

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



القوة القاهرة في عقد النقل البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: (قانون النشاطات البحرية و المينائية)

تحت إشراف الأستاذ:

• أ. بoudinar طارق

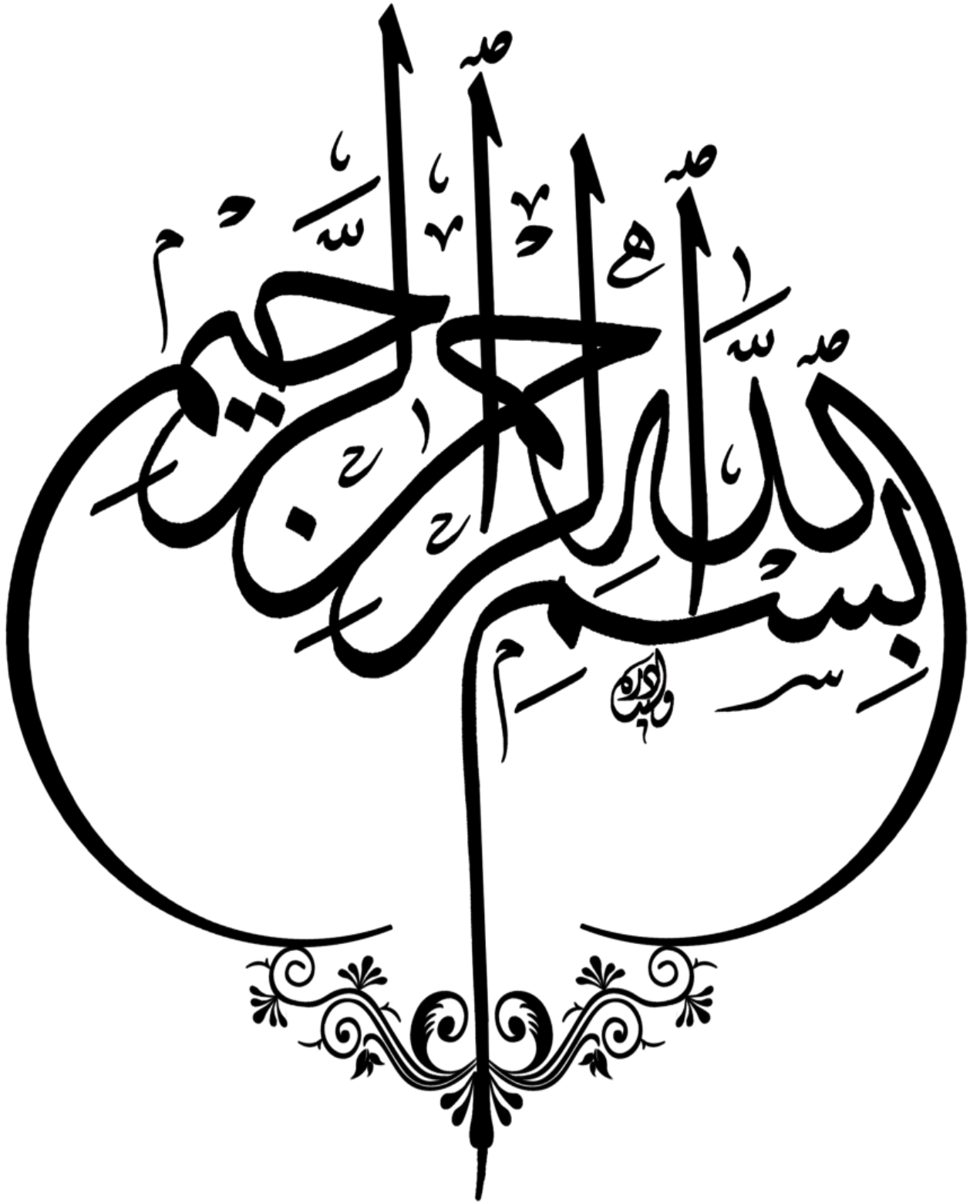
من تقديم الطالبان:

- نطور حسام الدين
- شنيقر محمد رضا

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. موات مجيد	أستاذ محاضر	رئيسا
أ. بoudinar طارق	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
أ. لحوالة أمال	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2023



شكر وتقدير

قال الله تعالى

" و من يشكر فإنما يشكر لنفسه "

ويقول الرسول صلى الله عليه و سلم

" من لا يشكر الناس لا يشكر الله "

و على هذا نتقدم بجزيل الشكر و الامتنان و العرفان إلى الأستاذ الدكتور بودينار طارق لقبوله الإشراف على موضوع دراستنا ومرافقته وتوجيهه لنا فجزاه الله عنا خيرا وجعله أحد شاركات العلم وأعلامه.

كما نتوجه بالشكر إلى كل أساتذة قسم الحقوق بجامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، ليس فقط في تكويننا و فقط وإنما في خلق رابط عاطفي بيننا وبين الجامعة والتخصص.

كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى كل أساتذتنا وأعضاء لجنة المناقشة وعميدة الكلية وكل أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة 20 أوت 1955.

كما لا يفوتنا أن نوجه شكرنا للسيد: بوفندي توفيق مدير جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة.

و إلى كل من ساعدنا و قدم لنا النصح و المعونة من قريب أو بعيد.

جزاكم الله خيرا

إهداء

الحمد لله الذي قدرني على إتمام هذا العمل إلى أعز الناس علي و أقربهم إلى قلبي إلى من قال فيهما المولى عز و جل:

« و قضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين إحسانا إما يبلغن عندك

الكبر أحدهما أو كلاهما فلا تقل لهما أف و لا تنهرهما و قل لهما قولا كريما »

أهدي ثمرة هذا الجهد العلمي المتواضع إلى من فيهم الرجاء والأمل

إلى من منحاني القوة و الإرادة و دفعاني إلى الأمام.

إلى الذي جعل من حبات عرقه جسرا أوصلني إلى النجاح، إلى رمز إفتخاري

والدي العزيز حفظه الله و رعاه.

إلى من أمدت بلمسة حب من قلبها وكانت سندي في كل خطوة خطيتها

والدتي العزيزة أمدتها الله الصحة و العافية و طول العمر إن شاء الله.

إلى أحبتي وتاج إعتزالي إخوتي و من خلالهم كل العائلة الكبيرة.

إلى العائلة الثانية أسرة الحركة الوطنية للطلبة الجزائريين.

إلى كل الأصدقاء والزملاء ممن مهدوا لي الطريق و كانوا لي دوما سندا

وعونا في الحياة.

إلى كل من نساهم قلمي ولم ينساهم عقلي.

نطور حسام الدين

إهداء

حين تعلم أنك مدين ومقصر في حق كل الناس صار اهدائك ملكا وحقا لكل
الناس

لكن حين تعلم أنه عليك أن تضع اهدائك في كلمات وجب أن تهمس بهذه
النفحات

اهدي ثمرة جهدي إلى والدي الكريمين اللذان لطالما كان سندي وعوني بعد الله
سبحانه و تعالى

وإلى كل العائلة الكريمة ، وكل من ساعدني ولو بكلمة طيبة في إنجاز هذه
المذكرة إلى كل روح وقلب يحمل بذور المحبة و الإخاء و ينبذ الحقد و العداة
وإلى كل من يعرفني

مقدمة

مقدمة

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية إنتشارا و ظهورا ، حيث يشكل البحر أهمية بالغة و حيوية في حياة الانسان و الشعوب إذ أنه كان منذ القديم أداة إتصال أو حلقة ربط بين مختلف الأمم فهي تعد حلقة إتقاء حضري بين الشعوب.

كما يعتبر النقل البحري عمل مادي يتمثل في تحريك الأشخاص أو الأموال.

و عملية النقل البحري تعد تصرف مادي يرتبط بشكل كبير بتصرف قانوني ، يربط بين القائم على وسيلة النقل و مالك الأشياء المراد نقلها و هو ما يطلق عليها بعقد النقل الذي بمقتضاه يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل للأشياء المراد نقلها.

و تختلف صفة عقد النقل البحري باختلاف المكان و الزمان الذي يبرم فيه و الوسيلة المستخدمة في النقل البحري.

كما تختلف صفة النقل تبعا لمحل العقد وما إذا كان المراد نقله أشخاصا فيطلق عليه عقد نقل الأشخاص أما إذا كان المراد نقله هو البضائع فيطلق عليه عقد نقل البضائع.

لكن الأهم من ذلك أن النقل البحري يخضع لقواعد خاصة يضمنها القانون البحري الجزائري و معاهدة بروكسل لعام 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن في عقد النقل البحري.

أهمية الموضوع:

و تتجلى أهمية النقل البحري في تنمية المبادلات التجارية الوطنية و الدولية ، خصوصا بالنسبة للدول التي تتوفر على واجهة بحرية على الأقل نظرا لما يتميز به هذا النوع من النقل البحري.

كما لا تخفى عنا أهمية النقل البحري من أجل إشباع حاجيات الأفراد و المجتمع بصفة عامة ، فالنقل هو بمثابة العصب الوركي للإنسان من حيث حركة تداول الثروات المختلفة ، كما أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيرا نقل الأشياء من مكان إلى مكان آخر.

-الأهداف-

إن دراسة موضوع عقد النقل البحري هو عمل يتوخى تحقيق جملة من الأهداف أهمها:

1- الإطلاع على جزء مهم من القانون الخاص ، ألا و هو القانون البحري بوجه عام ، وقانون التأمينات الجزائري، حيث كان يستهدف الموضوع التعرف على مختلف الإتفاقيات و

المعاهدات الدولية التي ظهرت من أجل ضبط هذا الوضع ومنها معاهدة بروكسل لسنة 1924.

2- تحليل بعض النصوص التشريعية الوطنية ، التي وضعت حيزا هاما في قوانينها الداخلية من أجل وضع إطار قانوني للنقل البحري بموجب سندات الشحن.

3- الوقوف على مدى إحاطة المشرع الجزائري بموضوع القوة القاهرة في عقد النقل البحري.

4- محاولة منا قدر المستطاع إستنباط بعض الأحكام الخاصة بالقوة القاهرة في عقد النقل البحري.

5- محاولة منا الإحاطة ببعض جوانب الموضوع قدر المستطاع.

أما عن أسباب إختيار الموضوع فيمكن إرجاعها إلى:

أ- أسباب ذاتية:

- الرغبة في البحث في موضوع القوة القاهرة لعقد النقل البحري بإعتباره من المواضيع أكثر شيوعاً و أهمية في وقتنا الحالي.

- موضوع القوة القاهرة في عقد النقل البحري يعد من أهم المسائل التي عالجه القانون البحري وقانون التأمينات و الإتفاقيات الدولية من حيث الإلتزامات المترتبة في ذمة طرفيه ، خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح أمام القضاء.

