت الفقرة التاسعة من نفس المادة الشاحن المستندي على أنه "الشاحن المستندي يعني أي شخص آخر غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني".

يعد الشاحن في مفهوم اتفاقية روتردام، على أنه ذلك الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل مع الناقل بمعنى الشاحن المتعاقد، وكما أضافت تعريف الشاحن المستندي والذي يعني الشاحن الفعلي والذي يتصرف باسم ونيابة عن الشاحن المتعاقد.

ما يلاحظ على التعريفين اللذين أتت بهما اتفاقية روتردام يختلفان عن التعريف الذي أتت به اتفاقية هامبورغ ذلك أن هذه الأخيرة حددت الشاحن بوضوح واعتبرت أيضا أن كل شخص يسلم البضاعة للناقل شخصيا يعد شاحنا متعاقدا، بالرغم من أنه لم يتعاقد مع الناقل البحري وهو الأمر الذي لم تتضمنه اتفاقية روتردام.

[1] محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، ص 68.

[2] أحمد محمود حسن، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، ص 36.

الفرع الثالث: التعريف الفقهي للشاحن

عرف الدكتور عدلي أمير خالد الشاحن على أنه الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل لكي ينقلها إلى المرسل إليه الذي قد يكون الشاحن نفسه أو لشخص آخر غير الشاحن[1].

وعرف الدكتور محمد غريب عبد العزيز الشاحن على أنه الجهة أو الشخص الذي قام بشحن البضاعة بميناء الشحن والذي له حق استلام وثيقة الشحن البحري الأصلية الموقع عليها من الناقل أو من ينوب عنه[2].

من خلال التعريفين، نجد أن التعريف الذي جاء به الدكتور عدلي أمير خالد اعتمد فيه على معيار التسليم وهو نفس المعيار الذي اعتمد عليه الدكتور محمد غريب عبد العزيز، إلا أن هذا الأخير أضاف معيار التعاقد لما أشار إلى أن الشاحن هو الشخص الذي يحق له تسلم وثيقة الشحن الأصلية التي يوقعها الناقل، ويقصد بذلك الشخص المتعاقد مع الناقل، إلا أنه يبقى دائما تعريف غير دقيق ذلك أنه لم يحدد صراحة العلاقة العقدية بين الشاحن والناقل.

عرف الأستاذ Jean ottiBel الشاحن على أنه مرسل البضاعة شخصيا، أو عن طريق وكيل الشحن للمرسل إليه.[3]

والتعريف المرجح هو التعريف الذي جاء به الدكتور هشام فرعون الذي عرف الشاحن على أنه الطرف الذي يقدم للناقل بضائع خاصة به، أو خاصة بشخص آخر قصد نقلها من مكان إلى آخر.[4]

---

[1] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 205، ص 48.

[2] محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006، ص 57.

[3] Jean Belotti, Transport international des marchandises, gestion international, 3ème édition, Vuibert, Paris, 2006, p 218.

[4] هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة الكرم، دمشق، 1986، ص 182.

وأضاف الدكتور هشام فرعون أنه ليس من الضروري أن يتعاقد هو شخصيا مع الناقل بل يجوز له الاستعانة بوكيل أو نائب عنه للقيام بذلك[1]، إلا أنه ما يعيب هذا التعريف أنه تجاهل أن الشاحن يلتزم بدفع أجرة الحمولة للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع.

على العموم يمكن تعريف الشاحن البحري على أنه الطرف أو الشخص الذي يقوم شخصيا أو بالاستعانة بشخص آخر يدعى الشاحن الفعلي بتسليم البضاعة للناقل وفقا لعقد النقل من أجل نقلها مقابل أجرة حمولة يدفعها.

المطلب الثاني: عقد النقل البحري للبضائع وطبيعته

رغم كل القوانين من التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية وافقه وسعيها إلى توحيد أحكام عقد النقل البحري، إلا أنه يوجد اختلاف وتباين شاسع في مسألة تعريف عقد النقل، حيث نجد أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تسعى اطلاقا إلى تعريفه رغم ارتباطها المباشر بالنقل البحري للبضائع (الفرع الأول).

يعد عقد النقل أيا كان نوعه ذو طبيعة قانونية خاصة تميزه عن غيره من العقود، ومما لا شك أن عقد النقل البحري يتميز بخصائص تجعله ينفرد عن باقي عقود النقل الآخر، وهو الأمر الذي سنستخلصه بعد تعريفه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

سنحاول من خلال هذا الفرع تقديم أهم التعاريف الموجهة لعقد النقل البحري من منطلقات عديدة سواء على الصعيد القانوني الداخلي (أولا) أو الاتفاقيات الدولية (ثانيا) أو على المستوى الفقهي (ثالثا) مع بيان أوجه ونقاط الاختلاف والتباين فيما بينها وفي الأخير سنحاول تقديم تعريف شامل له.

[1] هشام فرعون، المرجع السابق، ص 182.

أولا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الوطني

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري ضمن الكتاب الثاني منه المتضمن الاستغلال التجاري للسفينة، من خلال الباب الثالث الذي جاء تحت عنوان نقل البضائع، في الفصل الاول المتضمن القواعد العامة، من خلال المادة 738 التي تنص على أنه "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

عند التمعن في نص المادة يتضح أن تعريف عقد النقل البحري جاء جامعا وهذا بتحديده للعناصر العامة للعقد، إلا أنه يؤخذ عليه أنه لم يذكر المرسل إليه وهو شخص ثالث لا يدرج ضمن العلاقة التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع رغم أنه مستفيد منه.

وبالرجوع إلى بعض القوانين المقارنة، يمكن القول أن مضمون تعريف المشرع الجزائري لعقد النقل هو تقريبا نفس ما جاء ضمن تعريف المشرع الفرنسي له من خلال المادة 15 من القانون الصادر بتاريخ 18 جوان 1966 المتعلق بعقود استئجار السفن، والنقل البحري[1]، والتي عرفته على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع بالبحر مقابل أجرة، أو ضمن التعريف الذي أورده المشرع لأردني من خلال قانون التجارة بموجب المادة 177 منه.[2]

غير أن قانون التجارة البحرية المصري الجديد لعام 1990 قد جمع ضمن تعريف واحد بين عقد نقل البضائع ونقل الأشخاص من خلال المادة 196 منه بنصها على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة"، خلافا للمشرع الجزائري الذي فرق بين المفهومين بموجب مواد قانونية مختلفة.

[1] المادة 15 فقرة 01 من القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 المتعلق بعقود استئجار السفن والنقل البحري.

[2] عرفت المادة 177 من القانون البحري الأردني عقد النقل على أنه "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة، أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع، على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها" أنظر طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 103.

ثانيا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية

اختلف موقف اتفاقية هامبورغ 1978 حول تعريف عقد النقل البحري للبضائع عن اتفاقية روتردام لسنة 2008، غير أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تسعى إطلاقا إلى تحديد تعريف عقد النقل وهو الأمر الذي سنوضحه كالآتي:

أ- في اتفاقية بروكسل لسنة 1924:

لم تعرف اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 عقد النقل البحري للبضائع من خلال المادة الأولى منها والمخصصة لتحديد المقصود من المصطلحات المستعملة فيها، إلا أنه اكتفت بالنص في الفقرة (ب) من نفس المادة على أن "عقد النقل ينطبق فقط على العقود المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بواسطة مشارطة إيجار السفينة ابتداءا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

رغم الارتباط الشديد لمعاهدة بروكسل بموضوع النقل البحري للبضائع وخاصة أنها تسعى إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، إلا أنها لم تتضمن أي تعريف له، وإنما اكتفت بتحديد نطاق تطبيقها والذي يشمل عقود النقل البحري بموجب سندات الشحن أو بموجب وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وهذا تماشيا مع هدف المعاهدة الرامي إلى وضع تنظيم قانوني للنقل بواسطة سندات الشحن وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة الخامسة من المعاهدة[1]، والتي تنص على أنه "ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات ايجار[2] السفن. إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات.....".

[1] أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، د.ت.ن، ص 55.

[2] تعرف مشارطة الإيجار على أنها عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة صالحة للملاحة لمدة معينة مقابل أجر معين، وقد تتحدد مدة الإيجار برحلة أو عدة رحلات أو يكون الإيجار لمدة زمنية معينة،

ب- في معاهدة هامبورغ 1978:

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع سنة 1978 عقد النقل من خلال الفقرة السادسة من المادة الأول منها على أنه "عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر".

يشمل عقد النقل البحري في إطار معاهدة هامبورغ اتفاق يتضمن التزام الناقل بنقل بضائع الشاحن من ميناء لآخر مقابل التزام هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة، وهذا دون النظر إلى الشكل الذي يفرغ فيه العقد، ذلك أن العبرة متصلة بوجود اتفاق بين الناقل والشاحن حول نقل البضائع بحرا[1]، وهذا خلافا لمعاهدة بروكسل التي اشترطت وحددت نطاقها في النقل بموجب سندات الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فقط دون العقود الأخرى.

استبعدت معاهدة بروكسل نقل الحيوانات والنقل على سطح السفينة بموجب الفقرة (ج) من المادة الأولى منها، والتي عرفت مصطلح البضائع[2]، غير أن محل عقد النقل في ضل قواعد هامبورغ يغطي نقل الحيوانات والنقل على سطح السفينة طبقا للفقرة الخامسة من المادة الأول منها.[3]

وكما يمكن أن السفينة المؤجرة عارية تماما أي دون تجهيز وقد تكون مجهزة بطاقمها وأدواتها وتموينها، وفي هذا النوع من العقود فإن المؤجر قد يحتفظ بسلطاته الكاملة على السفينة أثناء مدة الإيجار، وقد تنتقل إلى المستأجر بعض هذه السلطات أو كلها، أنظر: صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ت.ن، ص 351.

[1] كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، المرجع السابق، ص 32.

[2] طبقا للفقرة ج من المادة الأول من اتفاقية بروكسل فإنه تشمل البضائع "بضائع، تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع عدا الحيوانات الحية والشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة"

[3] أكدت الفقرة الخامسة من المادة الأول من اتفاقية هامبورغ على أنه " يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة أو مغلقة، تشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف "المذكورة إذا قدمها الشاحن.

مع هذا وبالتمعن في نص الفقرة السالفة الذكر يتضح أن نطاق عقد النقل البحري في مفهوم معاهدة هامبورغ يشمل فقط المرحلة البحرية دون النقل الذي يتم عن طريق الأنهار والبحيرات والطرقات والسكك الحديدية.[1]

غير أنه لم تتضمن اتفاقية هامبورغ أي إشارة إلى المرسل إليه كطرف ثالث يتم غالبا عقد النقل البحري لحسابه.

ج- في قواعد روتردام لسنة 2008:

عرفت الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والمعروفة بقواعد روتردام عقد النقل البحري على أنه " عقد النقل البحري يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص النقل على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

جاء تعريف عقد النقل البحري في إطار اتفاقية روتردام أوسع من حيث المضمون وأكثر وضوحا مقارنة بالتعريف الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، ذلك أنها عرفت النقل البحري على أساسين متمثلين في: الأول أنه عقد يتعهد فيه طرفين (الناقل والشاحن) على نقل البضائع، والأساس الثاني على أنه يتم عن طريق البحر أي من ميناء إلى آخر أو النقل المتعدد الوسائط أو المتتابع بطريق البحر أو المختلط[2]، أي النقل من مكان إلى آخر مرورا بالبحر.

[1] أحمد محمود حسن، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، مرجع السابق، ص 39.

[2] يكون النقل المتعدد الوسائط أو المتتابع بواسطة البحر أو المختلط في حالة عدم وجود خط ملاحة مباشر بين ميناء الشحن وميناء التفريغ، وبالتالي فإن جزء من النقل بطريق البحر والقسم الآخر يتم بطريق البر أو الجو، انظر: إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 186، 187.

ثالثا: التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع

أورد الفقهاء والباحثون حول عقد النقل البحري العديد من التعاريف ونأخذ على سبيل المثال أهم هذه التعاريف.

عرف الدكتور هاني دويدار عقد النقل البحري للبضائع على أنه " عقد النقل البحري للبضائع هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل أجرة"[1]، وعرفه الدكتور أحمد محمود حسني على أنه " عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها بأن ينقل شحنة ما من ميناء إلى آخر مقابل أجرة"[2].

وعرف الدكتور جيون بلوتي عقد النقل البحري[3] على أنه:

" Le transport de marchandises par voie maritime est un contrat par lequel un chargeur (expéditeur ou auxiliaires) confier à un transporteur maritime une marchandise à transporter, contre rémunération d'un prix de transport appelé « fret ».

ما يلاحظ من خلال هذه التعاريف أنها ركزت على العناصر الأساسية للعقد التي تشمل الاتفاق بين الشاحن و الناقل المتضمن تعهد هذا الأخير على نقل بضائع الشاحن من ميناء إلى آخر مقابل أجرة.

غير أنها لم تحدد أطراف تنفيذ العقد بدقة رغم أن الاتفاق يقع حقيقة بين الناقل و الشاحن، ذلك أن تنفيذ العقد لا يرتبط فقط بطرفيه، فغالبا ما يتدخل طرف ثالث و هو المرسل إليه بصفة شخص آخر غير الشاحن في تنفيذ العقد الذي أبرم لصالحه.

---

[1] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 239.

[2] أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 11.

[3] – JEAN Belloti, Transport international des marchandises, gestion international, 3ème édition, Vuibert, Paris, 2006, p 218.

تنطبق عموما كل هذه الملاحظات على مختلف التعاريف المقدمة من طرف الفقهاء و الدارسون لعقد النقل البحري كما هو الأمر إلى التعريف المقدم من طرف الدكتور عدلى أمير خالد الذي عرفه على أنه " عقد النقل البحري للبضائع عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لأخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن"[1].