- الإهتمام بالدراسات القانونية في مجال القانون البحري بصفة عامة.

ب- أسباب موضوعية.

- أنه موضوع متفرع و فيه جوانب عديدة تستحق الدراسة ، لم يتم تسليط الضوء عليها بشكل كافي قدر الإمكان.

أما الصعوبات فتكمن في :

يمكننا القول بأنه لا يوجد أي بحث علمي خالي من العراقيل والصعوبات مهما اختلف عنوان موضوعه ، حيث صادفتنا ضيق الوقت جدا ، فالوقت ليس لصالحنا وأن مدة البحث شهر غير كافية حتى و لو كان موضوع البحث مقال فمابالك أنه موضوع بحث مذكرة ماستر ، بالإضافة إلى نقص و شح كبير في المراجع و الدراسات السابقة و حتى و إن وجدت لا

تخدم الموضوع والبحث لأنها تتطلب وقت كافي و تركيز و ترجمة قانونية لمختلف المصطلحات المترجمة لمختلف اللغات سواء كانت إنجليزية أو فرنسية.

وفي ضوء المعطيات السابقة ، وبغية منا تحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة و البحث العلمي فإن الأمر يستدعي منا طرح الإشكالية التالية:

ماهو نطاق القوة القاهرة في عقد النقل البحري؟

و على هذا الأساس إعتدنا المنهج الوصفي و كذلك المنهج التحليلي من أجل تحديد طبيعة الموضوع و توضيح بعض المفاهيم القانونية بإعتبار أن القواعد الواردة في الإتفاقيات الدولية هي الأصل أما الواردة في القانون البحري و قانون التأمينات هي الفرع إن صح التعبير.

كما إعتدنا على المنهج المقارن في المقارنة في بعض القوانين والإتفاقيات الدولية وبين القانون البحري الجزائري والقانون البحري المصري و التونسي و المغربي و الأردني و كذلك التشريع الأجنبي الفرنسي للقانون البحري الفرنسي ، في جزء أو بعض من عناصر بحثنا لهذا الموضوع الخاص بالقوة القاهرة في عقد النقل البحري

ومما سبق ، سنوضح فكرة القوة القاهرة في عقد النقل البحري وفق فصلين:

-الفصل الأول: مفهوم عقد النقل البحري و تكوينه

-الفصل الثاني: التنظيم القانوني للقوة القاهرة في عقد النقل البحري .

الفصل الأول

مفهوم عقد النقل البحري و تكوينه

❖ الفصل الأول: مفهوم عقد النقل البحري و تكوينه.

يشير المشرع الجزائري إلى أن النقل البحري هو ذلك الذي يتم بالبحر ، و بالتالي يكون العنصر المميز للنقل البحري عن سائر صور النقل الأخرى بالمجال أو البيئة التي يتم فيها وهي البيئة البحرية.

كما يعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات المختلفة ، إذ يأتي من طبيعة الأوائل في صورة الإستغلال التجاري للبيئة، كما لا يتم إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان إلى آخر⁽¹⁾.

نعرض في هذا الفصل لمفهوم عقد النقل البحري من جانب (مبحث أول) و من جانب آخر تكوين عقد النقل البحري (مبحث ثاني) و سنتطرق إلى:

❖ المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري.

يقوم عقد النقل البحري بوظيفة إقتصادية بالغة الأهمية في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من نقل وتبادل السلع بين مختلف الجهات المعنية⁽²⁾.

و هذا ما يلاحظ بأن النشاط لا يتوقف في حدود الدولة الواحدة وإنما يشمل أقاليم الدول الأخرى، نظرا لما يلبي من حاجيات و متطلبات الأفراد.

هذا الأخير، الذي أثار جدل كبير و محتدم بين جل من المفكرين و رجال القانون حول تحديد مفهوم دقيق لعقد النقل البحري ، ولكل منهم رأيه و موقفه من أجل إثبات صحة دليلهم.

من أجل بيان مفهوم عقد النقل البحري للبضائع و وسائل إثباته ، سنتعرض أولا إلى مختلف التعاريف له و خصائصه في مطلب أول ، ثم نحدد تمييزه عن غيره من العقود في مطلب ثاني و نوضح ذلك كما يلي:

¹ - محمد فريد العريني، القانون التجاري ، دار المطبوعات الجامعية للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 1987، ص124.

• **المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري.**

هناك عدة تعاريف لعقد النقل البحري ، حيث يعرف بأنه عقد يلزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر⁽¹⁾.

حيث لا يوجد تعريف محدد له ، ولهذا تضاربت الآراء و اختلفت المواقف.

ولهذا أردنا أن نوضح ذلك من خلال وضع تعريف من الناحية الفقهية و كذلك من الناحية القانونية بإتباع مايلي:

• **الفرع الأول: التعريف الفقهي و القانوني لعقد النقل البحري للبضائع.**

▪ **أولاً: التعريف الفقهي.**

لقد اختلف الفقه في توحيد تعريف لعقد النقل البحري للبضائع ، بالرغم من أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه و عناصره ، وفي هذا الإطار يعرف جانب من الفقه أمثال: سميحة القيلوبي ، مختار أحمد بريري ، جاك الحكيم ، كمال أمين الملش ، إلياس ناصيف، محمد صلاح الدين القسبي، سامي فوزي ، عبد القادر البقيرات ، محمود شحماط ...إلخ. على أنه " عقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه بأن يقوم بنقل بضاعة معينة لحساب المرسل من مكان لآخر عن طريق البحر لقاء أجر محدد القيمة".

لكن غالباً ما يقوم الشاحن بإرسال البضاعة إلى الطرف الثالث و هو المرسل إليه ، فهنا يستفيد هذا الأخير من العقد بالرغم من عدمه كونه طرفاً فيه، لأن آثار عقد النقل البحري للبضائع تقتصر فقط على طرفين و هما: الشاحن و الناقل.

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة

2001، ص283.

كما يعرفه البعض الآخر بأنه: "العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجره و في الحدود المتفق عليها".⁽¹⁾

إذ يعد هذا التعريف في الواقع ، أكثر شمولية إلى حد ما من الدقة في تحديد العناصر القانونية لعقد نقل البضائع بحرا، و الإختلاف في توحيد تعريف شامل مانع جامع لعقد النقل البحري ليس مقصورا على الفقه فقط بل حتى في مجال التشريعات العربية أو الأجنبية سواء كانت داخلية أو معاهدات دولية.⁽²⁾

■ ثانيا: التعريف القانوني.

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع من خلال ما جاءت به المادة 738 من القانون البحري على أنه:

" يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع مكافئة له والمسماة أجره الحمولة"⁽³⁾.

من خلال ما جاءت به المادة 739 من نفس القانون بأن عقد النقل البحري للبضائع يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة ، و ينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

غير أن هذا التعريف لم يحدد المقصود بالبضائع ، خلافا للتعريف التي وردت في كل من إتفاقية بروكسل و هامبورغ، اللتان حددتا المقصود من البضائع⁽⁴⁾.

حيث يبقى تعريف المشرع الجزائري يعد تعريفا جامعا و نسبي إلى حد ما، عندما نص على ضرورة أن يكون كل من ميناء التفريغ و الشحن بحريين ، إما يكونان تابعين للدولة الواحدة

¹ - مصطفى كمال طه ، علي البارودي ، مراد منير فيهم ، أساسيات القانون البحري و القانون التجاري، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 2008، ص357.

² - معاهدة بروكسل عام 1924، و معاهدة إتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في هامبورغ عام 1978.

³ - أنظر الأمر 80/76 المؤرخ في: 13/10/1976، المتضمن القانون البحري ، ج.ر، عدد 29، المؤرخة في 10/04/1977، معدل و متمم بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر، عدد 47 مؤرخة في 27/06/1998.

⁴ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 238.

أو إلى دولتين مختلفتين ، و هذا ما أغفل عنه المشرع الجزائري و بعض التشريعات العربية الأخرى...إلخ.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد عرف عقد النقل البحري للبضائع من خلال ما جاء به من نص المادة 15 من القانون البحري الفرنسي على أنه: "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل البحري بنقل البضائع بالبحر مقابل أجر مدفوع"⁽¹⁾.

• الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري.

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بمجموعة من الخصائص والعناصر ، مما يستوجب تمييزه عن غيره من العقود و نبين خصائص التي تكمن أنه عقد رضائي و عقد ملزم للجانبين و يعد عقد من عقود الإذعان و أخيرا أنه عقد من العقود التجارية ، مما يستوجب علينا التطرق إلى:

▪ أولا: عقد رضائي.

شرط الرضاء(الرضا) هو عقد يتم بمجرد تطابق إرادتين بين الطرفين و هما الشاحن والناقل ، وهذا بديهي حيث أن العقد يكون بتلاقي إرادتهما ، فلا يشترط لإنعقاده أي شرط آخر ، و الإثبات يكون بسند الشحن ، خروجاً عن القاعدة التجارية الخاصة بحرية الإثبات⁽²⁾.

كما يجب على الطرفين الشاحن و الناقل أن يتفقا على جميع المسائل الجوهرية في العقد ، خاصة تحديد مبلغ أجرة النقل ، ميعاد النقل والواسطة التي يتم النقل بها بمعنى نوعية البضاعة المراد نقلها و توصيلها إلى المكان أو البلد المتفق عليه⁽³⁾.

كما يمكن أن يرى البعض بأن ركن الرضاء يكمن عند تسليم البضاعة ، وهذا أمر غير صحيح وذلك لوجود إختلاف بين إنشاء و تنفيذ العقد تماشياً مع متطلبات القانون البحري الجزائري⁽⁴⁾.

¹ - أنظر ، المادة 15 من القانون البحري الفرنسي ، الصادر بتاريخ 18/06/1966 المعدل و المتمم.

² - حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع في إتفاقية بروكسل ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، بتيزي وزو ، الجزائر، السنة الجامعية 2005-2006، ص22.

³ - السيل باهر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، ط1، دار قنديل للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، طبعة 2009، ص30.

⁴ - حياة شتوان، مرجع سابق ، ص23.

▪ **ثانيا: أن يكون عقد ملزم للجانبين.**

العقد ملزم للجانبين قانونيا في عقد النقل البحري للبضائع ، حيث يقع على عاتق كل طرفيه التزامات محددة يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بمعنى يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية تتوفر فيها كل الشروط ثم يقوم الشاحن بتنفيذ عملية النقل للبضاعة و ذلك عن طريق تسليمها إلى المرسل إليه.

أيضا الشاحن يلتزم بشحن البضاعة عند القيام بالنقل و كذلك دفع أجرة قيمة النقل المتفق عليها (1).

وضحت المادة 738 من القانون البحري الجزائري بأن يتعهد و يتفق الناقل بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول و من جهة أخرى يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له يطلق عليها بأجرة الحمولة (2).

والجدير بالذكر بأن الإلتزامات تقع عادلة بين أطراف العقد ، فعقد النقل البحري للبضائع حتما من العقود الملزمة للجانبين و ذلك تماشيا مع القواعد العامة للقانون المدني الجزائري.

▪ **ثالثا: يجب أن يكون عقد من عقود الإذعان.**

يرى مصطفى كمال طه و فريد العريني و آخرون بإعتبار أن عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان في الأصل ، والثابت أن تكون شروط العقد محل بحث و تشاور و مناقشة بين أطراف العقد مثل ما هو معمول به عند عقد إيجار السفينة (3).

كما أن في عقد النقل البحري ليس في إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يفرضها الناقل ، فيكون هذا الأخير مضطرا للتعاقد نظرا للإحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون (4).

لذلك عقد النقل البحري أصبح من عقود الإذعان أين يقتصر فقط على القبول و الموافقة فقط على شروطه كما هي مقررة و ذلك عن طريق التسليم ، حيث يضعها الناقل و لايقبل أي مناقشة أو إستفسار حول قيمة أجر الحمولة ، ولهذا أراد المشرع الجزائري أن يجعل أو

¹ - مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 1995، ص 246.

² - حياة شنوان، مرجع سابق ، ص 28.

³ - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، طبعة 1987، ص 232.

⁴ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ص 200-201.

يتدخل من أجل الوصول إلى فرض حماية قانونية أكبر للشاحنين من أجل وطأة هذه الشروط التي لا تقبل الطعن ولا المناقشة⁽¹⁾.

▪ رابعاً: يجب أن يكون عقد من العقود التجارية.

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقداً تجارياً بالنسبة للناقل التجاري بالتبعية بالنسبة للشاحن ، لكن الأمر يختلف في التشريع الجزائري، فالرحلات البحرية تعد أعمال تجارية حسب الموضوع، وكذلك بالنسبة لكل عقد يتعلق بالتجارة البحرية فهو من الأعمال التجارية بحسب الشكل⁽²⁾.

وهذا ما نصت عليه المادة 3 من القانون التجاري الجزائري⁽³⁾.

و كذلك ما جاءت به المادة الثانية من نفس القانون التي نصت على أنه: "تعد عملاً تجارياً كل من الرحلات البحرية و مقاولات النقل أو الإنتقال مهما كانت الوسيلة المستعملة. بالإضافة إلى ذلك يعد عقد النقل البحري عملاً تجارياً بغض النظر عن صفة القائم بهذا العمل، و حتماً يكون تاجراً، هذا المبدأ إما كرسته القواعد التجارية في العلاقة الموجودة بين الطرفين⁽⁴⁾.

¹ - عبد القادر حسين عطيير، مرجع سابق، ص 229.

² - محمد عبد الفتاح ترك، ص ص 278-279.

³ - أنظر المادة 3 من الأمر رقم 55-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج. ر. ج. ج. عدد 101، الصادر في: 19/12/1975، المعدل و المتمم.

⁴ - حياة شتوان، مرجع سابق، ص 23.

• **المطلب الثاني: تمييز عقد النقل البحري عن غيره من العقود المشابهة له.**

إن شمولية مميزات عقد النقل البحري للبضائع لها خصائص ذاتية مختلفة، قد يكون هناك إشتباه من حيث بعض العقود الأخرى المختلفة، بسبب وجود سمات مشتركة بينهما ، فلا يمكن لنا تصور أو تدارك تداخل بين عقد نقل البضائع بحرا مع العقود الأكثر إستعمالا و تطبيقا خاصة بالنسبة للنقل البحري.

من خلال ما سبق يمكن لنا أن نوضح فكرة الوصول معرفة تمييز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة له على مايلي:

▪ **أولا: تمييز عقد النقل البحري عقد إيجارالسفينة.**

إن الأصل في تحديد نطاق عقد إستغلال المستأجر للسفينة المؤجرة هو بما إتفق عليه الطرفان المؤجر و المستأجر لأن عقد النقل البحري يثبت بموجب وثيقة الشحن بأن يعهد أحد الشاحنين بنقل البضاعة إلى إحدى سفن الخطوط المنتظمة ثم إلى الموانئ المتفق عليه⁽¹⁾.

بالإضافة إلى ذلك أن عقود الإيجار من عقود المساومة ، حيث يتحقق التوازن الإقتصادي عادة بين طرفيه ، فغالبا ما يربط العقد بين مجهز محترف وتاجر كبير أو بين مجهزين محترفين⁽²⁾.

لقد خص المشرع الجزائري عقد إيجارالسفينة في الباب الثاني من الكتاب الثاني الإستغلال التجاري للسفينة⁽³⁾، من خلال ما نصت عليه المادة 640 من القانون البحري الجزائري على أنه:

¹ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف للطباعة والنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر ، ط1991، ص11.

² - هاني دويدار، مرجع سابق، ص199.

³ - أنظر ، الباب الثاني، إستئجار السفن ، كل من المواد 640 إلى المادة 737 من القانون البحري الجزائري من أمر 76/80 المتعلق...

" يتم عقد إستئجار السفينة بموجب إتفاقية يلتزم بموجبها مؤجرا السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

و كذلك نص المادة 641 من القانون البحري على أنه: " تحدد الإتزمات و شروط و آثار الإستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية بعيد أنه لا يجوز للأطراف إدراج إستراطات في عقد إستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل ".
لكن الجدير بالذكر أن نبين الأمور التي تميز عقد النقل البحري عن عقد إيجار السفينة في النقاط التالية كما يلي :

- 1- يقتصر إلتزام الناقل في عقد النقل البحري على نقل البضائع المشحونة بحرا من ميناء إلى آخر (1)، فيكون إلتزام الناقل البحري إلتزاما بتحقيق نتيجة (2).
- كما أن عقد النقل يتعلق بالتغيير المكاني لبضاعة ما، في حين عقد الإيجار يتعلق أساسا بالسفينة ، فيكون إلتزام مؤجر السفينة إلتزام ببذل عناية (3).
- 2- شرط عقد النقل البحري لا يرد إلا بوثيقة الشحن ، ولا يتم إلا على سفن مجهزة بكل ما يلزم لإتمام الرحلة بسلام (4).

1 - محمد فريد العريني ، مرجع سابق ، ص 132.

2 - أنظر ، المادة 802 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه:

" يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

3 - أنظر ، نص المادة 640 من ق.ب.ج على أنه: " يتم عقد إستئجار السفينة بموجب إتفاقية يلتزم بها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر ، يمكن أن يتم إستئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

4 - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 201.

خلفا على عقد إيجار السفينة الذي قد يرد على سفينة غير مسلحة و غير مجهزة بمعنى إستئجار سفينة بهيكلها⁽¹⁾.

3- عقد النقل البحري يخضع لقواعد ملزمة متعلقة بالنظام العام خاصة إذا كان تعلق الأمر بالتزامات الناقل و مسؤوليته⁽²⁾.

بينما في عقد إيجار السفينة إرادة الطرفان⁽³⁾ هي التي تحدد لنا شروط العقد و آثاره ، لذا نجد نصوص القانون البحري لا تطبق إذا تخلفت شروط هذه الإتفاقية.

4- لقد ميز المشرع الجزائري بين عقد النقل البحري و عقد الإيجار للسفينة ، فنظم نصوص و قواعد قانونية خاصة لعقد النقل البحري في المواد 738 إلى غاية المادة 816 من ق.ب.ج.

كما نصت المادة 746 من نفس القانون على عدم سريان أحكام مسؤولية الناقل على النقل بمقتضى عقد إيجار السفينة ، إلا إذا صدرت وثيقة شحن تنفيذا لعقد إيجار السفينة.

فأحكام عقد النقل البحري تسرى على علاقات النقل و الغير مادام أنه حائز على وثيقة الشحن وهذا الحكم موقع في معاهدة بروكسل لسنة 1924 لسندات الشحن من خلال نص المادة الأولى من الفقرة الثانية و كذلك المادة الخامسة الفقرة الثانية من هذه المعاهد⁽⁴⁾.

5- حسب المادة 746/02 من ق.ب.ج نستنتج أنه إذا كامل حامل الشحن هو المستأجر موقع عقد الإيجار فإن العلاقة بينه وبين المالك تبقى محكومة بعقد إيجار السفينة وليست بوثيقة الشحن⁽⁵⁾.

1 - أنظر، نص المادة 723 من ق.ب.ج على أنه: "لتطبيق هذا القانون فإن تأجير السفينة بهيكلها وبدون تسليم أو تجهيز يماثل إستئجار السفينة."

2 - أنظر، من نفس القانون المذكور أعلاه التي تبطل شروط الإتفاقية للإعفاء من المسؤولية و التخفيف عنها.

3 - معاهدة بروكسل لسنة 1924 ، صادقت عليها الجزائر في بعض المواد منها .

4 - محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، الجزائر ، ط2010، ص 116.

5 - أحمد محمود حسني ، مرجع سابق ، ص12.

■ ثانيا: تمييز عقد النقل عن البيوع البحرية.

إن البيوع البحرية التي يرتبط تنفيذها بإبرام و تنفيذ عقد نقل بحري لا تكون في صورة واحدة ، لذلك يحسن العرض لها لتعرف على عقد البيع الذي يبرم عقد النقل البحري وما إذا كان يترتب على ذلك تدخل المرسل إليه في العلاقة الأصلية بين الشاحن والناقل البحري (1). ولذلك تجد البيوع البحرية أحكامها في العرف البحري أساسا.

فعقد النقل البضائع قد يكون بين دولتين أو أكثر ، كذلك النظر لطرفي عقد البيع البحري بحيث أماكن إقامتهم تكون في دولة مختلفة (2).

فالقانون الجزائري خلافا للقانون الفرنسي (3) لم ينظم البيوع البحرية ، فقد ترك ذلك لإتفاق الطرفين و العادات و الأعراف الدولية ، خاصة وأن الجمعيات الدولية و الغرف التجارية ، إهتمت كثيرا بتقنين العادات الدولية المنظمة لمثل هذه البيوع (4).

إلا أن جمعية القانون الدولي سنت قواعد موحدة لصورة خاصة من البيوع البحرية ، هي بيع سيف Sif ، فيما يعرف لقواعد " وارسو " - أكسفورد (5).