من الصعب إيجاد تعريف دقيق و شامل على المستوى الفقهي لعقد النقل البحري ذلك أن مجمل التعاريف لم تأتي بذكر المرسل إليه كطرف ثالث في تنفيذ العقد ولم تسعى إلى تحديد وسيلة النقل ولم تحدد أيضا الطرف الذي يتحمل أجرة النقل ذلك أنها يمكن أن تدفع من طرف المرسل إليه و ليس فقط التزام شخصي مرتبط بالشاحن.

مع كل هذا فإن التعريف الذي أتى به الدكتور أسيل باقر جاسم و الذي حاول تعريف عقد النقل البحري على أنه " عقد نقل البضائع بحرا هو عقد رضائي – يبرم بين مرسل البضاعة و الناقل – يلتزم بموجبه الناقل بنقل بضاعة معينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و تسليمها إلى صاحب الحق في الاستلام لقاء أجرة يتفق عليها سالفا " هو تعريف أكثر شمولية و دقة في تحدد العناصر القانونية للعقد مقارنة بالتعاريف السالفة الذكر، إلا أنه لم يحدد وسيلة النقل البحري هو الآخر.[2]

طبقا لكل ما سبق يمكن أن نعرف عقد النقل البحري على أنه ذلك العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع الشاحن المسلمة منه في ميناء الشحن بطريق البحر على متن سفينة إلى ميناء الوصل وتسليمها للمرسل إليه مقابل أجرة حمولة يدفعها الشاحن أو المرسل إليه.

[1] عدلى أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص47.

[2] أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع

على ضوء التعاريف العديدة المقدمة لعقد النقل البحري للبضائع، يظهر للوهلة الأولى أنه لا يختلف من حيث خصائصه عن سائر العقود الأخرى، ذلك أنه عقد رضائي يبرم بين طرفين (الناقل والشاحن) و ينشأ لكل منهما التزامات تعاقدية متبادلة، إلا أن عقد النقل البحري قد يتطابق من حيث تسمية الخصائص مع غيره من العقود، إلا أنها تختلف من حيث المضمون.فعقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي المجهز أو الناقل أو الشاحن دون ثمة حاجة لإجراء لاحق، ولا ينتقص من رضائية العقد أنه يجب أن يكون مكتوبا، إذ أن الكتابة مشترطة للإثبات فحسب لا للانعقاد.

والرضا ضروري لقيام العقد فإذا شحنت البضائع في السفينة بدون علم المجهز أو الربان، جاز للربان مادام في محل الشحن أن يخرجها من السفينة أو أن يأخذ عنها أجرة مضاعفة وذلك دون الإخلال بحقه في التعويض عما قد يصيبه من أضرار أكبر، وإذا اكتشفت هذه البضائع أثناء السفر، فلربان أن يلقيها في البحر إذا كانت بطبيعتها مما يمكن أن تسبب أضرار للسفينة أو لسائر الحمولة أو إذا كانت من شأن نقلها أن يتكلف نفقات تفوق قيمتها أو إذا كان بيعها أو تصديرها ممنوعين قانونا.

والأصل أن شروط العقد تكون محل بحث ومناقشة من طرفيه، وهذا هو الحال في عقد النقل البحري للبضائع فليس في إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يفرضها الناقل، ثم هو مضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلي فضلا عن تماثل شروط النقل.

وبذلك أصبح عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها، وقد حدا هذا الوضع بالمشرع إلى التدخل لحماية الشاحنين من وطأة الشروط الجائرة التي يفرضها الناقلون وبوجه خاص

ما يتعلق منها بإعفاء الناقل من المسؤولية فوضعت معاهدة سندات الشحن التي أخذ بها المشرع اللبناني، ونصوصها آمرة ملزمة تتعلق بالنظام العام مما يمتنع معه الخروج عليها[1] .

[1] مصطفى كمال طه، **مبادئ القانون البحري**، مرجع سابق، ص200، 201.

المبحث الثاني: واقع هيمنة وتفوق مركز الناقل على الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: مظاهر عدم التوازن بين المراكز القانونية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع

تمتاز المراكز القانونية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع بعدم التكافؤ، بحيث يعتبر الناقل الطرف الاقتصادي القوي الذي يملك إملاء شروطه على الطرف الآخر وهو الشاحن، فواقع هيمنة وتفوق مركز الناقل على الشاحن في عقد النَقل البحري للبضائع يقتضي التطرق بداية إلى عدم التكافؤ في التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، إضافة إلى التوقف عند أحكام المسؤولية المخففة والتي تعتبر رعاية لمصالح الناقل واهدار بمصالح الشاحن(الفرع الثاني).

الفرع الأول: عدم التكافؤ في التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

تمتاز التزامات أطراف عقد النقل البحري بعدم التكافؤ، بحيث يكون الناقل البحري دائما في مركز أسمى من مركز الشاحن، بحيث يمكن له تحديد التزاماته وذلك بإدراجه للتحفظات في وثيقة الشحن (أولا)، إلى جانب تمتعه ببعض التسهيلات في مجال الإثبات ورفع الحظر على الشروط الباطلة وفقا للقواعد العامة (ثانيا).

أولا: التحفظ تكريس للسيادة التعاقدية للناقل البحري للبضائع

يتمتع الناقل بإمكانية حماية مصالحه ضد الشاحن، وذلك بإدراج تحفظات في وثيقة الشحن عند إصدارها إلا أنها ليست على درجة واحدة، فهناك بعض التحفظات التي تكون فعالة ومؤثرة، في حين نجد تحفظات أخرى غير فعالة.

1- التحفظات المؤثرة والفعالة:

نظرا لصعوبة عملية الكشف عن البضائع والتي قد تؤدي في أحيان كثيرة إلى تأخير السفينة عن الإبحار، فيلجأ إلى التحفظات ليحمي نفسه من المسؤولية، وذلك باستعماله لعبارة حسب قول الشاحن أو أن البضاعة غير معتمدة من الناقل أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو مجهولة القيمة[1]، أو أن البيانات الخاصة بالبضاعة غير معتمدة من الناقل أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو المقدار أو المحتوى أو الحالة أو القيمة[2].

إن تحفظات الناقل من شأنها أن تحرر الناقل من سيطرة الشاحن والذي يقوم بالإدلاء بالمعلومات المتعلقة بالبضاعة، بحيث يخفف من التزاماته وبالتالي المساهمة في الإعفاء من المسؤولية في حدود ما يضع من تحفظات على سند الشحن، وحتى تكون هذه التحفظات صحيحة وتقوى على إهدار حجية سند الشحن في خصوص ما تعرض له يتعين أن تكون محددة بمعنى ألا تكون عامة وأن تكون مثبتة في نسختي سند الشحن أو على الأقل في النسخة المسلمة إلى الشاحن.

إن التحفظات الفعالة والمنتجة يشترط فيها أن تكون خاصة، بمعنى أنها تخص ميزة معينة وليس ملاحظة عامة تفتقد إلى الدعامة، ويكون التحفظ مسببا ومعللا، بمعنى أن يبين بشكل دقيق الأسباب أو إبراز عدم التوافق مع البيانات المقدمة من الشاحن[3].

لقد بينت الفقرة الأولى من المادة 577 ت.ب.ج[4] مختلف التحفظات التي يمكن للناقل أن يدرجها في سند الشحن، والمتمثلة في عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضاعة عندما

---

[1] قايد محمد بهجت، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية، الجزءان الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005

[2] الشرقاوي سمير، « عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد 03، السنة التاسعة عشر، جامعة القاهرة، 1985، ص 809.

[3] العطير عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنضر، عمان، 2009، ص 235 وما بعدها.

[4] تنص المادة 755 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 1976/11/23، يتضمن القانون البحري ج.ر.ج.ج عدد 29، الصادر في 1977/04/10، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 1998/06/25، ج.ر.ج.ج عدد

تكون لديه دواعي جدية للشك في صحتها، إلى جانب علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه غير مقروءة، بمعنى أنه يسمح للناقل بإدراج التحفظات عندما لايكون في وسع الناقل التحقق من حصة البيانات التي يذكرها الشاحن عن البضاعة.

إن التحفظات المؤثرة، عندما تدرج في وثيقة الشحن، لها تأثير كبير وهو قلب عبء الإثبات. بحيث أنها تمحي قرينة مطابقة البضائع للبيانات المدرجة في وثيقة الشحن من الشاحن وبالتالي على أصحاب الحق في البضاعة أن يأتوا بالدليل على أن تحفظات الناقل خاطئة أو غير حقيقية.

وبالرجوع لنص المادة 756 ت.ب.ج نجد أن المشرع الجزائري، أجاز وسمح للناقل البحري أن يدرج التحفظات والبيانات اللازمة عن حالة البضاعة الظاهرة، وبالتالي أجاز له إدراج التحفظات، وذلك من أجل حماية نفسه في مواجهة المرسل إليه عند حلول أجل التسليم.

كما يمكن للناقل البحري أن يرفض ذكر البيانات في وثيقة الشحن البحري، إذا تعلق الأمر بعدد الطرود أو القطع والكمية ووزن البضاعة عندما تكون له دواع جدية للشك في صحتها[1]، إلا أن الناقل البحري يبقى مسؤولا اتجاه المرسل إليه عن جميع البيانات التي تمثل البضاعة في محل النقل.

فالناقل البحري ملزم بتسلم بضاعة مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن، لذا يجب عليه وتحت مسؤوليته التحري عن مدى صحة البيانات المذكورة والمصرح بها من قبل الشاحن

47، الصادر في 1998/06/27، المعدل والمتمم للقانون 10-04 مؤرخ في 2020/08/15، ج.ر.ج.ج عدد 46، صادر في 18 أوت 2010، على أنه " يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن 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".

[1] الفقرة الأولى من المادة 757 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

لأن الشاحن هو من يفترض فيه أن يملئ ويدون بيانات البضاعة على سند الشحن وما على الناقل سوى التحقق منها، فما على الناقل إذا ما كان لديه أسباب جدية تحمله على الشك على صحة البيانات أن يرفض ذكر مثل هذه البيانات على سند الشحن.

2- التحفظات غير الفعالة:

يقصد بالتحفظات غير الفعالة، تلك التي لا تتوفر فيها المتطلبات القانونية، فهي غير فعالة أو غير مؤثرة، ولا تسقط قرينة استلام البضائع كما هي معلنة في وثيقة الشحن، فمثلا تعتبر بدون أثر التحفظات التي تنص على أن "عدد من الحزمات انفكت" أو "جميع الأكياس مستعملة".

أما التحفظات النموذجية، فتتمتع بصيغة عامة، بحيث تدرج بصفة آلية في وثائق الشحن (تكون مطبوعة) أو تكون في شكل طابع أو تأشيرة وهي الأكثر استعمالا، كشرط "الوزن مجهول"، ويترتب على وجود هذه التحفظات في سند الشحن، أن الأوصاف الواردة في سند الشحن والمتعلقة بالبضاعة لا تعتبر في الحالة الحقيقية التي سلمت بها البضاعة إلى الناقل[1]، وهذه الشروط استعملت بفعالية في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين كشروط حقيقية لعدم مسؤولية الناقل[2].

ثانيا: تحفظ استحالة فحص الحاوية: إقرار لضرورة عملية أم تعسف من طرف الناقل

يعتبر النقل بالحاويات واقع فرضته تطور عملية النقل البحري للبضائع، ومن بين أهم السلبيات التي تواجهه هو عدم قدرة الناقل على مراقبة مدى صحة تصريحات الشاحن المدونة على سند الشحن والذي يتم عن طريق فحص كل الحاويات المنقولة، نهيك عن زيادة التكلفة وتضييع الوقت مما يفقد النقل بالحاويات أهميته، باستثناء الحالة التي يتم فيها تعبئة الحاوية بمعرفة وتحت رقابة الناقل أو أحد تابعيه بعد تجميع البضائع، وهذا ما يعرف

[1] الشرقاوي سمير، « عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، مرجع سابق، ص 809.

[2] بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 64.

بالتعبئة LCL[1]، أما في حالة تعبئة الحاوية وفي مخازنه، بمعنى أن الحاوية معبئة في المصنع وهذا ما يعرف بالتعبئة FCL[2]، بحيث تسلم للناقل مغلقة ومختومة، فالشاحن وحده أدرى بمدى صحة التصريحات المدونة في سند الشحن، فإذا إدعى المرسل إليه عند وصول البضائع بوجود تلف أو نقص في البضائع فلا يجوز للناقل إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن في مواجهة المرسل إليه، باعتبار أن سند الشحن يتمتع بحجية قاطعة في مواجهة الغير حسن النية، فإذا وضع الناقل ثقته في تصريحات الشاحن والتي لا تكون دائما صحيحة، فعليه تحمل تبعة الهلاك أو نقص البضائع في مواجهة المرسل إليه بالرغم من أنه غير مسؤول عن ذلك باعتبار أن النقص أو التلف كان موجودا حتى قبل النقل[3].

فالتحفظ فرض نفسه، كآلية لحماية الناقل من المسؤولية عن عدم صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن بدلا من الامتناع كلية عن ذكر البيانات، وهو ما أقرته اتفاقية هامبورغ[4] وكذا القانون البحري الجزائري[5] والذي أجاز للناقل أن يدرج في سند الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتوياتها، وهو الشيء الذي كرسته قواعد روتردام هي الأخرى[6].

إلا أنه يشترط لصحة التحفظ أن يكون للناقل أسباب جدية للاعتقاد بأن تلك البيانات المقدمة من الشاحن غير صحيحة أو فيها نوع من التضليل، أو تعذر عليه التحقق منها.

كما يشترط لصحة التحفظات أن تكون محددة، وليست عامة، وهو ما تؤكده قواعد روتردام من خلال المادة 40 منها باشتراطها لصحة التحفظ الذي يبديه الناقل أن تتوافر إحدى الحالتين:

---

[1] Lamy transport – lexique des termes juridiques et techniques, Tome 2, 2009, p 53.

[2] قماز ليلى إلدياز، « شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني شرط هيمالايا وشرط استحالة فحص الحاوية–» ، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 07 ، جامعة محمد بوضياف لمسيلة، 2017، ص 93.

[3] نفس المرجع، ص 94.