ويلاحظ أنه ليس لهذه القواعد صفة الإلزام ، و مع ذلك كثيرا ما يلجا إليها الطرفان ، كذلك يمكن للطرفان الإستناد إلى أحكام و نظم التجارة الدولية incoterms بصدد البيوع البحرية ، وهي الأحكام الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (6).

وتنقسم البيوع البحرية إلى نوعين: البيوع عند القيام والبيوع عند الوصول ، ونعرض لها كما يلي:

1 - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص592.

2 - عادل علي مقدادي ، القانون البحري ، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، ط1997، ص159.

3 - أنظر ، القانون الفرنسي الصادر في 03/01/1969 الخاص بالتجهيز و البيوع البحرية ، والمكمل بالمرسوم الصادر في 19/06/1969 المتضمن القانون البحري الفرنسي المعدل والمتمم .

4 - كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، القاهرة ، مصر ، ط1997، ص778.

5 - أصدرت الجمعية هذه القواعد في مؤتمر وارسو عام 1983 ، و تم تعديلها في مؤتمر أكسفورد عام 1932.

6 - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص302.

1- البيوع عند القيام.

و يقصد بالبيوع البحرية عند القيام تلك البيوع التي يتفق فيها على أن تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام ، و يترتب على ذلك أن ملكية البضائع تنتقل من البائع إلى المشتري قبل نقل البضائع لأنه يتم تعيينها في ميناء القيام. ومؤدى التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري على عاتق المشتري⁽¹⁾.

ولايغني ذلك أن المشتري هو الذي يتولى إبرام عقد النقل البحري في كل الفروض إذ تنوع البيوع عند القيام و أهمها على الإطلاق البيع سيف و البيع فوب⁽²⁾ تحت شعار البيع سيف و الشراء فوب ما يضمن اللجوء إلى تلك السفن⁽³⁾.

2- البيوع البحرية عند الوصول.

يقصد بها تلك البيوع التي يتفق فيها على عدم تسليم البضاعة المبيعة إلا في ميناء الوصول⁽⁴⁾.

أو بعبارة أخرى هي تلك التي البيوع التي يتفق فيها على عدم تسليم البضائع المبيعة إلا في ميناء الوصول و يترتب على ذلك أن بقاء تبعة هلاك البضائع على عاتق البائع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري هو من الخصائص الجوهرية المميزة للبيوع البحرية عند الوصول⁽⁵⁾. هذا مما يستوجب أن تقسم البيوع إلى قسمين نذكرها كما يلي :

¹ - علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، ط1998، ص 185.

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 594.

³ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 303.

⁴ - كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص 977.

⁵ - أنظر : -هاني دويدار : مرجع سابق ص 306-307.

-علي البارودي : مرجع سابق ، ص 189.

-محمود شحماط ، مرجع سابق ، ص 133.

-عادل علي مقداي ، مرجع سابق ، ص 162.

أ- البيع بسفينة معينة .

هو البيع الذي يجري الإتفاق فيه بين البائع و المشتري على بيع بضاعة معينة بنوعها و كميتها في سفينة معينة في عقد البيع ذاته ، فهذا البائع هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري مع الناقل أو مجهز السفينة والبائع يبقى مالكا للبضاعة أثناء الرحلة البحرية ، و يكون مسؤولا عنها من إلى ميناء الوصول ، و إذا تسلمها من قبل المشتري فملكته تعتبر قد إنتقلت إليه أي المشتري⁽¹⁾.

ب- البيعة بسفينة غير معينة .

البيع بسفينة غير معينة هو ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع بنقل البضائع المبيعة إلى ميناء الوصول في ميعاد معين⁽²⁾.

إذن فالعبارة هنا للسفينة في إتفاق الطرفين و إنما يتحدد زمن تسليم البضائع المبيعة إلى المشتري بميعاد معين الوقت.

إلا أنه مع تطور بناء السفن و زوال إعتبار السفينة بوجه عام يلجأ المتبايعان إذا ما إتفقا على بيع البضاعة عند الوصول إلى هذا النوع من البيوع⁽³⁾.

كما أن بيع البضائع بسفينة غير معينة أصبح الغرض الغالب للبيوع عند الوصول. و نلاحظ في هذا الغرض أن المشتري لأشأن له بإبرام عقد النقل البحري ، كما لا شأن له بتعيين السفينة التي يتم بواسطتها نقل البضائع المبيعة⁽⁴⁾.

1 - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص308.

2 - مصطفى الجمال ، دروس في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الإسكندرية ، مصر ، ط1998، ص263.

3 - علي البارودي ، مرجع سابق ، ص193.

4 - مصطفى الجمال ، مرجع سابق ، ص264.

بالإضافة إلى ذلك ، يترتب على ذلك أن إفراز البضائع لا يتحقق إلا في ميناء الوصول ، و بالتالي فإنها تظل مملوكة للبائع أثناء النقل البحري ، و مؤدي ذلك أن تكون تبعة هلاكها على عاتق بغض النظر عن التساؤل حول إذا كانت التبعة تدور حول إنتقال الملكية أو حول التسليم ، فأيا ما كان الأمر فتبعة الهلاك تبقى على عاتق البائع (1).

■ ثالثا: تمييزه عن عقد القطر البحري.

يقصد بعقد القطر البحري هو ذلك العقد الذي يبرم بين مجهزة السفينة القاطرة و مجهزة السفينة المقطورة ، بحيث يتعهد مجهزة السفينة القاطرة على إعداد السفينة القاطرة ، وأن تكون صالحة للقيام بعمليات القطر و ذلك مقابل دفع مجهزة السفينة المقطورة أجرة القطر (2).

وهذا ما أكدته المادة 860 من ق.ب.ج (3) والقطر كان في بداية ظهوره يقتصر فقط على تقديم المساعدة إلى السفن التي تتعطل في عرض البحر .
لكن الآن تطور القطر و أصبح يساعد السفن عند دخول الموانئ و كذلك الخروج منها ، كما يمكنها من الرسو بجوار الرصيف (4).
يعتبر عقد القطر البحري عقد القطر البحري عقد رضائي بمجرد تطابق الإيجاب و القبول على موضوعه دون أي إجراء شكلي آخر ، كما أن الكتابة لا تشترط لإثباته (5).

¹ - أنظر :- مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص595.

-محمود سمير الشراقوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية للنشر ، القاهرة، مصر ، الطبعة الثالثة ، 1997 ، ص120.

-وفاء محمدين، مرجع سابق ، ص89.

-هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص310.

² - محمد بهجت عبد الله أمين ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ط1 ، الجزء الثاني و الثالث، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ط2004-2005 ، ص232.

³ - بنصها على أنه يلتزم المجهز بموجب عقد القطر و مقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة.

⁴ - مراد يسعد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2011-2012 ، ص35.

⁵ - زكي زكي الشعراوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1998 ، ص59.

كما يعتبر من الأعمال التجارية طبقا لنص المادة الثانية والثالثة من القانون التجاري⁽¹⁾ لأنه يتعلق بالملاحة البحرية ، و كذلك ينشأ في دمة طرفيه إلتزام متبادل⁽²⁾.

▪ رابعا: تمييزه عن عقد المناولة المينائية و التشوين⁽³⁾.

من المقرر قانونا ، عند تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع تمر بعدة مراحل ، نجد الناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم تشحن على السفينة و تنقل إلى ميناء الوصول أين تفرغ و تسلم فيما بعد إلى المرسل إليه⁽⁴⁾.

مما سبق إن هذه الأمور كلها لا يمكن للناقل توفيرها في كل ميناء تصل إليه السفينة ، و إنما يجب الإلتجاء إلى مقاول متخصص يقوم بذلك نيابة على الشاحن أو المرسل إليه ، وذلك بمقابل أجر .

هذا المقاول يعرف بمقاول الشحن والتفريغ ، أما المشرع الجزائري سماه بعمليات المناولة المينائية عملية شحن البضائع و رصها و فكها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح المينائية و المفارات و أخذها "

مما يستوجب على هذه العمليات بموجب عقد وذلك بدفع مقابل ، و أيضا طبقا لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين⁽⁵⁾ و هذا مانصت عليه المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في : 08/11/2008 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15/04/2006.

¹ - أنظر الأمر رقم 59-75، المؤرخ 26/09/1975 يتضمن القانون التجاري الجزائري ج.ر.ج.ع، ع101، الصادر في 19/12/1975، المعدل و المتمم.

² - أنظر المادة 865 من ق.ب.ج

³ - يعبر على العمليات ذات الطابع المادي للمناولة المينائية ، بينما التشوين يعبر ، l'acconage

⁴ - كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص409.

⁵ - الذي يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ، ج.ر.ع 64 ، المؤرخ في 17/11/2008. والتي نصت على أنه: "تسند نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين للقانون الجزائري حائز على إمتياز ، و يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم بإحترام شروط الإتفاقية ودفتر الشروط "

فالمقاول لا يكون مسؤولاً عن الخسائر و إنما يكون مسؤولاً فقط على الخدمات التي قدمت له ليتكفل بها⁽¹⁾.

❖ المبحث الثاني: تكوين عقد النقل البحري.

يعتبر عقد النقل البحري عقدا مهما و يجب على الطرفين الإلتزام بكافة الشروط و البنود المتفق عليها لضمان تنفيذ العملية بنجاح من أجل تجنب أي إحتمال للأخطاء و المشاكل المحتملة الوقوع .

أما بالنسبة لتكوين عقد النقل البحري يكون بين طرفين ، و هما الناقل (الشركة المالكة للسفينة أو الشاحنة البحرية) و المشتري (الشركة أو الشخص الذي يرغب في نقل البضائع)

تتضمن عملية تكوين العقد عدة شروط نذكرها كما يلي :

- 1- وصف البضائع المراد نقلها، بما في ذلك الكمية و الوزن و الحجم و القيمة و الوجهة
- 2- تحديد مكان و تاريخ الشحن و التفريغ
- 3- تحديد سعر النقل و طريقة الدفع للأجر
- 4- تحديد المسؤوليات و التعويضات في حالة حدوث أي خسائر أو ضرر للبضائع أثناء النقل.

5- تحديد شروط التأمين على البضائع المنقولة

6- تحديد المدة الزمنية المتاحة للناقل البحري لنقل البضائع

7- تحديد القوانين و اللوائح المعمول بها في الدولة التي يتم من خلالها النقل

8- تحديد الإجراءات القانونية المتبعة في حالة وجود أي نزاعات بين الطرفين

و في الأخير يعتبر عقد النقل البحري عقدا قانونيا يخضع للقوانين و الأنظمة المحلية و الدولية المعمول بها في مجال النقل البحري و يجب الإلتزام بكافة القوانين و اللوائح المعمول بها.

¹ - زكي زكي الشعراوي ، مرجع سابق ، ص 63

• الفرع الأول: الشاحن.

يقصد به مالك البضاعة أو هو الذي يطلب نقل البضائع خاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء الإنطلاق إلى ميناء الوصول سواء في نفس البلد أو من دولة إلى دولة أخرى (1). فالشاحن قد يكون شخصا طبيعيا و قد يكون شخصا معنويا خاصا أو عاما. والعمل البحري جرى على أن الشاحن يمكنه أن يبرم عقد النقل البحري هو بصفة مباشرة مع الناقل، أو من يتولى هذه العملية بالنيابة عنه وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد و هو ما يعرف بوكيل الشحن أو الوكيل المعتمد بالشحنة.

• الفرع الثاني: الناقل.

و يعد الطرف الثاني في عقد النقل البحري، وهو الذي يقع على عاتقه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل (2). و قد سبق وأن أشرنا إلى معاهدة بروكسل لعام 1924 التي صادقت عليها الجزائر في بعض المواد منها، بأنها حددت للناقل في نص المادة الأولى من الفقرة "أ": الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل". فمالك السفينة يشغل التشريع في كل دولة بتحديد من يكون مالكا للسفينة و الشروط الواجب توافرها فيه و كيفية إنتقال الملكية. عرف المشرع الجزائري مالك السفينة في المادة 47 من ق.ب. على أنه: " كل شخص طبيعي أو معنوي تكون سفينة مسجلة بإسمه و مستغلة منه ". ولهذا يعرف مالك السفينة بأنه هو الذي يقوم بتجهيزها أي تهيئتها للقيام بالرحلة البحرية. كما أن الناقل قد يكون مستأجر للسفينة ولكنه مرتبط مع الشاحن بعقد النقل.

¹ - أنظر:- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 596.

-مراد يسعد، مرجع سابق، ص40.

-محمود شحماط، مرجع سابق، ص81.

² - أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص13.

ومن أنواع تأجير السفن ، نوعان هما : التأجير العاري و التأجير الزمني و هذا ما سوف نوضحه كالتالي:

▪ أولاً: التأجير العاري (غير المجهز).

يقوم المستأجر بتجهيز و تطعيم السفينة ، كما يقوم بإبرام عقود النقل بموجب وثائق الشحن مع العديد من الشاحنين .

▪ ثانياً: التأجير الزمني.

خلال التأجير الزمني يقوم مالك السفينة البحرية بتجهيز و تطعيم السفينة.

حيث تعرف المادة 78 من قانون التجارة البحرية المصري بأن المجهز بمن يقوم بإستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجراً⁽¹⁾.

و مما سبق في هذين النوعين من الإيجار ، فالمستأجر الذي يكون قد تعاقد مع الشاحن على نقل البضائع ، يجب أن يعتبر طبقاً لنصوص المعاهدة بمثابة ناقل ، فكل الإلتزامات و الإعفاءات المتعلقة بالناقل تطبق عليه⁽²⁾.

والناقل قد يكون معنوياً عاماً أو خاصاً و حتى أنه قد يكون شخصاً طبيعياً.

و هو ما جاء به القانون رقم 98-05 السابق الإشارة إليه في مادته 43 المعدلة للمادة 571 من ق.ب. والمادة 44 من قانون 98-05 والمعدلة للمادة 649 من نفس القانون المذكور أعلاه.

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق ،ص43.

² - محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص66.

بحيث فتح المشرع إستغلال خدمات النقل البحري للأشخاص الإعتبارية الخاصة والأشخاص الطبيعية ، و يكون ذلك بناء على إمتياز لهم على أساس دفتر الشروط. إذ تنص المادة 43 من قانون 05-98 على أنه تعدل أحكام المادة 571 من الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 230/10/1976 المذكور أعلاه بأحكام المواد 571/01 إلى 571/03.

تنص المادة 571/2 على أنه:

" يمنع الإمتياز على أساس دفتر شروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم. يقضي الإمتياز في جميع الحالات إلى دفع حقوق...".

إلى حين إنشاء شركات خاصة و تدخل أشخاص طبيعيين لإستغلال خدمات النقل البحري للبضائع ، فإن القائم بعمليات النقل هما الشركة الوطنية للنقل البحري "cnan-sntm"، والشركة الوطنية للنقل البحري الخاص بالمحروقات و المواد الكيماوية.

• الفرع الثالث: المرسل إليه.

وقد يكون العنصر الثالث في العقد ، فعندما يبرم الشاحن عقد نقل البضاعة ما مع الناقل، فإنه إما أن يتعاقد لحسابه كما لو كان يريد إرسال البضاعة إلى وكيله أو فرع له ، و في هذه الصورة يكون الشاحن و المرسل إليه شخص واحد.

و أما أن يكون الشاحن بائعا للبضاعة و يقوم بإرسالها إلى المشتري (المشتري هو المرسل إليه)⁽¹⁾.

و في هذه الصورة يكون عقد النقل البحري شخص ثالث لما يكن طرفا أساسيا عند إبرام العقد الذي قام بين الشاحن و الناقل⁽²⁾.

و يتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقا لما نصت عليه المادة 784 من ق.ب ،على أنه:

أ- عندما تكون وثيقة الشحن إسمية: إسم الشخص في وثيقة الشحن.

1 - محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 69.

2 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق ، ص 596.

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

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

• **المطلب الثاني: الرضا و المحل و أجرة النقل.**

سوف نوضح كل عنصر في فرع و نحاول بقدر الإستطاع توضيح فكرة هذا العقد بإتباع ما سنتطرق إليه كما يلي:

• **-الفرع الأول: الرضا.**

وضح المشرع الجزائري من خلال نص المادة 59 من ق.م.ج على أنه:

" يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".

من خلال هذا النص و كسائر العقود فإن عقد النقل البحري للبضائع و لإنعقاده لا بد لطرفيه أن يعبرا عن إرادتهما ، وذلك بإبداء إيجاب و قبول و أن يحصل توافق و تطابق بينهما (1). بالإضافة إلى ورود إرادتهما خالية من عيوب الإرادة (الرضا) ، إذ أن المشرع الجزائري، قد وضعوا المعاهدة أباحا للناقل أو ممثله القانوني، إذا وجد بضائع ثم تحميلها و شحنها دون علم منه، إذ لو علم بها لما قبل شحنها و أخذها في عهده و نقلها، بأن ينزلها من السفينة (القيام بتفريغها) في أي مكان أو يقوم بإتلافها أو يجعلها غير ضارة ، هذا إذا كانت البضاعة قابلة للاشتعال أو الانفجار أو نظرا لخطورتها ، كل ذلك دون أن يتحمل أي تعويض بل الأكثر من ذلك فإن الشاحن يكون مسؤولا عن كل ضرر و مصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها (2).

لكن الأهم من ذلك هو أن الشاحن في عقد النقل البحري لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل ، إذ يكون مضطرا لقبولها ، مما يجعل عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان ، التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل مناقشة فيها (3).

1 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص94.

2 - أنظر: -كمال حمدي: مرجع سابق، ص796.

-محمد بهجت عبد الله أمين، مرجع سابق، ص249.

- حياة شتوان، مرجع سابق، ص83.

-انظر، المادة 738 من ق.ب.ج.

- أنظر المادة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1924 التي صادقت عليها الجزائر .

3 - عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديدة و المستحدث من أحكام النقض و آراء الفقه ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، ط1996، ص 47.

وبما أن عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري ، فإنه يستوجب على طرفيه أن يتمتعا بالأهلية التجارية كاملة ، وفقا لنصوص القانون المدني⁽¹⁾ و القانون التجاري.

• الفرع الثاني: ركن المحل في عقد النقل البحري.

يعتبر المحل العنصر الثاني الذي يستوجب وجوده عند إبرام العقد ، فالمحمل أو محل الإلتزام كما يعرف هو الشيء الذي يلتزم المدين القيام به".

والمدين يلتزم إما بنقل حق عيني أو عمل أو الإمتناع عن عمل⁽²⁾.

والمحل في عقد النقل البحري للبضائع هو قيام الناقل بعمل يتمثل في نقل بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر ، و يشترط فيه عدة شروط نذكرها كما يلي :

1- أن يكون محل العقد نقل البضائع غير ممنوعة (لايخالف نقلها النظام العام)، فالإتفاق على نقل المخدرات مثلا يكون مخالفا للنظام العام ، ومن ثم يكون الإتفاق (العقد) باطل بطلان مطلقا بقوة القانون⁽³⁾.

2- يجب أن يكون محل العقد من المنقولات المادية ، إذا أن غير المنقولات المادية لا يمكن نقلها دون ضرر ، مثلا العقارات.

3- يشترط في محل العقد أيضا أن يكون معلوما لدى كل من الناقل والشاحن بالضرورة.

• الفرع الثالث: دفع مبلغ أجرة النقل البحري.

و هو الركن الأخير أي العنصر الثالث في إبرام العقد .

و تعرف أجرة النقل بأنها: " المربع الذي يلتزم الشاحن دفعه للناقل مقابل إلتزام هذا الأخير بنقل البضاعة"⁽⁴⁾.

إن دفع أجرة النقل هو أهم إلتزام يلتزم به الشاحن وإتجاه الناقل، إذ الناقل لا يقوم بنقل بضائع الشاحن مجانا.

¹ - أنظر ، الأمر 58-75 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني الجزائري ، ج.ر، سنة 2007، المعدل و المتمم.

² - عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، ط2، ط1998، ص 375.

³ - محمد فريد العريني ، مرجع سابق ، ص136.

⁴ - سمير جميل حسين القلاوي، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر ، ط1994، ص 197.

كما أن المشرع الجزائري لم يحدد كيفية تحديد أجرة النقل ، وإنما إكتفى بتحديد الملتزم بدفعها فقط (1).

و بينت المادة 797 من ق.ب على أنه:

" تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها و كيفية دفعها و جب إتفاقية الأطراف.

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

¹ - أنظر - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص601.

- مصطفى الجمال ، مرجع سابق، ص269.

- علي البارودي ، مرجع سابق ، ص 204.

الفصل الثاني

التنظيم القانوني للقوة القاهرة في عقد النقل البحري

❖ الفصل الثاني : التنظيم القانوني للقوة القاهرة في عقد النقل البحري.