[4] أنظر في ذلك الفقرة الأولى من المادة 16 من قواعد هامبورغ.

[5] أنظر في ذلك الفقرة الثانية من المادة 756 من الأمر رقم 76–80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

[6] أنظر في ذلك الفقرة الأولى من المادة 40 من قواعد روتردام.

– إذا كان يعلم علما يقينا بأن أيا من تلك البيانات غير صحيحة.

– إذا كانت لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بأن تلك البيانات المقدمة من المرسل أو لإحداها غير صحيحة أو فيها تضليل.

كما أجازت للناقل إبداء تحفظات على تلك المعلومات في الحالات الآتية:

1. عدم تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما يتسلمها في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقدها متعهد النقل أو الطرف المنفذ بالفعل وذلك في حالة:

– عدم توفر وسيلة عملية فعلية، أو معقولة من الوجهة التجارية للتحقق من المعلومات المقدمة بالنسبة للبيانات الواردة في تفاصيل العقد والتي تعذر عليه التحقق منها.

– توافر أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها المرسل غير صحيحة وله في هذه الحالة إدراج بند يبين فيه ما يعتبرها إلى حد معقول معلومات دقيقة.

2. عندما يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز لمتعهد النقل إدراج التحفظات على البيانات الواردة في الفقرة الأولى من المادة 36 ما عدا البيان المتعلق بوزن البضاعة، وذلك في حالة توفر شرطين مجتمعين[1]، يتمثل الأول في عدم تفقد البضائع فعليا من طرف الناقل أو الطرف المنفذ والموجودة داخل الحاوية أو عربة، والثاني عدم علم الناقل أو الطرف المنفذ علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر غير المرسل.

وبذلك تكون قواعد روتردام قد اعترفت بواقع المقتضيات العملية للنقل بالحاويات التي لا تسمح بالتفتيش المفصل، وقد لا يقوم به الناقل على الإطلاق.

[1] شيخي محمد أمين، «أثر تحفظات الناقل البحري للبضائع على حجية سند الشحن البحري» ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، العدد 01، 2017، ص 217.

ولا تسري أحكام التحفظ على الحالة الظاهرة للبضائع، لأن هذا البيان لا يقدمه الشاحن، فالناقل هو الذي يدونه بعد فحصها، ولذلك فإن بيان الناقل لا يعتبر تحفظا، فإذا لم يدون في سند الشحن اعتبر أنه تسلم البضائع سليمة.

أما بالنسبة لوزن البضائع[1]، فتجيز قواعد روتردام إدراج تحفظ في شأنها إذا توفرت إحدى الحالتين: الأولى تتمثل في عدم قيام الناقل أو الطرف المنفذ بوزن الحاوية، ولم يتفق المرسل والناقل قبل شحن البضائع على أن توزن الحاوية، وعلى إدراج الوزن في تفاصيل العقد. والثاني وجود اتفاق بين المرسل والناقل على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يندرج الوزن في تفاصيل العقد، لكن لم يكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية. فقواعد روتردام اعتبرت التحفظ عديم الأثر إذا كان من الممكن الكشف عن صحة أو عدم صحة البيان المتعلق بوزن البضائع عن طريق وزن الحاوية ومقارنتها بعدد الطرود.

نستنتج أن قواعد روتردام أجازت للناقل أو ممثله وضع تحفظات على البيانات الخاصة بالبضاعة ولكن حتى تكون هذه التحفظات صحيحة وفعالة يجب أن تستوفي الشروط التي حددتها النصوص القانونية، وإذا ما استوفت الشروط القانونية فإنها تؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن البضائع المتحفظ عليها.

الفرع الثاني: تسهيلات في عملية الإثبات والتقليص من التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

إن التسهيلات التي يتمتع بها الناقل البحري لا تقتصر على تمتعه بصلاحية إدراج التحفظات في وثيقة الشحن فحسب، بل تمتد إلى تسهيلات في مجال الإثبات(أولا)، إلى جانب التقليص من التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع (ثانيا).

[1] أنظر في ذلك الفقرة الرابعة من المادة 40 من قواعد روتردام.

أولا: التحفظ: تعديل لقواعد الإثبات لصالح الناقل البحري للبضائع

إن الهدف الأساسي من عقد النقل البحري هو إيصال البضائع كاملة وسليمة إلى المكان المتفق عليه، وهذا ما إستوجب ضرورة صحة البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن والتي تدرج في سند الشحن، فعلى الناقل التأكد من صحة تلك التصريحات بالكشف عن البضائع عند استلامها من قبل الشاحن، غير أن عملية الكشف عن البضائع ليست بالأمر الهين والسهل وخاصة في ظل تنامي النقل عن طريق التحوية، لذلك جرى العمل على أن يدون الناقل البيانات دون أن يتحرى مدى صحتها، وفي المقابل من ذلك يذكر في سند الشحن بعض التحفظات، كذكر عبارة " أن الحاوية تحتوي"، أو "حسب قول الشاحن" أو "استحالة فحص الحاوية"، فهل يأخذ بتصريحات الشاحن دون الاعتداد بالتحفظات التي أدرجها الناقل أم أن هذه التحفظات تخلق وضعا جديدا يجعل لها القانون أثرا قانونيا.

إن تحفظ الناقل من شأنه أن يعدل من قواعد الإثبات ويقلب عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن الذي يتعين عليه أن يثبت القدر والأوصاف الحقيقية للبضاعة التي تسلمها الناقل لشحنها[1]، بحيث يقع عبء الإثبات على الشاحن الذي قام بتدوين بيانات خاطئة، فيحرم بذلك من استعمال سند الشحن كوسيلة للإثبات، بدلا من قيام الناقل بإثبات عدم مطابقة البضائع للأوصاف المذكورة في سند الشحن.

فالتحفظ لا يغير من طبيعة العقد، فالناقل يبقى ملتزما بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري، فإخلاله بأحد التزاماته كأثر لهذا التحفظ من شأنه أن يهدر بالقوة الثبوتية لسند الشحن في الإثبات والأخذ بالبيانات المشكوك فيها التي أدلى بها الشاحن.

وعليه، فإذا استوفت التحفظات شروط صحتها، فإن ذلك من شأنه أن ينقص من حجية سند الشحن فيما يتعلق بنطاق التحفظ فقط، فالتحفظات لا تعفي الناقل من المسؤولية وإنما تنشئ قرينة بسيطة لصالحه على أن هلاك أو تلف البضائع قد لحق بها قبل شحنها، فينقلب عبء

[1] الشرقاوي سمير، «عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، مرجع سابق، ص 812.

الإثبات على الشاحن أو المرسل إليه بأن البضائع سلمت إليه كما هي موصوفة في سند الشحن، ولهم في ذلك كافة طرق الإثبات المقبولة قانونا.

ثانيا: التقليص من التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع: خروج عن القواعد العامة وتكريس لتفوق مركز الناقل

القاعدة أنه لا يمكن لاطراف عقد النقل البحري للبضائع الإتفاق على التقليص من التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع والمنظمة بموجب قواعد آمرة، إلا أنه يجوز في بعض الحالات للناقل البحري أن يشترط ذلك وهذا ما يكرس تفوق مركز الناقل في عقد النقل البحري للبضائع.

بالرجوع إلى قواعد روتردام فإن شروط الإعفاء من الالتزامات أو تخفيفها تقع باطلة على غرار ما قررته معاهدة هامبورغ في المدة التي يحكمها عقد النقل البحري الدولي لكنها تتحول إلى شروط صحيحة في ثلاث حالات:

1- نقل التزامات الناقل البحري إلى الشاحن البحري:

بالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة 13 من قواعد روتردام، يتضح بأنه يمكن أن يتفقا طرفا عقد النقل البحري على أن يتحمل الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بعض الالتزامات المقررة للناقل بموجب الفقرة الأولى من نفس المادة وهي الالتزام بالشحن أو التفريغ أو مناولة البضائع[1] أو تستيفها ويجب الإشارة إلى ذلك في تفاصيل العقد وبطبيعة الحال إذا كان الشاحن المستندي هو من يتولى القيام بعمليات الشحن والتفريغ بدلا من الشاحن فإنه يستطيع القيام بكل هذه الأعمال كالشاحن تماما، أما إذا كان المرسل إليه هو من يتولى القيام بهذه الأعمال عوضا عن الشاحن فإنه لن يستطيع القيام سوى ببعض هذه العمليات مثل التفريغ، لأن دوره في الأصل يأتي بعد وصول البضاعة إلى ميناء الوصول،

[1] حماد مصطفى عزب، «مسؤولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة (دراسة مقارنة) »، مجلة الدراسات القانونية، العدد 23، جامعة اسيوط، 2000، ص 200.

غير أن هذا الا تفاق هو باطل في ظل أحكام معاهدتي بروكسل وهامبورغ لأنه مخالف للنظام العام الدولي[1].

2- الإتفاق في العقد الكمي:

يقصد بالعقد الكمي عقد النقل الذي ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها[2]، كما أنه يتضمن تحديد الكمية بحد أقصى أو أدنى من البضائع.

لقد استثنت معاهدة روتردام في الفقرة الأولى من المادة 80 منها الأحكام المتعلقة بالعقود الكمية من صفتها الآمرة المنصوص عليها في المادة 79، التي تبطل كل شرط يستبعد واجبات الناقل المتعاقد أو الطرف المنفذ البحري (الناقل الفعلي) المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو أي بند يستبعد المسؤولية أو يحد منها وكذلك نفس الحكم بالنسبة للمرسل إليه، أو الطرف المسيطر، أو الحائز، أو الشاحن المستندي، وبالتالي يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر، أو أقل مما فرضته هذه الاتفاقية، لكن بشرط أن يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن نطاق أحكامها.

3- حالة النقل الاستثنائي:

حالة النقل الاستثنائي، إذ يجوز لطرفي عقد النقل الاتفاق على استبعاد واجبات الناقل أو الناقل من الباطن أو مسؤولياتهما حسب ما قضت به الفقرة ب من المادة 81 من معاهدة

روتردام لكنها قيدت ذلك بتوافر شرطين:

- وجود مسوغ يبرر ابرام هذا الاتفاق الخاص.

[1] غنام محمد شريف، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2012، ص 80.

[2] DELEBECQUE Philippe, «pour les règles de Rotterdam», in Gazette de la Chambre, N°20, Automne 2009, p 2.

– ألا يصدر بهذا النوع من النقل مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني، وهذا يعني بأن المعاهدات أرادت أن تحصر هذا النوع من النقل والخروج عن أحكام الاتفاقية بالأطراف فقط، فالاتفاق في هذه الحالة يكون اتفاقا خاصا بين طرفي العقد ولا يسري بحق طرف ثالث، أما إذا ورد هذا الاتفاق في مستند نقل قابل للتداول، أو سجل نقل إلكتروني فإنه يعتبر كأن لم يكن وتطبق أحكام الاتفاقية على النقل برمته.

المطلب الثاني: ضرورة إعادة التوازن بين المراكز القانونية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع

إن تحقيق التوازن المنشود بين أطراف عقد النقل البحري يقتضي إعادة النظر في طبيعة العلاقة القائمة بينهما والتي ينظمها عقد النقل البحري للبضائع، على نحو يمكن من إعادة التوازن والذي يقتضي التطرق إلى التضييق في مجال إعمال المسؤولية المخففة (الفرع الأول) إضافة إلى تقييد الحرية التعاقدية للطرف القوي في عقد النقل البحري للبضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إعمال المسؤولية المخففة بضوابط صارمة

إن التوسيع من الأخذ بنظام المسؤولية المخففة من شأنه أن يقلب موازين المصالح بين أطراف عقد النقل البحري، وعليه ظهرت الحاجة إلى التقييد من المسؤولية المخففة، سواء تعلق الأمر بالتقليل من حالات الإعفاءات القانونية وإلغاء الاعفاءات الاتفاقية من المسؤولية (أولا)، ووضع شروط صارمة بالنسبة للمسؤولية المحدودة (ثانيا).

أولا: التقليل من الإعفاءات القانونية وإلغاء الاعفاءات الاتفاقية للمسؤولية

لقد وسعت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من حالات إعفاء الناقل وتابعيه من المسؤولية والذي يكون على حساب الشاحن، حيث في كل مرة يتذرَع الناقل بتوافر إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية من أجل التملص من مسؤوليته، فإعادة التوان بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع يقتضي التقليص من الإعفاءات القانونية للمسؤولية من جهة إلى جانب ضرورة إلغاء الاعفاءات الاتفاقية من جهة أخرى.

1- التقليص من الإعفاءات القانونية للمسؤولية:

نظرا لكثرة الإعفاءات القانونية من المسؤولية عن حصول خسائر أو أضرار لاحقة بالبضائع[1] يتعين على الشاحن أو المرسل إليه إثبات الخطأ في جانب الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه.

لقد تأثر المشرع الجزائري بمعاهدة بروكسل لسنة 1924، فقد حصر حالات الإعفاء من المسؤولية ب 12 حالة عامة يعفى بموجبها الناقل عن التعويض عن المسؤولية، بينما نجدها 17 حالة في معاهدة بروكسل الدولية، أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978 فقد نصت على حالتين للإعفاء والمتمثلة في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب المخاطر التي تصاحب هذا النوع من النقل، وحالة الأضرار والخسائر إذا كانت ناشئة عن التدابير التي اتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح أو الأموال.

فتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها ميزة يتمتع بها الناقل البحري، وهي بمثابة أحد مظاهر عدم التوازن بين مركزي الناقل والشاحن البحري، فالتقليص من عدد حالات الإعفاء القانونية من شأنه أن يعيد التوازن بين مركز الناقل والشاحن في عقد النقل البحري.

وعليه يتعين على المشرع الجزائري التقليص من حالات الاعفاء الواردة في نص المادة 803 ت.ب.ج وخاصة الفقرة الأخيرة منها.

2- إلغاء الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية:

لقد كرست الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية في عقد النقل البحري نتيجة لخصوصية نظام المسؤولية، فالغالب أن يشترط الناقل الذي يمثل عادة شركات ملاحية كبرى إعفائه من المسؤولية كلية أو التخفيف منها أو تحديدها بمبلغ معين

[1] المنصوص عليها في المادة 803 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق، والفقرة 02 من المادة 04 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد العامة المتعلقة بالسندات.

ويلجأ الناقل إلى ذلك بالنص على هذه الشروط في وثيقة الشحن بحيث يجد المتعاقد نفسه مضطرا لقبولها[1].

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد المادة 812 ت.ب.ج سمحت للناقل البحري إشتراط إعفائه من المسؤولية في الفترة الممتدة بين التكفل والشحن والفترة الممتدة بين التفريغ والتسليم، إلى جانب نقل الحيوانات الحية والبضائع على السطح، وبذلك يكون المشرع الجزائري قد كرس الاعفاءات الاتفاقية للمسؤولية وهو ما يعتبر إخلال بمصالح الطرف الضعيف (الشاحن) في عقد النقل البحري للبضائع، وخاصة إذا تعلق الأمر بالإعفاء من المسؤولية في الفترة الممتدة بين التكفل والشحن والفترة الممتدة بين التفريغ والتسليم. وبالتالي ضرورة إلغاء الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية سيما إذا تعلق الأمر بالإعفاء خلال الفترة الممتدة بين التكفل والشحن والفترة الممتدة بين التفريغ والتسليم.

ثانيا: التشديد من شروط الاستفادة من المسؤولية المحدودة

القاعدة أن يتمسك الناقل البحري وتابعيه من تحديد المسؤولية، غير أنه يحرم الناقل البحري من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض متى ما ارتكب غشا[2] أو خطأ جسيما[3] في مواجهة الشاحن هذا من جهة إلى جانب حالة تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها من جهة أخرى.

---

[1] دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999 ، ص 264.

[2] لم يضع المشرع الجزائري تعريفا للغش، بل تركه للفقه والقضاء، ولقد تغير مفهوم الغش، بحيث مر بمرحلتين، المفهوم بحيث وسع المفهوم الحديث من مفهوم الغش بحيث لم يشترط نية الإضرار عكس ما كان التقليدي والمفهوم الحديث، عليه في المفهوم التقليدي. للتفصيل أكثر أنظر في ذلك: قرارية قويدر، «أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017، ص 98 ومابعد.

[3] المادة 809 من الأمر 76-80 ، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

1- ضرورة انتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة الناقل وتابعيه:

إن إستفادة الناقل البحري للبضائع وتابعيه من ميزة المسؤولية المحدودة لا يتأتى إلا بتوافر شروط وضوابط قانونية صارمة، وبالتالي سقوط الحق في التمسك بالحد الأقصى من المسؤولية في حالة الغش والخطأ الجسيم، سواء تعلق ذلك بالغش والخطأ الجسيم الصادر من الناقل بحد ذاته أو الصادر من قبل أحد تابعيه.

أ- إنتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة الناقل:

يحرم على الناقل في عقد النقل البحري للبضائع الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة لإنتفاء الأسس التي تقوم عليها، فقواعد العدالة تقضي بعدم استفادة الناقل من فعله الإرادي المشين، وبالتالي تطبيق أحكام المسؤولية الكاملة.

ويتمثل الفعل العمدي للناقل والذي يؤدي إلى سقوط الحق في التمسك بتحديد سقف التعويض في كلَ من الغش والخطأ الجسيم.

- الغش:

لقد طرحت مسألة الغش والخطأ الجسيم في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1924 ، بحيث أثارت المادة الرابعة منها إشكالية مدى إمكانية استفادة الناقل من تحديد المسؤولية في حالة ارتكابه لغش أو خطأ جسيم، فهل بإمكانه التمسك بهذا التحديد أم أنه يحرم من ذلك ويلتزم بالتعويض الكامل اتجاه الشاحن أو المرسل إليه.

لقد استقر الفقه والقضاء على عدم استفادة الناقل من حالة الغش والخطأ الجسيم، لأن الغش يفسد كل شيء[1]، بحيث يلتزم بتعويض كامل الضرر متى ما أثبت الشاحن غش الناقل.

تنص اتفاقية هامبورغ، بعدم استفادة الناقل البحري من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية إذا صدر منه غش أو خطا جسيم[1]، فالغش والخطأ الجسيم الذي يصدر من الناقل يعتبر سببا

[1] حماد مصطفى عزب، «مسؤولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة (دراسة مقارنة)»، مرجع سابق، ص 277.

في سقوط حقه بالتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ويتوجب في هذه الحالة على الشاحن إثبات غش أو خطأ الناقل الذي كان السبب في هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وعند ذلك يستطيع الحصول الكامل من طرف الناقل البحري للبضائع.

- الخطأ الجسيم:

يختلف الخطأ الجسيم عن الغش في طبيعته، فبينما يكمن الغش في إرادة الإخلال بالالتزام، وإدراك الضرر الذي ينجم عنه، لا ينطوي الخطأ الجسيم على سوء القصد، إذ لا يتعمد المدين، الذي يرتكبه، عدم تنفيذ الالتزام، فلا يخرج عن كونه اهمالا أو عدم إحتياط[2]، لم يرده ولم يقصده على وجه الخصوص، ويعتبر في الجملة خطأ غير عمدي، لا يختلف عن بقية الأخطاء غير العمدية[3]، إلا أنه لا ينبغي التسوية بينهما في الآثار، بحيث يقترب كثيرا من الفعل العمدي والغش والذي يكون قصد الناقل واضحا إذ يسعى إلى إحداث الضرر، فالناقل يقوم بالفعل أو يمتنع عنه وهو متيقن تماما بأنه سيحدث ضررا بالشاحن أو المرسل إليه وكمثال على الغش تدوين تصريحات كاذبة لها علاقة بالبضاعة في سند الشحن سواء تعلَق الأمر بقيمتها أو بطبيعتها.

فالخطأ الجسيم وليد عدم الاكتراث بالالتزامات، يقترب في خطورته على العلاقات القانونية من الخطأ العمدي، ويتعين من ثم إخضاعهما لنظام واحد، فإذا كان الفرق كبيرا من الناحية الخلقية بين مسؤولية الناقل الذي يرتكب غشاً، والناقل الذي يرتكب خطأ جسيم، فإنهما يقتربان من الناحية الإجتماعية، ويتعين من ثم التسوية بينهما في القواعد القانونية.

---

[1] تنص الفقرة الأولى من المادة الثامنة من اتفاقية هامبورغ على أنه: "لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها (بالمادة السادسة) إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل إرتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".

[2] محمود جمال الدين زكي، «اتفاقات المسؤولية»، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 03، جامعة القاهرة، 1960، ص 577.

[3] محمود جمال الدين زكي، نفس المرجع.

ب- إنتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة تابعي النقل البحري للبضائع:

يحرم تابعي الناقل البحري من الاستفادة من ميزة تحديد المسؤولية في حالة إرتكابهم للغش أو الخطأ الجسيم، وذلك من أجل تكريس النزاهة في مجال تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، فهو عبارة عن قيد منطقي وواقعي بالنَسبة للاستفادة من حدود المسؤولية، إلا أن التشريعات دأبت على تمكين الناقل البحري من الاستفادة من ميزة المسؤولية المحدودة في حالة الغش والخطأ الجسيم الصادرين من التابع إذا كان الناقل البحري لا يعلم بذلك الغش أو الخطأ الجسيم، إلا أن الأمر لا يخدم الشاحن البحري وبالتالي إعادة النظر في هذه المسألة.

2- تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها:

إن تقديم الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع بيان بطبيعة البضائع وقيمتها من شأنه أن يحرم الناقل البحري من الإستفادة من تحديد المسؤولية، فلا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن الناقل قبل شحن البضائع بأهميتها موضحا طبيعتها وقيمتها ومدى إهتمامه بوصولها سالمة، بحيث يحدث هذا في نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة والتي تتمتع بقيمة مادية ومعنوية كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف ومختلف المخطوطات القديمة والأجهزة الدقيقة[1]، ففي الغالب يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة التي يبذلها في وصولها سالمة.

أما عن موقف المشرع الجزائري[2]، فقد نص على ذلك من خلال نصَ المادة 805 من ت.ب.ج أما عن المعاهدات الدولية، فقد ذهبت معاهدة بروكسل 1924 والبروتوكول المعدل

[1] قرارية قويدر، «أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع»، مرجع سابق، ص 101.

[2] تنص المادة 805 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق، على أنه:" إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق...".

لها الأخذ بشرط عدم ذكر قيمة وطبيعة البضائع من أجل الإستفادة من تحديد المسؤولية[1]، أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978 ، فلم تتضمن نصوصها الإشارة إلى حالة سقوط الحق في التحديد القانوني في حالة ذكر الشاحن لبيان يتعلق بقيمة البضاعة.

الفرع الثاني: تقييد الحرية التعاقدية للطرف القوي في عقد النقل البحري للبضائع

إن إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع لا يتأتى إلا من خلال إدخال بعض التعديلات على التزامات الناقل البحري، وذلك بضرورة تعزيز مبدأ حسن النية في التزاماته (أولا)، إلى جانب تفعيل آليات قانونية أخرى من شأنها تقييد الحرية التعاقدية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع (ثانيا).

أولا: تعزيز مبدأ حسن النية في التزامات الناقل البحري للبضائع

إن الأخذ بمبدأ حسن النية كقيد على التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، يقتضي التطرق إلى امتثال الناقل لمقتضيات مبدأ حسن النية في المرحلة السابقة لإبرام عقد النقل البحري مبدأ حسن النية قبل التعاقدي من جهة كما يتم التطرق من جهة أخرى إلى التزام الناقل البحري بمبدأ حسن النية التنفيذي.

1- إمتثال الناقل لمقتضيات مبدأ حسن النية في المرحلة السابقة لإبرام عقد النقل البحري:

إن إعادة التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري للبضائع يقتضي امتثال الناقل البحري لمقتضيات مبدأ حسن النية حتى في المرحلة السابقة للتعاقد، علما بأن نفاذ التزامات

[1] تنص المادة الثانية من الفقرة أ المعدلة للفقرة (الخامسة) من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل على أنه:"لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشر آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن".

الناقل تبدأ ابتداء من أخذ البضاعة على عاتقه أي من تاريخ تسلمها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني[1].

اختلفت الأنظمة القانونية في تحديد الطبيعة القانونية لمبدأ حسن النية في مرحلة التفاوض على العقد، ودوره في تحقيق التوازن التعاقدي، فهناك من يعترف به ويقره، في حين ينكره البعض الآخر، فمبدأ حسن النية نشأ مع نشأة القانون الروماني فيما يعرف بمبدأ

bona fides ،بحيث مكن القاضي الروماني من التدخل لفرض التزامات تعاقدية على طرفي العقد، للوصول إلى حالة من التوازن العقدي فيما بينهما متى اختل هذا التوازن نتيجة عدم تعادل المركز القانوني لطرفي العقد[2].

فيقصد بمبدأ حسن النية في التعاقد، إنصرافه إلى إلزام المتعاقد بتنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية، لأن تنفيذ العقد بحسن نية هو مبدأ عام يحكم كافة العقود ويتعلق بتنفيذ التزاماتها التعاقدية، وهذا ما يعرف بالمفهوم التقليدي لحسن النية في تنفيذ الالتزامات التعاقدية، إلا أن حسن النية تطور ولم يعد يقتصر على مرحلة تنفيذ العقد إذ يصدق على مرحلة قبل التعاقدي أي في مرحلة المفاوضات.

وعليه، فالمفهوم الحديث لمبدأ حسن النية يلزم الأطراف في عقد التفاوض بتنفيذ التزاماتهم المترتبة على ذلك العقد، وهي التفاوض عن طريق الأمانة والنزاهة والشرف في التعامل، وما دام أن هناك إتفاق على التفاوض، فإن هذا الاتفاق يجب تنفيذه بحسن نية من قبل الطرفين، فهو يمثل أحد أهم القواعد الأساسية التي يقوم عليها القانون بصفة عامة والقانون البحري بصفة خاصة، فقاعدة حسن النية لا يمكن التشكيك في صحتها باعتبارها قاعدة تحكم

[1] وهذا حسب المادة 739 من الأمر رقم 76-80 ، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

[2] فياض محمود، «مدى التزام الأنظمة المقارنة بمبدأ حسن النية في مرحلة التفاوض على العقد»، مجلة الشريعة والقانون، العدد 54، المجلد 27، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2013، ص 228.

الأعمال الاتفاقية، وتهدف إلى تطبيق أحكام القانون نصا وروحا من دون التقيد بالتطبيق الحرفي لنصوصها[1].

يقوم عقد النقل البحري للبضائع بصفة أساسية على مبدأ حسن النية سواء تعلق الأمر بالناقل أو الشاحن لدرجة أن عقود النقل وصفت بعقود منتهى حسن النية، ويقضي هذا المبدأ بأن يكون التعامل بين الناقل والشاحن بصدق وشفافية وأن يظهر كل منهما عند التعاقد جميع الحقائق المتعلقة بالبضائع وبالرحلة البحرية وبأجرة النقل ولا يخفي أحد الطرفين شيئاً جوهرياً عن الطرف الآخر.

2- مبدأ حسن النية كقيد على التزامات الناقل أثناء تنفيد عقد النقل البحري للبضائع:

إن إلزام الناقل بإحترام مبدأ حسن النية في مرحلة تنفيد عقد النقل البحري للبضائع يقتضي إلزام الناقل مبدأ حسن النية أثناء تغيير الطريق وكذلك في حالة تغيير السفينة.

إن المشرع الجزائري وطبقا للفقرة الأولى من المادة 775 ق.ب.ج لم يعتبر مخالفا لعقد النقل أي تغيير للطريق يقوم به الناقل بغرض إنقاد حياة الأشخاص أو الأموال في البحر ولقد حدد القانون الحالات التي يكون فيها تغيير الطريق مباحا وقانونيا والذي يتحدد بحالتين هما:

إذا تعلق الأمر بتغيير الطريق الذي يتم من أجل إنقاد أو محاولة إنقاد حياة الأشخاص والأموال، وحالة تغيير الطريق المعقول.