إن القوة القاهرة حدث يجب أن تتوفر فيه مجموعة من الشروط ينتج عنه إستحالة مطلقة في التنفيذ ، وهذا ما يسمى بالمفهوم التقليدي للقوة القاهرة ، حيث ينظم هذا المفهوم ما تنتجه القوة القاهرة من تأثير سلبي على مصير العقد في النقل البحري للبضائع على نحو لا يسمح بالإستمرار في تنفيذه ، إلا أن الحاجة الماسة إلى تنفيذ العقد و خاصة في مجال عقود التجارة الدولية و الرغبة الصادقة لأطراف العقد في تجنب أثر القوة القاهرة.

مما يستوجب علينا التعرف على مفاهيم القوة القاهرة المختلفة من خلال مبحثين ، نوضح المفهوم التقليدي للقوة القاهرة (مبحث أول) أما المبحث الثاني نخصه إلى مفهوم الحديث للقوة القاهرة و نبين ذلك بإتباع ما يلي :

❖ المبحث الأول: مفهوم القوة القاهرة.

يقصد به ذلك المفهوم المستقر الذي ترجع أصوله إلى القانون الروماني⁽¹⁾ والذي يفرض توافر حد أدنى من الشروط في الحدث لإكتسابه وصف القوة القاهرة دون الوقوف على إلتزام الإرادة بين الطرفين ، فيستمد وصف القوة القاهرة مباشرة من القانون ولا دخل لإرادة الأطراف في ذلك .

(1) شريف محمد غانم، أثر تغير الظروف في عقود التجارة الدولية ، الطبعة الأولى ، مطبعة الفجر الوطنية للنشر و التوزيع ، دبي ، الإمارات العربية ، ط2010، ص18.

ولهذا نقسم المبحث إلى مطلبين قنتطرق في المطلب الأول إلى تعريف القوة القاهرة و شروطها أما المطلب الثاني فنخصه لدراسة تأثير القوة القاهرة بالمفهوم التقليدي و مميزاتها و سنوضح ذلك بالتفصيل الآتي:

• **المطلب الأول: تعريف القوة القاهرة و شروطها.**

لقد تعددت و اختلفت التعاريف للقوة القاهرة من كل الجوانب سواءا كانت من الناحية التشريعية أو الفقهية أو القضائية...إلخ.

لهذا يمكننا أن نوضح ذلك بإتباع مايلي :

• **الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة.**

لقد اختلفت الآراء حول تعريف القوة القاهرة ، إذ تعد هذه الأخيرة من المصطلحات المهمة جدا في العقود و خاصة العقود ذات القيمة المالية الكبيرة و ذات النطاق الواسع ، لأنها تعتبر آلية من آليات إقتصاد الدول .

ومما سبق ، نوضح بعض التعاريف للقوة القاهرة في عقد النقل البحري للبضائع كالتالي:

▪ **أولاً: التعريف القانوني للقوة القاهرة.**

نصت المادة 127 من ق.م. على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي، أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، مالم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك ."

نفهم من هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يتطرق لتعريف القوة القاهرة في القانون المدني لكنه عرفها في المادة 5 فقرة 19 من القانون رقم 05-07 المتعلق بالمحروقات حيث تنص على أنه: "القوة القاهرة: كل حدث مثبت غير متوقع لا يمكن مقاومته و خارج عن إرادة الطرف الذي يثيره والذي يجعل تنفيذ هذا الأخير لأحد إلتزاماته التعاقدية أو العديد منها آنيا أو نهائيا غيرممکن"⁽¹⁾.

كما نجد المشرع الفرنسي قد عرفها في نص المادة 1148 من القانون المدني الفرنسي على أنه: "لامحل للإلتزام المدين بتعويض إذا ما تسببت قوة قاهرة أو حادث مفاجئ في منع المدين من أداء الإلتزام الذي تعهد به"⁽²⁾.

إلا أن المشرع الفرنسي لم يعرف القوة القاهرة في القانون المدني الفرنسي ، إلا أنه تطرق إليها في مذكرة الأعمال التحضيرية لقانون التجارة الفرنسي و عرفها على أنه: "لفظ لا يطلق إلا على الحوادث التي تعجز يقظة الإنسان وجوده عن تلافيها أو منع أو توقفها"⁽³⁾.

كما تطرق المشرع المغربي إلى تعريفها في نص المادة 269 من قانون الإلتزامات والعقود المغربي على أنها: "هي كل أمر لا يستطيع الإنسان توقعه كالمظاهر الطبيعية ، الفيضانات ، الجفاف ، الحرائق ، غارات العدو، و فعل السلطة ، و يكون من شأنه أن يجعل تنفيذ

(1) أنظر المادة 5 من قانون رقم 05-07 ، المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بقانون المحروقات ، ج.ر، ع 50، الصادر بتاريخ: 19 يوليو 2005، المعدل و المتمم

(2) عادل جبيري محمد حبيب، المفهوم القانوني لرابطة السببية و إنعكاساته في توزيع المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الإسلامي ، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، ط2003، ص366.

(3) صفاء تقي عبد النور العيساوي ، القوة القاهرة و أثرها في عقود التجارة الدولية ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، جامعة الموصل ، العراق ، 2005، ص11.

الإلتزام عملاً مستحيلاً ، ولا يعتبر من القوة القاهرة الأمر الذي كان من الممكن دفعه مالم يقدّم الدليل على أنه بذل كل العناية لدرأه عن نفسه و كذلك لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة ، السبب الذي ينتج عن خطأ سابق للمدين⁽¹⁾.

في حين نجد كذلك المشرع التونسي قد تطرق إلى تعريف القوة القاهرة في الفصل 283 من المجلة المدنية والتي تنص على أنه:

" القوة القاهرة التي لا تيسر معها الوفاء بالعقود وهي كل ما لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية من فيضان ما أو قلة أمطار و زوابع و حريق و جلاء غزو أجنبي أو فعل الأمير ولا يعتبر السبب الممكن إجتنابه قوة القاهرة إلا إذا أثبت المدين أنه إستعمل كل الحزم في درأه و كذلك السبب الحادث من خطأ متقدم من المدين فإنه لا يعتبر قوة القاهرة"⁽²⁾.

■ ثانياً: التعريف الفقهي.

يرى الفقيه عبد الرزاق السنهوري القوة القاهرة بأنها أمر غير متوقع الحصول و غير ممكن الدفع يجعل تنفيذ الإلتزام مستحيلاً دون أن يكون هناك خطأ في جانب المدين⁽³⁾.

(1) أنظر المادة 269 من قانون الإلتزامات والعقود المغربية ، ظهير 12 أغسطس 1913 صيغة محينة بتاريخ: 18/04/2016، النافذ.

(2) أنظر المادة 127 من مجلة الإلتزامات و العقود التونسية، نسخة محيلة مصادق من طرف المجلس الوطني للتنظيم الأحكام التشريعية و الترتيبية الجاري بها المعمول وفقاً للقانون ، عدد 87 لسنة 2005، المؤرخ في 15 أوت 2005، المعدل و المتمم.

(3) عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 963.

وعرفها الفقيه الفرنسي **Domok** بأنها تعتبر: " فكرة القوة القاهرة، وكما تستفاد من القضاء الفرنسي جد فهي تعرف بإستحالة التنفيذ الناتجة عن واقعة غير متوقعة الحدوث، لا يساهم فيها خطأ المدين⁽¹⁾ .

و أيضا عرفها **Dévouer Mandil** بأنها: " كل واقعة تنشأ بإستقلال عن إرادة المدين ، و لا يكون بإستطاعة هذا المدين توقعها أو حدوثها، و يترتب عليها أن يستحيل عليه مطلق الوفاء بالتزامه"⁽²⁾

▪ ثالثا: التعريف القضائي.

لقد إعتد القضاء الجزائري في تعريفها من خلال القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ: 11/06/1999 على أنها:

" هي حدث تتسبب في قوة تفوق قوة الإنسان ، حيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو يتحكم فيها ، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها،"⁽³⁾.

(1) هيئة تحرير مجلة القانون و الأعمال المغربية ، القوة القاهرة في التشريع المغربي ، الصادر بتاريخ 18 جانفي 2018، وثيقة مستخرجة من الموقع الإلكتروني ، تم الإطلاع عليها بتاريخ: 24/05/2023 بالتوقيت 22:45 ليلا ، كالتالي: <http://www.droit et entreprise.com>

(2) وثيقة هيئة التحرير مجلة القانون المغربية ، نفس المرجع ، منشورة ، غير متوقعة

(3) أنظر ، حكم الغرفة التجارية للمحكمة العليا، الجزائر، بتاريخ: 11/06/1990، الملف رقم 65920 ، مجلة قضائية ، ع 2، عام 1991.

أما بالنسبة للقضاء الفرنسي فإن محكمة النقض الفرنسية أشارت إلى أن القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ في كل حادث لا شأن له لإرادة المدين فيه، ولم يمكن توقعه و لا منعه و يصبح به تنفيذ الإلتزام مستحيلا (1) .

بالإضافة إلى محكمة النقض المصرية فقد عرفت أنها بأنها حادث غير ممكن التوقع ، فإن أمكن توقع الحادث حتى لو إستحالة دفعه ، لم يكن قوة قاهرة و يجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعي عليه فحسب، بل من جانب أشد الناس يقظة وبصرا بالأمر، فالمعيار أو المقياس هنا موضوعي لاذاتي بل هو معيار لا يكتفي فيه الشخص العادي و يتطلب أن يكون عدم الإمكان مطلقا لا نسبيا و عدم إمكان التوقع في المسؤولية العقدية و يكون وقت إبرام العقد (2)

▪ الفرع الثاني: شروط القوة القاهرة في عقد النقل البحري.

و يشترط فيها ثلاث شروط و هي أن تكون غير ممكن التوقع ، و أنها غير ممكنة الدفع والشروط الثالث أن تكون خارجة عن إرادة الأطراف.
وسوف نوضح ذلك بالتفصيل الآتي:

(1) عبد الحكيم حجاجي، مصطفى هرنودو، خالد كيتا، القوة القاهرة بين التشريع و القضاء المغربي المقارن، مجلة العلوم القانونية المغربية، صادرت بتاريخ 21/03/2018م ، تم الإطلاع عليه بتاريخ: 27/05/2023 بالتوقيت 9:15 صباحا من الموقع الإلكتروني الآتي:

Www . Maroc droit.com

(2) قرار محكمة النقض المصرية ، ملف رقم 1836048، الصادر بتاريخ: 16/04/2013، مجلة قضائية ، ع46، لسنة 2013 .

▪ أولاً: عدم إمكانية التوقع.

ونقصد بها أن تكون القوة القاهرة حادث غير ممكن التوقع ، ولكي يفهم شرط عدم التوقع سنتطرق إلى تعريفه و طبيعته معياره كمايلي:

1-تعريف عدم التوقع.