تتعدد الأسباب التي تجعل من حياة الأشخاص والأموال في خطر، فمنها ما هو مرتبط بالطبيعة كالعواصف وتواجد الجليد، ومنها ماهو مرتبط بالإنسان كالحروب والحصار مثلا.

فقد يصاب أحد الأشخاص بمرض وهو على متن السفينة مما يستوجب إسعافه، وفي هذه الحالة يستحسن أن توفر الدول نظام المساعدة الطبية، حيث يجب أن تقدم المساعدة للمريض من طرف الربان بتوجيهات الطبيب، أو عن طريق إلتحاق الشخص بالسفينة، إذا

[1] رغد عبد الأمير حميد الخزرجي، « مبدأ حسن النية في تنفيذ المعاهدات الدولية»، مجلة ديالي، العدد 64، جامعة ديالي، 2014، ص 200.

إستدعت الضرورة الملحة تغيير الطريق مما على الناقل إلى تغيير الطريق من أجل اللجوء إلى أقرب ميناء لتقديم المساعدة للمريض[1] .

لقد سمح المشرع الجزائري بإمكانية تغيير الطريق بهدف إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك[2]، إلا أن هذا التغيير لا يعد إخلالا بعقد النقل البحري.

إن السماح للناقل البحري بتغيير الطريق، من أجل انقاذ أو محاولة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال يكرس قواعد الإسعاف البحري، والتي تقضي الإلتزام بمساعدة الأشخاص المتواجدين في خطر البحر.

أما بالنسبة لحالة تغيير الطريق المعقول، حيث يعتبر مفهوم تغيير الطريق المعقول مفهوما واسعا وغير محدد، وهذا ما دفع بالفقه إلى محاولة حصره، فيرى البعض أن تغيير الطريق يكون معقولا إذا تم الإتفاق عليه في العقد في حين يرى البعض الآخر بأن تغيير الطريق يكون معقولا إذا كان لصالح السفينة أو البضاعة أو لصالحهما معا، فمهما كانت الأسباب التي أدت إلى تغيير الطريق، فالناقل هو الذي يقع عليه عبء إثبات أن التغيير كان لأسباب معقولة، وذلك بشرح الظروف والأسباب التي دفعت به إلى تغيير الطريق.

أما بالنسبة لإمتثال الناقل بمبدأ حسن النية في حالة تغيير السفينة، حيث أن الأصل العام أن يلتزم الناقل بتنفيد عملية النقل على السفينة التي شحنت عليها البضائع منذ البداية، فليس للربان الحق بتغيير السفينة في الطريق وتفريغ البضائع منها لشحنها على سفينة أخرى، إلا أنه لا شيء يمنع الناقل من تغييرها أثناء تنفيد الرحلة البحرية وإستخدام سفينة أخرى بديلة إذا تعطلت السفينة الأصلية أو عجزت عن مواصلة الرحلة[3]، حيث أوضحت المادة 676 من ق.ب.ج أنه في حالة توقف الرحلة لسبب ما يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول.

---

[1] سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون، جاعة وهران، 2012.

[2] المادة 775 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

[3] علي حسن سوزان، الطابق الخاص لمسؤولية الناقل البحي عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة،(دراسة مقارنة، مجلة العلوم القانونية، العدد 2، جامعة عجمان، الإمارات العربية المتحدة، 2013، ص 72.

وعليه: فحسن النية هو تعبير عن المحافظة على الثقة والصدق في التعامل، وتطبيق أحكام القانون البحري نصا وروحا من دون التقييد بالتطبيق الحرفي لنصوصها، والحيلولة دون القيام بأية أعمال من شأنها تعطيل موضوع عقد النقل البحري أو الغرض منه، فقد وضع نطاق حسن النية أداة لتنظيم الحقوق ومنع إساءة إستخدام الحق، وقد تعزز المبدأ في قدرته على حل المشكلات الصعبة ومن أهمها التوفيق بين حقوق ومصالح أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

ثانيا: آليات قانونية أخرى من شأنها تقييد الحرية التعاقدية للناقل البحري للبضائع

إن تقييد الحرية التعاقدية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع من شأنه أن يساهم في رسم معالم إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع من خلال تكريس تسهيلات في عملية تسليم البضائع من جهة إلى جانب ضرورة تفعيل دور المشرع والقاضي في إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع من جهة أخرى.

1- تسهيلات في عملية تسليم البضائع: تسليم البضائع من دون تلقي سند الشحن

لقد تطورت عملية تسليم البضائع من ضرورة تقديم وثيقة الشحن من أجل تسهيل عملية تسليم البضائع، فهي من الحالات التي تساهم في تدعيم مركز الشاحن بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع، حيث تعتبر واقعة التسليم هي الواقعة التي بموجبها يتحلى الناقل البحري من إلتزماته بمجرد إتمامها.

إن التسليم القانوني لا يتم إلا من خلال تقديم سند الشحن من طرف صاحب الحق في البضاعة[1] وهو ماذهب به المشرع الجزائري في المادة 782 ق.ب.ج والتي تنص على أنه: "يتعين على الناقل أو من تمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه، القانوني

[1] Lamy, transport, tome, 2019, p 379.

أومن تمثله والذي يطالب بإستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

وعليه فالمشرع الجزائري أعتبر سند الشحن شرط قانوني للتسليم وأعتبره كقاعدة وأورد عليه إستثناء واحد، والمتمثل بإمكانية تسليم البضائع دون تلقي سند الشحن أو وثيقة الشحن في حالة عدم إصدار وثيقة الشحن، مع ضرورة تقديم وثيقة نقل صحيحة.

أما القضاء والفقه فقد أقر حالات استثنائية يجوز من خلالها التسليم حتى من دون تقديم وثيقة الشحن، بحيث تتمثل تلك الاستثناءات في حالة وجود إتفاق بين الناقل والشاحن يقضي بتسليم البضائع دون تلقي سند الشحن، إلى جانب حالة صدور قرار قضائي يقضي بإلزام الناقل على تسليم البضائع، إلى جانب حالة تسليم البضائع إلى هيئة عمومية.

كما أن قيام الناقل بمثل هذا التسليم من شأنه أن يسقط إستفادته من حدود المسؤولية المنصوص عليها في القانون البحري لأن المسؤولية لا تتعلق بضرر قد أصاب البضائع[1]،

إلا أن إتفاقية روتردام وسعت من حق الناقل في التمسك في تحديد مسؤوليته، فتحديد المسؤولية أصبح لا يغطي فقط الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة ولكن يمتد حتى إلى الخسارة الناتجة عن الإخلال بإلتزاماته[2].

فالناقل البحري بعدما كان يسأل عن تسليم البضائع لشخص غير دي صفة، أصبح اليوم يسأل وتشار مسؤوليته عن عدم التسليم مادام أن المرسل إليه قدم له خطاب الضمان لتتحول المخالفة إلى إلتزام[3].

[1] تماز ليلى إلدياز، مرجع سبق ذكره، ص 15.

[2] الفقرة الأولى من لمادة 59 من قواعد روتردام.

[3] تماز ليلى إلدياز، مرجع سابق، ص 16.

2- تفعيل دور المشرع والقاضي في إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع

إن التطورات التي يعرفها النقل البحري للبضائع يتطلب التخفيف من صرامة مبدأ سلطات الإرادة وعدم إطلاقه، مع التسليم بضرورة وجوده، فالعلاقة بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع يجب أن تبقى محتفظة بطبيعتها التعاقدية مع ضرورة تقييدها، بالقول بتدهور العقد شيء والقول بتقييد الحرية التعاقدية شيء آخر[1]، فالمرغوب والمطلوب هو تدخل المشرع عن طريق تفعيل النظام العام ووضع النصوص القانونية موضع التطبيق من جهة إلى جانب تدخل القاضي لوضع العلاقات الاقتصادية في عقد النقل البحري داخل منظومة اجتماعية تهدف إلى تحقيق الأمن القانوني والاجتماعي من جهة أخرى.

إن تدخل المشرع في حماية الطرف الضعيف في عقد النقل البحري للبضائع أصبح ضرورة لا مفر منها وذلك عن طريق تفعيل النظام العام كقيد على الحرية التعاقدية للطرف القوي في عقد النقل البحري للبضائع.

إن تفعيل النظام العام كقيد على الحرية التعاقدية للناقل البحري لا يأتي إلا من خلال رقابة فعالة على مختلف الوثائق والبضائع إلى جانب تكريس البعد البيئي.

كما أن المشرع الجزائري مطالب إلى جانب تفعيل النظام العام كقيد على الحرية التعاقدية للنقل البحري للبضائع، بوضع النصوص القانونية المتعلقة بالسلطات المينائية والنقل موضع التطبيق وذلك بتفعيل دور السلطات المينائية وجعلها من سلطات خيالية إلى سلطات واقعية إضافة إلى استحداث سلطة ضبط نشاط النقل البحري للبضائع بدلا من سلطة ضبط النقل الخيالية التي لم تجسد على أرض الواقع، فسلطة ضبط نشاط النقل البحري للبضائع يجب أن تكون سلطة مستقلة تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، إلى جانب منحها جملة من الاختصاصات من بينها النظر في مدى إحترام البعد البيئي.

[1] حليس لخضر، مكانة الارادة في ظل تطور العقد، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 271.

كما يجب التدخل لتحقيق مساواة فعلية وهو مالا يتحقق إلا بتدخل القاضي لإعادة التوازن العقدي إلى الحد المعقول في عقد النقل البحري وذلك بتقييد مجال التحفظات مع ضرورة تدخل القاضي لإرجاعها إلى الحد المعقول حيث تعتبر التحفظات آلية عملية لحماية الناقل من المسؤولية عن عدم صحة البيانات التي يقدمها الشاحن بدلا عن الامتناع كلية عن ذكر البيانات وهو ما أقره المشرع الجزائري واتفاقية هامبورغ [1] وقواعد روتردام[2].

لقد أجاز المشرع الجزائري إمكانية إدراج تحفظات إلا أنه لم يقم بضبط التحفظات بضوابط قانونية صارمة مثل ماذهبت إليه قواعد روتردام.

فعلى المشرع الجزائري، التضييق والتقييد من مجال التحفظات التي يدلي بها الناقل في سند الشحن كأن يشترط لصحة التحفظات أن تكون محددة وغير عامة، وأن يضبطها بضوابط قانونية صارمة مثل ماذهبت إليه قواعد روتردام في نص المادة 40 منها، بأن يشترط لصحة التحفظ مايلي:

-وجود أسباب جدية للإعتقاد بأن تلك البيانات المقدمة من الشاحن غير صحيحة أو فيها نوع من التضليل.

-حالة تعذر الناقل من التحقق من البيانات المقدمة من طرف الشاحن.

[1] أنظر في ذلك لفقرة الأولى من المادة 16 من قواعد روتردام.

[2] أنظر في ذلك لفقرة الأولى من المادة 40 من قواعد روتردام.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة على عقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للشاحن

تمهيد:

إن الآثار المترتبة على عقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للشاحن تتمثل في الالتزامات التي يفرضها عقد النقل البحري للبضائع على عاتق الشاحن، أين يقع على عاتقه بعض الالتزامات وفقا لما اتفق عليه ومراعاةً للشروط والأحكام المنصوص عليها في القانون البحري والمعاهدات الدولية، والغرض من هذه الالتزامات هو الحفاظ على أمن وسلامة البضاعة من جهة، وهي من جهة أخرى تُعد حقوق لأطراف العقد.

ولا تتمثل آثار عقد النقل البحري في جملة من الالتزامات فقط، بل قد تنشأ عنها مسؤولية الشاحن وهذا في حالة خطئه أو إخلاله بأحد التزاماته التي سنتعرف عليها في هذا الفصل.

وللإحاطة بالموضوع قسمنا الفصل إلى مبحثين سنتناول في كل منهما التالي:

المبحث الأول:التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

المبحث الثاني:مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

المبحث الأول: التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

إن التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع هي تلك الالتزامات التي يفرضها عقد نقل البضائع البحري على عاتق الشاحن، أين يجد الشاحن نفسه ملزما بمجموعة من الالتزامات من بينها التزامه بتسليم البضاعة (المطلب الأول) والتزامه بدفع الأجرة (المطلب الثاني) وهو ما سنتناوله على الترتيب كما يلي:

المطلب الأول: التزام الشاحن بتسليم البضاعة

يلتزم الشاحن بالقيام بتسليم البضاعة أو البضائع المُراد نقلها في الزمان والمكان المتفق عليهمابمجرد انعقاد عقد النقل البحري صحيحًا[1]، وفي ما يلي سنتطرق إلى مفهوم تسليم البضائع (الفرع الأول) وسند الشحن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم تسليم البضاعة

من أجل التعرف على مفهوم التزام الشاحن بتسليم البضاعة وجب التطرق إلى كل من التعريف القانوني (أولا) والتعريف القضائي (ثانيا) ثم التعريف الفقهي (ثالثا) وذلك كما يلي:

أولا: التعريف القانوني

عرّف المشرع الجزائري مصطلح التسليم ضمن أحكام القانون البحري المعدل بموجب الأمر 98-05بقوله: "...التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"[2].

[1] محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري. البري. الجوي-دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015ن ص 92.

[2] الفقرة الثانية من المادة 739 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: التعريف القضائي

عرفت المحكمة العليا التسليم في القرار رقم 112383 الصادر بتاريخ 17 جانفي 1994 بقولها:

"من المقرر قانونا أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بالتسليم البضاعة إلى المرسل إليه

ومن المستقر عليه قضاءً أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع المرسل إليه ويحصل على القبول من طرفه

ولما تبين من قضية الحال أن قُضاة المجلس قد أخلطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه تسليما قانونيا"

ولما ثبت من قضية الحال أن قضاة الاستئناف أخلطوا بين التسليم والتفريغ حيث اعتبروا وصول الباخرة إلى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني ومتى كان ذلك استوجب النقض[1].

ثالثا: التعريف الفقهي

يرى البعض أن التسليم في عقد النقل البحري هو: "تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل لبضاعة المنقولة"[2].

[1] المجلة القضائية، العدد 03، 1994، ص132.

[2] كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 89.

كما يعرف تسليم البضاعة بأنه: "ذلك العمل المادي والقانوني الذي يقوم به الشاحن من خلال وضع البضاعة تحت تصرف الناقل، والذي بموجبه يصبح الناقل حائزا للبضاعة حيازة فعلية لغرض النقل، وبمجرد استلامه البضاعة تنقل مسؤولية تحمل المخاطر إلى ذمة الناقل، وبالتالي يتحمل مسؤولية الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء حيازته لهان مادام الشاحن قد قام بجميع الالتزامات الملقاة على عاتقه على أكمل وجه[1].

الفرع الثاني: سند الشحن

لا يمكن الحديث عن تسليم البضاعة دون التطرق إلى سند الشحن، وعليه سنقوم بتعريفه (أولا) ثم ذكر بياناته (ثانيا) وذلك كما يلي:

أولا: تعريف سند الشحن

يُقصد بسند الشحن تلك الوثيقة التي تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع وشحنه لها، ويتعهّد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد تلك الوثيقة ، وتبرز أهمية سند الشحن البحري في كونه إيصالا على استلام البضائع ودليلا كتابيا وحجة على الغير بالبيانات الواردة فيه[2]،

حيث يقوم الشاحن بتعبئة وثيقة الشحن وذكر نوع البضاعة ووزنها وعددها وطبيعتها، وتسليمها للناقل أو من ينوب عنه، وهي تعد بمثابة الإثبات على استلام الناقل للبضائع المذكورة، كما تعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها[3] ويجب أن يكون الشاحن أمينا وصادقا عندما يقوم بالتصريح عن بيانات البضاعة التي تُدرج على أساس التصريح الكتابي

[1] سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضائع نهاية تنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 05، العدد 01، ص ص 327، 328.

[2] محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 74.

[3] المادة 749 من القانون البحري الجزائري.

للشاحن[1]، في وثيقة تُسمّى وثيقة الشّحن ونظرًا لأهميتها خصص لها المشرع الجزائري ترسانة قانونية من أجل تنظيمها بدءً من نص المادة748 إلى نص المادة769 قانون بحري جزائري.

ثانيا: بيانات سند الشحن

من بين البيانات المهمة التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن ما نصت عليه المادة 752 من القانون البحري وهي كالتالي:

أ-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان عليه وعلى قطعة من البضاعة أو تحزيمها،

ب-عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

ج- الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة.

كما تجدر الإشارة إلى أنه في حالة التأخير عن تسليم البضاعة، يكرس المشرع مسؤولية على عاتق الشاحن فأحيانا تكون الشحنة ذات أهمية كبيرة وعند تأجيل شحنها يؤدي لتعطيل الرحلة البحرية، وقد عالجت المادة 772 من القانون البحري هذه الحالة بقولها: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأماكن المحدّدة 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 أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليه".

[1] الفقرة الأولى من المادة 753 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل

الأصل أن دفع الأجرة للناقل هو من أهم الالتزامات الواقعة على عاتق الشاحن مقابلالتزام هذا الأخير بنقل البضاعة المتفق عليها عن طريق البحر، وهو الالتزام المنصوص عليه في نص المادة 738من القانون البحري التي جاء فيها: "يتعهّد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهّد الشاحن بدفع المكافأة له والمسمّاة أجرة الحمولة"، وفي ما يلي سنتناول تعريف أجرة النقل (الفرع الأول) ثم تقدير أجرة النقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف أجرة النقل

تعرف أجرة النقل أو كما يطلق عليها في قانون التجارة البحرية العثماني "النولون" بأنها: "ذلك المبلغ النقدي الذي يقدمه الشاحن أو المرسل إليه إذا وجد هناك اتفاق، للناقل مقابل قيامه بنقل البضائع إلى ميناء الوُصول المتفق عليه"[1].

كما عرفها الأستاذ عبد القادر عطير بأنها: "هي المقابل المالي الذي يلتزم به الشاحن لدفعه للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن بواسطة سفينة وتسليمها للمرسل إليه"[2].

و توجد عدة أنواع لأجرة الشحن من أهمها:

- **الأجرة المستحقة في كل الأحوال:** وهو شرط يدرجه الأطراف في سند الشحن حيث تكون فيه الأجرة مستحقة في كل الأحوال حتى الطارئة منها، وحتى في حالة عدم إتمام الالتزامات التعاقدية لسبب خارج عن إرادته.

[1] أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، دت، ص 171.

[2] عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 265.

- **الأجرة المكتسبة:** وعادة ما يكون الشرط مرتبطا بشرط عدم هلاك البضاعة، هنا لا يلتزم الشاحن بدفع الأجرة لعدم قيام الناقل بالتزامه.
- **أجرة مدفوعة مسبقا:** وتكون في بداية كل رحلة.
- **أجرة مدفوعة جزافيا:** وتكون من أجل كل سفينة أو جزء منها بغض النظر عن كمية البضاعة.
- **أجرة مدفوعة عن كل مساحة السفينة** حتى ولو لم تستعمل سعته كاملة.
- **أجرة مستحقة عند رجوع البضاعة** كعدم القيام بإجراء رفعها عند الوصول، ترد الشحنة وتستحق أجرة الرجوع.
- **أجرة محسوبة بنسبة معينة** حسب قيمة البضاعة المنقولة[1].

الفرع الثاني: تقدير أجرة النقل

يتم الاتفاق بين الشاحن والناقل على أن المرسل إليه يقوم بدفع أجرة النقل عند تسلّم البضاعة، فإذا لم يدفع وقع الالتزام على الشاحن بدفعه للناقل باعتباره الطرف الأول في العقد، وتُحدد أجرة النقل بكل حرية بين الأطراف حسب الاتفاق القائم بينهما[2]، وفي حالة عدم وجود اتفاق يتم الرجوع إلى أعراف ميناء الشحن، أو بأجرة المثل، وعادة ما يرجع تقدير الأجرة على حسب وزن البضاعة، فيتّفق على مبلغ معين عن كل طن متري 1000 كيلوغرام من البضاعة، كما يمكن أن تُحدد على أساس الحجم عن كل متر مكعب. أو هكتولتر في حالة نقل مواد السّائلة، أما بالنسبة لنقل الأخشاب فتحدد الأجرة على أساس وزن البضاعة

[1] كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 2019–2020، ص 157.

[2] المادة 797 من القانون البحري الجزائري: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة التي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاق الأطراف".

وحجمها معا، أما في نقل السيارات تحدد على أساس وحدات البضاعة المشحونة، أما في ما يخص نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك فتحدد أجرتها على أساس قيمتها[1] .

أما بالنسبة لنظام تحديد أجرة النقل في الموانئ الجزائرية، فالحقيقة أن المشرع الجزائري أبقى على مسألة تحديدها راجعة إلى اتفاق الأطراف، دون النص على طرق أخرى لاحتسابها، وتعتبر تسعيرة أجرة النقل في الموانئ الجزائرية مرتفعة جدا، ممكن أن تصل إلى ثلاث أضعاف قيمة أجرة النقل في باقي موانئ الدول الشاحنة، بسبب طول مدة مكوث البضائع في الموانئ مما يُسبب تأخيرا في برنامج استغلال السفينة، بالإضافة إلى الرسوم المفروضة على السفينة مقابل توقفها في الميناء، ومع نفص للموانئ الناقلة غي الجزائر يتم الاستعانة بشركات أجنبية مما يفسر ويؤكد على سبب رفع الناقلين أجرة النقل أضعافا مضاعفة كل ما تسنت لهم الفرصة، وبما أنهم الطرف القوي مقارنة بالشاحنين فما يكون على هذا الأخير سوى الرضوخ لهذه المبالغ[2].

المبحث الثاني: مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

تنشأ مسؤولية الشاحن البحري من مصادر مختلفة إما تكون عقدية عند وقوع خلل في تنفيذ العقد، أو مسؤولية تقصيرية في حالة تقصير الشاحن في تنفيذ التزامه، وفي ما يلي سنتطرق إلى مسؤولية الشاحن عن أخطائه في المطلب الأول، ثم مسؤولية الشاحن عن شحن بضاعة خطيرة في المطلب الثاني.

[1] علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، ط03، 1988، ص329.

[2] كميلة اعراب، المرجع السابق، ص 38.

المطلب الأول: مسؤولية الشاحن عن أخطائه

تتمثل أخطاء الشاحن المسببة للضرر سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية، وهي بالتالي عقوبة للشاحن جزاء إخلاله بالتزاماته وسنتناول في ما يلي أخطاء الشاحن المترتبة عن عدم تغليف أو تعليم البضاعة كما يلي:

الفرع الأول: أخطاء الشاحن عند تغليف أو تعليم البضاعة

يمكن للشاحن عند القيام بتغليف البضاعة أو تعليمها ارتكاب بعض الأخطاء التي ترتب مسؤوليته وفي ما يلي سنتعرف على أخطاء الشاحن عند تغليف البضاعة (أولا) ثم سنتطرق إلى أخطاء الشاحن عند تعليم البضاعة (ثانيا).

أولا: أخطاء الشاحن عندتغليف البضاعة:

قبل التطرق إلى مسؤولية الشاحن عن خطئه في تغليف البضاعة سنعرج أولا إلى مفهوم تغليف البضاعة ثم إلى مسؤوليته عن خطئه عند تغليف البضاعة.

1 مفهوم تغليف البضاعة:

المقصود من تغليف البضاعة هو: "عملية وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية،ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل، وذلك بطريقة تتناسب مع طبيعتها،فالتغليف حماية فعالة يسمح بمناولة مريحة وسريعة وسهلة الفحص.[1]

ويلتزم الشاحن بتغليف البضاعة داخل الصناديق أو الكراتين ولفها بشكل يحميها من أي تأثيرات خارجية كحالة اهتزاز السفينة، والتزام الشاحن هنا ليس فقط لكي تصل البضاعة

[1] سامية عباس، التزام الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، قسم العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر1، 2012، ص13.

ذاتها سالمة فقط، بل كذلك بغرض حمايتها من البضائع المجاورة أثناء عملية الشحن أو التفريغ، بالإضافة إلى تسهيل عملية مناولتها[1]، ولأن التغليف هو حماية فعالة للحفاظ على سلامة الأشخاص والممتلكات المنقولة نصت عليه كذلك المادة 27 في الفقرة الثالثة من قواعد روتردام كما يلي: " عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف وربط المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص والممتلكات".

2 مسؤولية الشاحن عن خطئه في تغليف البضاعة:

إن مسألة عدم كفاية تغليف البضائع من عدمه هي مسألة نسبية تختلف باختلاف البضائع، فما يعد تغليفا كافيا للبضائع لا يُعد كذلك لبضائع أخرى، وهي واقعة ترجع لتقدير قاضي الموضوع، ولإثبات مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية التغليف أو عدم التغليف وإعفاء الناقل البحري من المسؤولية يكفي قيام هذا الأخير بإثبات أن الشاحن قد أخطأ، كأن تكون الممارسة البحرية تقضي بتغليف نوع معين من البضائع لكن الشاحن لم يقم بتغليفها أو قام بتغليفها بشكل معيب وخاطئ، وهما الواقعتين التي يقع على الناقل عبئ إثباتهما[2].

وقد اعتبر القضاء الفرنسي بأن الحكم بعدم كفاية التغليف يكون بالنظر إلى العادات المألوفة حسب نوع البضاعة، كما يرجع تقدير ما إذا كان التغليف كاف من عدمه إلى قاضي الموضوع[3].

---

[1] كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة المعيار، كلية أصول الدين، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، المجلد 24، العدد 04، 2020، ص 571.

[2] كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص14.

[3] جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل من المسؤولية–دراسة مقارنة– أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، بن عكنون، 2007–2008، ص 156.

وتكمن الصعوبة في انعدام نظام خاص يحدد تغليف البضاعة، وعلى هذا الأساس فهي تُقدر حالة بحالة حسب طبيعة البضاعة حيث يجب أن يكون التغليف كافيا لمقاومة أعمال المناولة المينائية وحركة السفينة، والمعيار المعتمد عليه هنا هو الأعراف التجارية وبالتالي لا يمكن للناقل إثارة مسألة عدم كفاية التغليف إذا كان مطابقا للأعراف التجارية[1].

ثانيا: أخطاء الشاحن عند تعليم البضاعة

يتعين علينا أولا التطرق لمفهوم تعليم البضاعة، ثم تناول مسؤولية الشاحن عن عدم اتقانه للعلامات كما يلي:

1 مفهوم تعليم البضاعة

يلتزم الشاحن بتعليم البضاعة وذلك بوضع طبع وختم العلامات الرئيسية والضرورية على كل قطعة من البضائع، أو على غلافها للتعريف بها، وقد جاء في نص المادة 755/ب من القانون البحري الجزائري ما يلي: "يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:.....

ب- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع، عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة...."، ويمكن للناقل رفض تسجيلها في وثيقة الشحن عندما لا تستجيب تصريحات الشاحن في هذا الموضوع إلى هذه الشروط.

كما تشير المادة 752/أ كذلك إلى: "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:

[1] سامية عباس، المرجع السابق، ص 22.

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها...".

ويتمثل الهدف من القراءة الواضحة للكتابة الموضوعة على الطرود التسهيل في عملية مناولة البضاعة من طرف عمال المناولة مثل: السائقين والمستلمين، وتتمثل شروط العلامة في ما يلي[1]:

- يجب أن تكون العلامة مطبوعة ومختومة بشكل واضح على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة التي تعبئ فيها البضائع.
- أن تكون غير قابلة للمحو.
- أن تكون محكمة الوضع ودالة على كل المعلومات حول الوجهة النهائية، وتفرض على الشركات الناقلة عموما أن تحمل الطرود على واجهتين على الأقل، ويكون ذلك داخل إطار ذي لون غامق ويبرز فيه:
- ميناء الوصول والتفريغ والعبور.
- علامة المرسل أو المرسل إليه.
- رقم الطرد أو الرقم التسلسلي داخل السلسلة[2].