حتى يكون الإلتزام تعاقدى لا بد أن يكون مستحيل تنفيذه ، حيث يعفى من تفررات لصالحه بالمسؤولية المدنية ، وحتى تكون بصدد قوة قاهرة يجب أن تكون غير متوقعة من طرف المدين ، فإذا أمكن له توقعها لا تعتبر قوة قاهرة⁽¹⁾.

حيث قضت المحكمة العليا في إحدى قراراتها بتاريخ: 30 / 03 / 1983 بأنه: " يلزم ناقل المسافرين وفقا للمادتين 62-63 من ق.ت.ج بضمان سلامة المسافر و لايجوز إعفاؤه من هذه المسؤولية ، إلا إذا أثبت أن الضرر بسبب القوة القاهرة أو خطأ المسافر، وإن لم يكن توقعه و لم يكن في إستطاعته تفاديه ، و رجوع بعض المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع و يمكن تفاديه عن طريق الإعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه أن لا يعطي إشارة إنطلاق إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين و غلق أبواب القطار"⁽²⁾.

(1) محمد الكثير ، نظام التعاقد و نظريتنا القوة القاهرة والظروف الطارئة ، دراسة مقارنة، مطبعة النجاح الجديدة ، ط1 ، الإسكندرية ، مصر ، ط2008، ص 29.

(2) قرار المحكمة العليا ، المجلة القضائية لعام 1988، الجزائر 30/03/1983، ع 01، ص42.

حيث يشترط في الحادث أن يكون متوقعا ، وهذا لا يعني أن يكون الحادث جديد و إنما لم يسبق وقوعه ، و إنما يجب أن يكون من غير المستطاع للإنسان أن يتوقعه في أشد الناس حيطة كالحرب و الأمراض المعدية ، الزلازل ، الفيضانات ، الغرق ، العاصفة.. إلخ.

و عدم التوقع في المسؤولية العقدية يكون وقت إبرام العقد و في المسؤولية التقصيرية وقت حدوث الحادث⁽¹⁾.

2- معيار عدم التوقع.

و هي أن يكون الحادث غير متوقع ، و يعد معيار موضوعي وليس ذاتي⁽²⁾.
مما يستوجب عدم التوقع بالشخص المعتاد و ليس بالشخص المدين ، و لهذا يجب أن يكون عدم التوقع مطلقا لا نسبيا ، وهذا حسب ما ذهب إليه آراء بعض الفقهاء و القضاء⁽³⁾

▪ ثانيا : عدم إمكانية الدفع.

لا يكفي في الحادث لإعتباره قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أن يكون مستحيلا التوقع⁽⁴⁾

و هذا ما سنتطرق إليه كما يلي :

(1) بلحاج العربي ، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الثاني ، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر ، ط2006، ص253.

(2) أنظر :- عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص964.

-خليل أحمد حسن قدارة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري ، الجزء الأول ، مصادر الإلتزام ، ط4، د.م.ج، بن عكنون ، الجزائر ، 2010 ، ص 249.

(3) حسين عامر ، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية و العقدية ، دار المعارف للنشر و التوزيع ، ط2، القاهرة، مصر ، 1997، ص393.

(4) خليل أحمد حسن قدارة ، مرجع سابق ، ص 235.

1- المقصود بعدم إمكانية الدفع.

حتى يكون من قبيل القوة القاهرة ألا يمكن مقاومته أو التغلب عليه ، حيث من المستحيل على المدين أن يتمكن من وقوع الحادث ، فإذا تمكن المدين من دفع هذا الحادث فإنه لا يعتبر قوة القاهرة⁽¹⁾.

2- معيار عدم إمكانية الدفع.

تكمن في معيارين ، بالنسبة للمعيار الموضوعي فإن تقدير درجة الإستحالة تترتب عليه إسقاط جميع الظروف الشخصية الذاتية الخاصة بالمدين ، أما المعيار الذاتي أو الشخصي يؤدي إلى تعدد الحلول و هذا راجع لإختلاف الظروف الذاتي من مدين إلى آخر ولهذا نادى بعض الفقهاء إلى الأخذ بمعيار وسط نسبي و هو معيار الشخص العادي⁽²⁾.
لكن الأهم من ذلك ، أن القاضي ينظر إلى مسلك الرجل العادي في مثل الظروف التي وجد فيها المدين أثناء دفعه للقوة القاهرة.

و لهذا نستنتج أن المعيار الذي نعتمد عليه هو المعيار الموضوعي.

■ ثالثاً: خارجية حادث القوة القاهرة.

يقصد بخارجية القوة القاهرة أو إستغلال الحدث عن إرادة المدين ويقصد به أن يكون الحادث خارجاً عن إرادة المدين ، فلا يتسبب في حدوثه و لا يستبعد أو يقترن به خطأ المدين ، ولا ينجم جراء إهمال و تقصيره، أي هو إنتفاء العلاقة السببية بين الحادث و فعل المدين ، أي

(1) خليل أحمد حسن قدامة ، مرجع سابق ، ص 235.

(2) محمد الكتبور ، مرجع سابق ، ص 35

لا يمكن إسناد هذا الحادث ولا بأي من الأشكال إلى فعل المدين تحت أي طرف سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة⁽¹⁾.

• **المطلب الثاني: أنواع القوة القاهرة و تمييزها مما يتشابه معها .**

نوضح من خلال هذا المطلب أنواع القوة القاهرة (فرع أول) ثم تمييزها عن النظم القانونية المشابهة لها (فرع ثاني) و سنتطرق إلى:

• **الفرع الأول: أنواع القوة القاهرة.**

إن القوة القاهرة التي تعيق تنفيذ العقود ، قد تكون دائمة وقد تكون مؤقتة و لتمييز القوة القاهرة الدائمة على المؤقتة ننظر إلى ميعاد زوالها ، فإذا كانت القوة القاهرة بطبيعتها غير قابلة للزوال في المستقبل ، أي أنها تعد هذه الأخيرة دائمة و منها إلى إستحالة دائمة في تنفيذ الإلتزامات العقدية مما يترتب عليها إنفساخ العقد و إنتفاء مسؤولية المدين⁽²⁾.

(1) أنظر :-شريف محمد غانم، مرجع سابق ، ص 38 .

-عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص965.

-بلحاج العربي ، مرجع سابق ، ص260.

-أنظر المادة 176من ق.م.ج، المعدل و المتمم.

(2) علي فيلاي، الإلتزامات ، النظرية العامة للعقد ، موفم للنشر والتوزيع ، الجزائر ، ط2013، ص398.

أما إذا كانت إحتتمالات تشير إلى زوالها فإننا نكون أمام قوة قاهرة مؤقتة و أيضا تكون القوة القاهرة طبيعية أي لا دخل للإنسان فيها و العكس صحيح⁽¹⁾.

ولهذا نقسم القوة القاهرة إلى:

■ أولاً: القوة القاهرة دائمة.

و نقصد بها القوة القاهرة التي بطبيعتها غير قابلة للزوال في المستقبل ، أي أنها باقية على الدوام فإنها تعد قوة قاهرة دائمة و منها إلى إستحالة دائمة في تنفيذ الإلتزامات العقدية مما يترتب عليها إنفساخ العقد و إنتفاء مسؤولية المدين⁽²⁾.

■ ثانياً: قوة قاهرة مؤقتة.

وهي التي تزول بعد فترة من الزمن قبل إنقضاء موعد التنفيذ ، فإننا نكون أمام قوة قاهرة مؤقتة لا تؤدي الى إنفساخ العقد بل يبقى العقد قائماً و لكنه يتوقف فترة من الزمن لحين زوال الحدث الموصوف بالقوة القاهرة⁽³⁾.

(1) أنظر: -عبد الهادي فهد علي الجفين ، أثر القوة القاهرة على نطاق العقد في نطاق المسؤولية والرابطة العقدية ودور الإرادة في تعديل الأثر المترتب عليها ، دراسة مقارنة ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الكويت ، السنة الجامعية 1998،1999 ،ص05.

-أنظر المادتان 102، 103 من قانون التأمينات الجزائري، الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995 المعدل و المتمم.

(2) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ،ص35.

(3) أنظر: -عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ،ص967.

-شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص36.

- محمود سمير الشراوي ، مرجع سابق ، ص 288.

- عادل علي مقدادي ، مرجع سابق ، ص 106.

■ ثالثا : قوة القاهرة طبيعية.

وتعرف بالحوادث التي تكون من صنع الطبيعة لا دخل للبشر أو الإنسان في حدوثها ، ومنها: العواصف ، الفيضانات ، الأعاصير ، الزلازل ، البراكين ، إنخفاض درجة الحرارة و إرتفاعها...إلخ.

■ رابعا:قوة القاهرة غير طبيعية سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة.

وهي الأفعال والحوادث التي تنتج أو يرتكبها الإنسان أي له دخل فيها مثل : الحريق ، السرقة ، الإضراب ، الحرب...إلخ⁽¹⁾.

● الفرع الثاني : تمييز القوة القاهرة عن النظم المشابهة لها.

تختلف من حيث الأثر في تنفيذ العقد الذي يترتب عليها و ما يعرف بالظروف الطارئة و بين القوة القاهرة و الحادث المفاجئ⁽²⁾.

مما يستوجب أن نوضح هذا التمييز بين القوة القاهرة و الظروف الطارئة (أولا) ثم الحادث المفاجئ⁽³⁾ (ثانيا) .

(1) جدي نسيمه ، القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري ، رسالة تخرج بالمدرسة العليا للقضاء ، الأبيار ، الجزائر ، 2005-2008،ص16.

(2) جدي نسيمه ، مرجع سابق ، ص17.

(3) تنص المادة 127 من ق.م.ج على أنه: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، مالم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك".

• أولاً: تمييز القوة القاهرة عن الظروف الطارئة.

تنص المادة 106 من ق.م.ج على أنه: "العقد شريعة المتعاقدين ، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين ، أو للأسباب التي يقرها القانون ."

حيث أن المشرع الجزائري خرج عن الأصل في العقود عندما أخذ بنظرية الظروف الطارئة و هذا حسب ما جاءت به المادة 107 من نفس القانون المذكور أعلاه التي تنص على أنه: " إذا طرأت حوادث إستثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها و ترتب على حدوثها أن تنفيذ الإلتزام التعاقدي و إن لم يصبح مستحيلا صار مرهقا للمدين بحيث يهدد بخسارة فادحة ، جاز للقاضي تبعا للظروف و بعد مراعاة مصلحة الطرفين أن يرد الإلتزام المرهق إلى الحد المعقول و يقع باطلا كل إتفاق على خلاف ذلك ."