2 مسؤولية الشاحن عن عدم اتقانه للعلامات

ونظرا لأهمية ولزوم كفاية وإتقان العلامة في أن يتعرف الناقل على كل البضائع على وجه التحديد حتى يتمكن من اتخاذ احتياطاته اتجاه البضائع، يُعد عدم كفاية أو إتقان العلامات إهمالا أو سهوا من الشاحن، مما يعني إخلالا بالتزام يرتبه عقد النقل في حقه، ومن ثم فإذا

[1] سامية عباس، المرجع السابق، ص 13.

[2] سامية عباس، المرجع نفسه، ص 14.

ثبت الناقل أن الضرر الذي لحق البضاعة هو ناتج عن عدم كفاية أو إتقان العلامات، فإن الناقل في هذه الحالة يُعفى من المسؤولية عن الضرر طبقا للمادة 803 من القانون البحري المذكورة سابقا.

حيث حددت المادة 803 من القانون البحري في الفقرة (ح) الإعفاء الذي يستفيد منه الناقل بسبب خطأ الشاحن في تعليم البضاعة حيث يتحمل الشاحن المسؤولية عما يتسببه من أضرار[1].

وبالرجوع إلى اتفاقية روتردام فقد نصت على أنه يعتبر من الأسباب المعفية للناقل عما يصيب البضائع من ضرر، بسبب قصور أو عيب في الوسم لم يقم به الناقل أو لم تؤدي نيابة عنه، وهنا يصبح الشاحن مسؤولا بشرط إثبات الناقل العلاقة السببية بين عدم إتقان العلامات أو كفايتها والضرر، الذي أصاب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم[2].

[1] المادة 803 من القانون البحري الجزائري: "يُعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:.....
ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع...".

[2] قرارية قويدر، المرجع السابق، ص 89.

الفرع الثاني: تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة على البضاعة

لا يقتصر التزام الشاحن فقط على تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل، من خلال تصريح كتابي، بل أنه يلتزم كذبك بأن تكون هذه البيانات صحيحة وحقيقية عن جميع المعلومات الواردة في سند الشحن سواء في ما يتعلق بطبيعة البضاعة، أو وزنها، أو الطريقة أو الوسائل التي يتبعها مقاول الشحن في شحنه للبضاعة، وهو الأساس الذي يتم من خلاله حساب أجرة الشحن والتفريغ، لذا لابد للشاحن أن يلتزم بالصدق في تصريحاته، فصحة البيانات تسهل على مقاول الشحن ترتيب البضاعة وشحنها ورصّها بطريقة تحفظ سلامتها وسلامة السفينة[1].

وفي حالة تقديم الشاحن لتصريحات كاذبة بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن، فإن الناقل في هذه الحالة يُعفى من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، وهو جزاء ذو نوع خاص كما أن الناقل غير ملزم بإثبات أن عدم صحة البيانات هو سبب الخسارة أو الضرر، ولا يهم عدم وجود علاقة سببية بين التقرير الكاذب والخسارة، إذا أن هذا الجزاء مبني على أسسين هما: أن الجهل بطبيعة البضاعة قد يكون مصدر خطر بالنسبة للسفينة والشحنة معا، والثاني يمكن أن يكون مصدر أضرار اقتصادية بالنسبة للناقل البحري[2].

[1] كريد مريم، أثر التزامات عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 752.

[2] مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012، ص 166.

وتترتب مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا (أولا)، بالإضافة إلى أنه يتحمل مسؤولية أخطائه الواردة في المادة 753 من القانون البحري[1](ثانيا) وهو ما سنتناوله كما يلي:

أولا: مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة

ان الهدف من وراء التصريح الخاطئ بخصوص طبيعة البضاعة هو استفادة الشاحن من أجرة تتلاءم مع التصنيف المزعوم للبضاعة، كما يسمح له كذلك التصريح الخاطئ بخصوص قيمة البضاعة بتلقي مبلغ أكبر من القيمة الحقيقية لها في حالة الهلاك أو الخسارة، وقد جاء في نص المادة 807 من القانون البحري: "تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشاحن والمدرجة في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل ثابتة بالقرينة، إلا إذا ثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها".

كما نصت المادة 810 من القانون البحري الجزائري بقولها: "لا يُعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

ومن بين الآثار المترتبة على ارتكاب الشاحن تصريحا كاذبا بطريقة عمدية بخصوص قيمة البضاعة أو نوعها سواء في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل إعفاء كلي وتام للناقل من المسؤولية في أعقاب الضرر أو فقدان البضاعة[2].

[1]المادة 753 من القانون البحري: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن.
ويُعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي، وإن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة عن عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن".

[2]سامية عباس، المرجع السابق، ص 47.

ثانيا: مسؤولية الشاحن عن الأخطاء الواردة في المادة 753 من القانون البحري الجزائري

تنص المادة 753 من القانون البحري في فقرتها الثانية على ما يلي: "...ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي...".

كما أشارت كذلك المادة 756 من القانون البحري بأنه يجوز للناقل أو نائبه ادراج البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها في حالة رفضه تسجيل البيانات الخاصة بالتصريحات عن العدد والكمية والوزن والعلامات للأسباب المذكورة في المادة 755 التي جاء فيها: " يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

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

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

المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن شحن بضاعة خطرة

تنشأ مسؤولية الشاحن عن شحن بضاعة خطرة عند إخلاله ببعض الالتزامات المترتبة عن نقل بضاعة خطرة، وقبل التطرق لمسؤولية الشاحن عن شحن بضاعة خطرة سنعرج أولا إلى مبادئ تقنين البضاعة الخطرة في الفرع الأول، ثم سنتناول في الفرع الثانيمسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة.

الفرع الأول: مبادئ تقنين البضاعة الخطرة

من أجل الإحاطة أكثر بالموضوع يستوجب علينا أولا تعريف البضائع الخطرة وثانيا ذكر أصنافها وذلك كما يلي:

أولا: تعريف البضائع الخطرة

عرّف المشرع الجزائري البضائع أو المواد الخطرة بأنها: "كل منتوج وبضاعة يعرضان للخطر، أو يُسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية"[1].

كما عرّفها القانون المصري بأنها: "المواد ذات الخواص التي من شأنها الإضرار بصحة الإنسان، أو تؤثر تأثيرا ضارا على البيئة، وذلك في حالة التداول غير الآمن لها، وغير المطابق لإجراءات صحيفة بيانات الأمان الخاصة بكل مادة من تلك المواد، ومن أمثلتها الأسمدة الكيمياوية، مبيدات الآفات الزراعية بأنواعها المختلفة حشري، فطري، حشائش وأيضا المواد الكيميائية التي تستخدم في المنشآت الصناعية مثل: المواد المشعّة، المواد القابلة للانفجار، أو السّامة والمواد المسببة للتآكل وغيرها"[2].

كما أفردت بدورها اتفاقية هامبورغ قواعد خاصة تتعلق بشحن البضائع الخطرة ذات الطبيعة الملتهبة أو السامة، واشترطت ثلاث متطلبات لنقل البضائع الخطرة وهي:

- أ على الشاحن مهمة تعليم وختم البضائع بما يدل على أنها بضائع خطرة.
- ب يجب على الشاحن الإفصاح عن البضائع الخطرة للناقل وطبيعة الخطورة فيها وأي احتياطات يمكن اتخاذها خلال عملية النقل.

[1] المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال 1424 هجري الموافق لـ 01 ديسمبر 2003، الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، جريدة رسمية عدد 75 لسنة 200.

[2] المادة 18 فقرة 01 من القانون رقم 04 لسنة 1994.

- ج يجب أن يتضمن سند الشحن عبارات صريحة تفيد أن البضاعة خطرة"[1].

ثانيا: أصناف البضائع الخطرة[2]

يعتبر تصنيف البضائع الخطرة من بين الإشكالات الهامة التي واجهت المشرع الدولي وذلك نظرا لكثرتها وعدم القدرة على ضبطها ومن أهم هذه المواد ما يلي:

1 الأصناف العامة للبضائع الخطرة حسب منظمة الأمم المتحدة:

المواد المتفجرة: وهي أي مادة صلبة أو سائلة أو قابلة بذاتها عن طريق تفاعل كيميائي أن تنتج غاز بدرجة حرارة وضغط وسرعة قادرة على إحداث دمار بالوسط المحيط.

الغازات: تتميز بخاصية الانتقال من مكان لآخر ومنها: الغازات المضغوطة، الغازات المسيلة أو المذابة تحت الضغط، والغازات السامة.

المواد سريعة الاشتعال: وهي المواد التي لها درجة وميض أقل من 60 درجة مئوية، وقادرة على إحداث حريق عن طريق الاحتكاك أو امتصاص الرطوبة أو تلقائيا.

المواد الصلبة سريعة الاشتعال: تضم مواد صلبة تشتعل بسهولة وقابلة للاحتراق بسرعة مثل: المغنيزيوم، كيلات الألومنيوم...

المواد المؤكسدة: وهي مواد غير قابلة بذاتها للاحتراق، ولكنها تتسبب بحدوث حريق لمادة أخرى عن طريق إنتاج الأكسجين.

المواد السامة: هي المادة التي تحدث أثر عكسي على الصحة، وتتسبب بجروح أو مرض أو وفاة ويتم وسمها عادة بجمجمة وعظمتين متقاطعتين.

---

[1] المادة 03 من اتفاقية هامبورغ .

[2] زروالي سهام، النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2017، ص 124.

المواد المشعة: هي مواد تسبب بفعلها الكيميائي ضررا بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها، أو قد تسبب في حالة تسربها ضررا بالغا أو حتى تدمير للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل.

2 الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة:[1]

المحروقات: وهي مزيج من مواد تسمى هيدروكربونات، وتكون إما صلبة أو سائلة أو غازية.

المواد النووية: هي طاقة متحركة في صورة موجات كهرومغناطيسية، أو جسيمات تتحرك بسرعة عالية جدا، ولها القدرة على تغيير الحالة الطبيعية لذرات الأجسام فتحولها إلى ذرات مشحونة بشحنة كهربائية.

النفايات الخطرة: هي مواد يتم التخلص منها أو يراد أو يُطلب التخلص منها، حيث تشكل تهديدات للإنسان والبيئة.

ثانيا: الإجراءات الواجب على الشاحن اتباعها عند نقل المواد الخطرة

يقع على عاتق الشاحن بعض الالتزامات الخاصة بنقل البضائع الخطرة وهي التزامه بإخطار الناقل بالصفة الخطرة للبضاعة، الالتزام بالتعبئة والتغليف، والالتزام بوضع العلامات والرموز على البضائع الخطرة

1 التزام الشاحن بإخطار الناقل بالصفة الخطرة للبضاعة

يلتزم الشاحن بضرورة إخطار الناقل بالصفة الخطرة للبضائع في الوقت المناسب قبل تسليمها للناقل، كالبضائع الخطرة القابلة للاشتعال أو المتفجرة، والتي تتطلب عملية نقلها

[1] سهام زروالي، المرجع السابق، ص 125.

تدابير احترازية خاصة، وفي المقابل يجوز للناقل إذا علم أن هناك بضائع خطرة قد تم شحنها دون علمه أن يتخلص منها، ولا يترتب عليه أي التزام في مواجهة الشاحن.

2 الالتزام بالتعبئة والتغليف:

حيث كما سبق ورأينا أن الشاحن ملزم بتغليف البضاعة وكذلك هو ملزم بتغليف البضاعة الخطيرة تغليفا محكما ومراعاة كل شروط تغليفها حتى يسمح بمناولتها بطريقة صحيحة لتفادي أي ضرر قد يصيب الأشخاص أو السفينة أو البضائع[1].

3الالتزام بوضع العلامات والرموز على البضائع الخطرة:

يلتزم الشاحن بوضع علامات على البضاعة الخطرة عن طريق وصفها وصفا دقيقا، ووضع البطاقات عليها للتعريف بطبيعة الخطر بصورة واضحة ومفصلة، بحيث يجب أن يكون لكل بضاعة رمز مكون من أربعة حروف، لكي يتم تبيان نوع البضاعة إذا كانت سائلة أم صلبة أم غازية أم مشعة أم متفجرة.

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة

ويعتبر الشاحن مخلا بالتزامه بعدم إخطار الناقل بخطورة البضاعة عند تسليمها، مما يرتب عليه مسؤولية تحمل الأضرار والمصاريف الناجمة عن إخلاله بالتزامه، وقد نصت المادة 778 من القانون البحري الجزائري على م ايلي: "إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعيتها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة، أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويُعد شاحن هذه البضاعة

[1] سهام زروالي، المرجع السابق، ص 451.

مسؤولا عن كل ضرر أو مصاريف ناجمة أو تنجُم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها"

وفي نفس السياق نصت كل من اتفاقية بروكسل (المادة 04 فقرة 03) و قواعد هامبورغ (المادة 13 فقرة 04) وروتردام (المادة 32) على ضرورة الإخطار على البضائع الخطرة، وألقت على عاتق الشاحن مسؤولية تحمل الأخطار الناتجة عن عدم قيامه بالتزامه[1].

وعليه نستنتج مما سبق أنه متى كان الناقل لا يعلم بخطورة البضائع المسلمة إليه ولا يقبل بشحنها على السفينة إذا علم أنها بضائع خطرة، يترتب خطأ الشاحن ويمكن للناقل إخراج البضائع من السفينة في أي وقت أو إزالة خطورتها دون أن يكون للشاحن أي حق في طلب الناقل بتعويض عن البضائع الخطرة[2].

وتجدر الإشارة إلى أن الشاحن قد يُعفى من دفع التعويض إذا قام بتحميل البضاعة بعلم الناقل، أي في حالة إخطاره عن خطورة البضائع المسلمة قبل تسليمها، وبالتالي نميز بين حالتينهما:

- **1** إذا قام الشاحن بتسليم البضاعة دون إخطار الناقل ورضاه، في هذه الحالة يجوز للناقل وفي أي مكان إنزالها من السفينة بدون أي تعويض للشاحن وتنشأ مسؤولية الشاحن اتجاه الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار الناجمة عن شحن البضائع في السفينة، وهو حق مستمد من الحقوق الممنوحة للناقل في المحافظة على سلامة السفينة وحمولتها
- **2** إذا قام الشاحن بالإخطار بطبيعة البضائع وخطورتها ووافق الناقل على نقلها، فهنا لا يجوز له إنزالها من السفينة، وإزالة خطرها إلا إذا كانت سببا لتعرض السفينة

[1] كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 30.

[2] عمار فيصل، مدى مسؤولية الشاحن عن الناقل للبضائع الخطرة اتجاه الناقل البحري طبقا لمستجدات روتردام 2005، مجلة الميزان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أحمد صالحي، النعامة، 2016، ص 268.

وحمولتها للخطر، ويجوز في هذه الحالة للشاحن مباشرة دعوى ضد السفينة إذا توافرت شروط الخسائر البحرية[1].

[1] كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 30.

خـاتمـة

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من القضايا التي لا تقل أهمية عن مختلف الإشكالات التي تعتري النقل البحري للبضائع، كونها تتصل بمصالح أطراف عقد النقل البحري للبضائع بحيث لامست الدراسة إشكالية اختلال التوازن بين المراكز القانونية لطرفي العقد الأصليين (الناقل والشاحن)، من خلال واقع هيمنة وتفوق مركز الناقل على الشاحن، وبالتالي إعادة التوازن المفقود.

إن الظروف الخاصة التي تعرفها الملاحة البحرية هي التي تشكل مجموع العوامل المؤثرة في القيود التي تحد من تكريس مسؤولية كاملة لأطراف عقد النقل البحري للبضائع، بدعوة توفير الحماية، إلا أن هذه الحماية كانت محدودة ولم تشمل كل الجوانب المرتقبة واقتصرت على حماية طرف واحد دون أن تشمل الطرف الضعيف(الشاحن).

فشروط الحماية سببت أضرارا بليغة للشاحنين أدت بهم إلى المطالبة بالحد منها، فإذا كان مبدأ سلطات الإرادة مقبولا بالنسبة إلى علاقات تعاقدية اتسمت في حينها بقدر من التوازن والقدرة على التفاوض وإمكانية الشخص العادي الإلمام بظروف التعاقد فإن تطبيقه يبدو في غاية الصعوبة عندما يتعلق الأمر بعقود يختل فيها التكافؤ بين المتعاقدين، حيث يواجه مبدأ سلطات الإرادة عقدا لا يكاد الشاحن يعرف محتواه فضلا عن ضعفه من الناحية الاقتصادية في مواجهة الناقل البحري.

ولقد توصلت الدراسة إلى نتيجة مفادها أن النقل البحري للبضائع صورة غير متكافئة بين أطرافه، إذ يعتبر الناقل الطرف القوي ويصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يمليها في وثيقة الشحن، وبالتالي تغليب مصالحه على مصالح الشاحن.

فالناقل البحري للبضائع كان ولازال يحتل الصدارة والمكانة البارزة في تاريخ العلاقات الناجمة في عقد النقل البحري للبضائع، وما تولد عنها من نصوص قانونية وطنية ودولية ساهمت في تناول النظام القانوني لمركز الناقل على عكس الشاحن الذي لم يحظى بكل هذه التفصيلات، فالنصوص التشريعية سواء الداخلية منها أو الدولية، لم تتطرق إلى مركز هذا الأخير بقدر من الدقة والوضوح، وعليه لم يعد يصلح ويتلاءم مع المنطق القول بأن كل ما هو تعاقدي فهو عادل، لم يعد الاعتداد بالمساواة المجردة في عقد النقل البحري للبضائع،

حيث ظهرت هناك حاجة لحماية الطرف الضعيف تعاقديا(الشاحن) لذا وجب التدخل لتحقيق مساواة فعلية، وهو ما لا يتحقق إلا بتقييد إرادة الطرف القوي.

رغم الجهود المبذولة في سبيل تحقيق توازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، إلا أن التنظيم القانوني لأطرافه تشوبه بعض النقائص، خاصة وأن الجزائر تعتبر دولة شاحنة، فكان على المشرع الجزائري أن يتدارك ما أثبته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام سواء بالنسبة للقانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله في 1998 و2010، والمرسوم التنفيذي 08 -57، ومن أجل تكريس التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري للبضائع وتفعيل نشاط النقل البحري للبضائع، يستوجب الأمر الاهتمام بالمسائل التالية:

التوصيات:

1_ لابد من رسم معالم واضحة لنظام مسؤولية عادلة ومعقولة يكفل الأمن الاقتصادي والقانوني للناقل البحري ويوفر السلامة للشاحنين من خلال التقليص والتقليل من حالات الإعفاء من المسؤولية وإعمال المسؤولية المحدودة وفق ضوابط صارمة.

2_ ضرورة تبني واعتماد نص قانوني يعالج فيه اختلال التوازن العقدي جراء استغلال الحاجة في عقد النقل البحري للبضائع، قياسا بنص المادة 344 من ت.ب.ج والتي تعتبر بمثابة تطبيق لفكرة إعادة التوازن العقدي في مجال الإسعاف البحري.

3_ إنشاء سلطة ضبط نشاط النقل البحري بدلا من سلطة ضبط النقل الخيالية والوهمية.

4_ إزالة الطابع الخيالي للسلطات المستحدثة في مجال النقل والميناء وتكريسها فعليا وواقعيا.

5_ضرورة تفعيل دور القاضي كقيد على الحرية التعاقدية للناقل، من خلال الحد من الشروط التعسفية إذا وجدت في سند الشحن.

وفي الأخير نأمل أن تكون هذه الدراسة قد توصلت إلى النتيجة المنظورة لأجل تحقيق التكافؤ العقدي المنشود.

قائمة المصادر والمراجع

أولا: الكتب

أحمد محمود حسن، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحر السنة 1978، منشأة المعارف، الاسكندرية، دسن.

أحمد محمود حسن، نصوص اتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحر السنة 1978.

إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993

حاسم لخضر، مكانة الارادة في ظل تطور العقد، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكربلقايد، تلمسان، 2016.

كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) ،منشأة المعارف، الاسكندرية، 1988

محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006

محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006

محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة، عمان، 2015

هاني دويدار،الوجيز في القانون البحري، دار الجديدة للنشر،الإسكندرية، 2001

هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة الكرم، دمشق، 1986.

شيخي محمد أمين، «أثر تحفظات الناقل البحري للبضائع على حجية سند الشحن البحري»، مجلة جامعة تكريت للحقوق، العدد 01، 2017

عدلى أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000

العطير عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنضر، عمان، 2009

غنام محمد شريف، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2012

ثانيا: الأطروحات والمذكرات

بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق اللقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011

سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون، جامعة وهران، 2012

قايد محمد بهجت، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية، الجزءان الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.

كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.

سامية عباس، التزام الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، قسم العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر1، 2012.

جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل من المسؤولية–دراسة مقارنة– أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، بن عكنون، 2007–2008.

ثالثا: المجلات والمقالات

حماد مصطفى عزب، «مسؤولية الناقل البحري عن شحن البضائع على سطح السفينة (دراسة مقارنة) »،مجلة الدراسات القانونية، العدد 23، جامعة اسيوط، 2000.

الشرقاوي سمير،«عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن»، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد 03، السنة التاسعة عشر، جامعة القاهرة، 1985

رغد عبد الأمير حميد الخزرجي، «مبدأ حسن النية في تنفيذ المعاهدات الدولية»، مجلة ديالي، العدد 64، جامعة ديالي، 2014.

علي حسن سوزان، الطابق الخاص لمسؤولية الناقل البحي عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة،(دراسة مقارنة، مجلة العلوم القانونية، العدد 2، جامعة عجمان، الإمارات العربية المتحدة، 2013

قرارية قويدر، «أثر الغش والخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،العدد 6، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017

فياض محمود، «مدى التزام الأنظمة المقارنة بمبدأ حسن النية في مرحلة التفاوض على العقد»، مجلة الشريعة والقانون، العدد 54، المجلد 27، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2013

قماز ليلى إلدياز، «شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني شرط 2هيمالايا وشرط استحالة فحص الحاوية–» ،مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 07 ، جامعة محمد بوضياف لمسيلة، 2017.

زروالي سهام، النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2017.

عمار فيصل، مدى مسؤولية الشاحن عن الناقل للبضائع الخطرة اتجاه الناقل البحري طبقا لمستجدات روتردام 2005، مجلة الميزان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أحمد صالحي، النعامة، 2016.

كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة المعيار، كلية أصول الدين، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، المجلد 24، العدد 04، 2020.

الفهرس

شكر وعرفان.....

إهداء.....

مقدمة.....أ–د

الفصل الأول: الشاحن كطرف أصلي في تنفيذ عقد النقل البحري

المبحث الأول: مفهوم الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.....06

المطلب الأول: الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.....06

الفرع الأول: الشاحن في القانون البحري الجزائري.....06

الفرع الثاني: الشاحن وفقا للاتفاقيات الدولية.....07

الفرع الثالث: التعريف الفقهي للشاحن.....09

المطلب الثاني: عقد النقل البحري للبضائع وطبيعته.....10

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع.....10

أولا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الوطني.....11

ثانيا: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية.....12

أ– في اتفاقية بروكسل لسنة 1924.....12

ب– في معاهدة هامبورغ 1978.....13

ج– في قواعد روتردام لسنة2008.....14

ثالثا: التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع 15

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع.....16

المبحث الثاني: واقع هيمنة وتفوق مركز الناقل على الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.....18

المطلب الأول: مظاهر عدم التوازن بين المراكز القانونية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع.....18

الفرع الأول: عدم التكافؤ في التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع.....18

أولا: التحفظ تكريس للسيادة التعاقدية للناقل البحري للبضائع.....18

1- التحفظات المؤثرة والفعالة 18

2- التحفظات غير الفعالة.....20

ثانيا: تحفظ استحالة فحص الحاوية: إقرار لضرورة عملية أم تعسف من طرف الناقل....21

الفرع الثاني: تسهيلات في عملية الإثبات والتقليص من التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع.....24

أولا: التحفظ: تعديل لقواعد الإثبات لصالح الناقل البحري للبضائع.....24

ثانيا: التقليص من التزامات الناقل في عقد النقل البحري للبضائع: خروج عن القواعد العامة وتكريس لتفوق مركز الناقل.....25

1- نقل التزامات الناقل البحري إلى الشاحن البحري.....25

2- الإتفاق في العقد الكمي.....26

3- حالة النقل الاستثنائي.....26

المطلب الثاني: ضرورة إعادة التوازن بين المراكز القانونية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع.....27

الفرع الأول: إعمال المسؤولية المخففة بضوابط صارمة.....27

أولا: التقليل من الإعفاءات القانونية وإلغاء الاعفاءات الاتفاقية للمسؤولية.....27

1- التقليص من الإعفاءات القانونية للمسؤولية.....27

2- إلغاء الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية.....28

ثانيا: التشديد من شروط الاستفادة من المسؤولية المحدودة.....,.....29

1- ضرورة انتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة الناقل وتابعيه.....29

أ- إنتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة الناقل.....29

ب- إنتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة تابعي النقل البحري للبضائع.....31

2- تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها.....31

الفرع الثاني: تقييد الحرية التعاقدية للطرف القوي في عقد النقل البحري للبضائع.....32

أولا: تعزيز مبدأ حسن النية في التزامات الناقل البحري للبضائع.....32

1- إمتثال الناقل لمقتضيات مبدأ حسن النية في المرحلة السابقة لإبرام عقد النقل البحري32

2- مبدأ حسن النية كقيد على التزامات الناقل أثناء تنفيد عقد النقل البحري للبضائع.....34

ثانيا: آليات قانونية أخرى من شأنها تقييد الحرية التعاقدية للناقل البحري للبضائع.....36

1- تسهيلات في عملية تسليم البضائع: تسليم البضائع من دون تلقي سند الشحن.....36

2- تفعيل دور المشرع والقاضي في إعادة التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع37

الفصل الثاني: الآثار المترتبة على عقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للشاحن

تمهيد.....41

المبحث الأول: التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.....42

المطلب الأول: التزام الشاحن بتسليم البضاعة.....**42**

الفرع الأول: مفهوم تسليم البضاعة.....42

أولا: التعريف القانوني.....,.....**42**

ثانيا: التعريف القضائي.....**43**

ثالثا: التعريف الفقهي.....**43**

الفرع الثاني: سند الشحن,.....44

أولا: تعريف سند الشحن.....**44**

ثانيا: بيانات سند الشحن.....**45**

المطلب الثاني: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل.....46

الفرع الأول: تعريف أجرة النقل.....46

الفرع الثاني: تقدير أجرة النقل.....47

المبحث الثاني: مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.....48

المطلب الأول: مسؤولية الشاحن عن أخطائه.....49

الفرع الأول: أخطاء الشاحن عند تغليف أو تعليم البضاعة.....49

أولا: أخطاء الشاحن عند تغليف البضاعة.....50

ثانيا: أخطاء الشاحن عند تعليم البضاعة.....51

الفرع الثاني: تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة على البضاعة.....54

أولا: مسؤولية الشاحن عن التصريح الخاطئ عمدا بنوع أو قيمة البضاعة.....55

ثانيا: مسؤولية الشاحن عن الأخطاء الواردة في المادة 753 من القانون البحري الجزائري56

المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن شحن بضاعة خطرة.....56

الفرع الأول: مبادئ تقنين البضاعة الخطرة.....57

أولا: تعريف البضائع الخطرة.....57

ثانيا: أصناف البضائع الخطرة.....58

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة.....60

الخاتمة.....64

قائمة المصادر والمراجع.....67

الفهرس.....72