إستخلصنا من خلال ما جاءت به المادة بأن الظروف الطارئة إذا طرأت على العقد أثناء تنفيذ العقد لحوادث إستثنائية عامة و غير متوقعة و كان نتيجتها أن تنفيذ الإلتزام أصبح مرهقا للمدين و يهدد بخسارة فادحة إذا تم تنفيذه .

لهذا يجوز للقاضي التدخل في الفصل من أجل موازنة العقد و إنقاص الإلتزام المرهق إلى حد مقبول⁽¹⁾.

(1) علي فيلاي ، مرجع سابق ،ص186.

فتطبق قاعدة العقد شريعة المتعاقدين ⁽¹⁾ تؤدي إلى فرض تنفيذ الإلتزام بالرغم من حدوث هذه الظروف غير المتوقعة ، لأن تنفيذه غير مستحيل لأن المدين لا يستطيع التنفيذ بدعوى أن فيه إرهاقا⁽²⁾.

كما توجد عدة خصائص للظروف الطارئة نلخصها فيما يلي :

- 1- طرف إستثنائي و هو الحادث الذي ينذر و قوعه كالحرب و الزلازل...إلخ.
 - 2- يعد ظرف عام لا يختص بالمدين وحده على عكس القوة القاهرة التي قد تخص المدين وحده أو مدينين معينين بالذات ، بل يشمل الناس جميعا ، فالحوادث الخاصة بالمدين وحده كإفلاسه أو موته أو إضطراب بأعماله أو حريق محصوله التي تعد ظروفًا التي لا تعد ظروفًا عامة و تقدير ذلك يرجع إلى القاضي .
 - 3- يعد ظرف غير متوقع طبقا للمعيار الموضوعي.
 - 4- لا يمكن دفعه ، فالمدين ملزم أن يتخطى الحوادث التي تجعله يعجز عن الوفاء بالإلتزامه أما الحوادث العارضة و لو أوقفت التنفيذ مؤقتًا فلا يعتد بها .
- و بالرجوع إلى نص المادة 103/03 من ق.م.ج على أنه:..
- وترتب على حدوثها أن تنفيذ الإلتزام التعاقدى وإن لم يصبح مستحيلًا صار مرهقا للمدين بحيث يهدد بخسارة فادحة".

(1) أنظر ، المادة 106 من ق.م.ج.

(2) أنظر :- عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق 967.

محمد صبري السعدي، مرجع سابق ، ص319.

-جدعي نسيمه ، مرجع سابق ، ص25.

وإستخلصنا من نص المادة عدة شروط منها :

1- أن يطرأ حادث إستثنائي عام ومفاجيء.

2- أن يصير تنفيذ إلتزام المدين مرهقا دون أن يصبح مستحيلا.

3- أن يؤدي التنفيذ إلى خسارة كبيرة.

• ثانيا: تمييز القوة القاهرة عن الحادث المفاجيء.

حسب ماجاء في نص المادة 127 من ق.م ج أن الحادث المفاجيء هو أحد صور السبب الاجنبي ، فالحادث المفاجيء يعد سببا معفيا من المسؤولية متى توافرت فيه شروط السبب الأجنبي من حيث عدم إمكانية التوقع ، وعدم إمكانية الدفع ، ومن حيث إستحالة تنفيذ الإلتزام من قبل المدين.

كما يرى بعض الفقه أمثال: عبد الرزاق السنهوري ، جاسم ابراهيم فاروق ، إلياس ناصف ، مصطفى كمال طه، سامي فوزي ، علي البارودي ، بأن القوة القاهرة هي الحادث الذي يستحيل دفعه ، أما الحادث المفاجيء فهو الحادث الذي لا يمكن توقعه فنتوزع بينهما تلك الخاصيتين⁽¹⁾.

إلا هذا الرأي محل نقد وخلاف، إذ لا يكفي توافر أحد الشرطين فقط في حادث ما لإسباغ وصف القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء بل لا بد من إجتماع الشرطين معا.

(1) عبد الهادي فهد علي الجفن ، مرجع سابق ، ص5.

كما يذهب رأي فقه آخر أمثال: سميحة القيلوبي - عبد القادر البقيرات، العايب علاوة ، مختار أحمد بريري ، الشادلي نور الدين ، محمد فريد العريني ، إلى معيار النتيجة أي الإستحالة فالحادث الفجائي يؤدي إلى مجرد إستحالة نسبية أما القوة القاهرة فإنها تؤدي إستحالة مطلقة أي إستحالة ناشئة عن حادث لا يمكن مقاومته ولم يكن من المستطاع التنبؤ بوقوعه من قبل العامة وليس فقط من قبل المدين كالحرب و الزلازل و البراكين أو التشريع الصادر عن السلطة⁽¹⁾.

كما إعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن القوة القاهرة و الحادث المفاجئ مصطلحين يدلان من الناحية القانونية على مفهوم واحد⁽²⁾.

و هذا ما نادى به الفقيه الفرنسي "ريبير " **Ripert.G**.

مما سبق ذكره ، يتبين لنا نحن أن التمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ أمر صعب لإنهما يشتركان في نفس الشروط و الخصائص و النتائج.

بالإضافة إلى ذلك بأن المشرع الجزائري أوردهما معا في نفس النص القانوني⁽³⁾.

(1) صفاء تقي عبد النور العيساوي ، مرجع سابق ، ص 49.

(2) عبد الحكيم حجاجي و مصطفى هرنودو و خالد كيثا ، مرجع سابق ، ص 18.

(3) أنظر ، المادة 127 من ق.م.ج المعدل و المتمم.

❖ المبحث الثاني: المفهوم الحديث للقوة القاهرة في عقد النقل البحري.

إن القوة القاهرة حدث يجب أن تتوفر فيه مجموعة من الشروط ينتج عنه إستحالة مطلقة في التنفيذ⁽¹⁾.

مما يستوجب إضفاء نوع من المرونة على الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة وفقا للمفهوم التقليدي ، كما أصبح الأطراف يميلون إلى مراجع أحكام العقد⁽²⁾، و هذا ما يندرج وفق المفهوم الحديث للقوة القاهرة.

هذا ما نوضحه في المبحث الثاني بتوضيح أسباب التوسع في مفهوم القوة القاهرة (مطلب أول) و نتطرق في المطلب الثاني إلى إمكانية التنظيم الإتفاقي للقوة القاهرة ، و هذا ما سنوضح من خلال الشرح التالي :

• **المطلب الأول: أسباب التوسع في مفهوم القوة القاهرة.**

إن أسباب التوسع في مفهوم القوة القاهرة تتجسد في إتساع مجال الحريات التعاقدية في العقود الدولية و الطبيعية الخاصة لتلك العقود ، و سنتطرق إلى:

• **الفرع الأول: الطبيعة الخاصة للعقود الدولية.**

إن من أهم أسباب التوسع في مفهوم القوة القاهرة هو الطبيعة الخاصة للعقود الدولية ، حيث أضفت الطبيعة الدولية لهذه العقود ، و تتميز بخاصيتين هما : الأهمية الإقتصادية و الطبيعية الخاصة لأطرافها .

(1) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص18

(2) عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص886.

و تكمن فيما يلي:

• أولاً: الأهمية الاقتصادية للعقد .

تلعب العقود الدولية أهمية اقتصادية بالغة حيث أنها تتعلق بإقتصاد الدول مباشرة بل إلى الكثير من ذلك فقد تمس جوانب أكثر أهمية مثل الأمن القومي للدولة ، عقود شراء الأسلحة و الذخيرة، و قد تمس أيضا الأمن الغذائي و الإجتماعي مثل عقود إستيراد المواد الغذائية أو تلبية رغبة في الحصول على المنتجات و المواد المستوردة لتحقيق أرباحا معينة أو إلى إشباع حاجات إقتصادية أو إجتماعية كما تقدم و في الواقع يمتد أثر العقد إلى أبعد من ذلك إذ يشكل جزءا هاما من المخطط الإقتصادي للدولة⁽¹⁾.

كما أن غالبية الشروط و نظرا للأهمية التي يدرجها الأطراف في عقودهم تنص على وقف تنفيذ إلتزامات الأطراف فترة من الزمن ، وهي فترة قيام عائق التنفيذ و يعود بعدها العقد إلى السريان العادي .

و قد ظهر هذا المفهوم الموسع من أجل إتفاق الأطراف على إمكانية إعادة التفاوض بمجرد حدوث القوة القاهرة⁽²⁾.

• ثانيا: الطبيعة الخاصة لأطراف العقد.

إن الطبيعة الخاصة لأطراف هذا النوع من العقود. لها أثر كبير في التوسع في مفهوم القوة القاهرة.

(1) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص185.

(2) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص186.

كما أن هذه العقود تكون تحت سيطرة و تدخل الدولة فقد تكون هي أو أشخاصها القانونية العامة كطرف في العقد خاصة إذا كان العقد يتطلب سرية كبيرة كالصناعات الحربية (1) مثلا ، كما يظهر التدخل غير المباشر في صور إصدار قوانين تصدرها الدولة لتنظيم معظم مجالات العقود مثل القانون التي أصدرته الدولة الجزائرية لتقليص و تنظيم رخص الإستيراد. و نظرا لصعوبة توافر هذه الشروط بالشكل المتشدد الذي يطلبه القضاء ، يتفق الأطراف في أغلب عقودهم على إعتبار أي قرار تصدره السلطة العامة قوة القاهرة و تنتفي معه مسؤولية الطرف الوطني تجاه المشرع الأجنبي ، بغض النظر عن عدم توافر الشروط التقليدية للقوة القاهرة(2).

• الفرع الثاني: إتساع مجال الحريات التعاقدية.

الأصل أن العقد شريعة المتعاقدين (3) هذا المبدأ السائد في العقود الداخلية والذي يجعل الأطراف يتمتعون بحرية كبيرة في إجرام عقودهم ، فهذه الحرية تبدو في أقصى نطاقها ، إذا تعلق الأمر بالعقود الدولية ولا سيما فيما يتعلق بحرية الأطراف في تنظيم أحكام القوة القاهرة(4).

(1) عادل علي مقدادي ، مرجع سابق ، ص 137.

(2) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص 192

(3) أنظر ، المادة 106 من ق.م.ج، المعدل والمتمم

(4) صفاء تقي عبد النور العيساوي ، مرجع سابق ، ص 75.

وبما أن أحكام القوة القاهرة ليست من النظام العام فإنه وطبقا لنص المادة 178 من ق.م.ج على أنه: "يجوز الإتفاق على أن يتحمل المدين تبعه الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة و كذا يجوز الإتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على تنفيذ إلتزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم ، غير أنه لا يجوز للمدين إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ إلتزامه".

كما أن إتفاق الطرفين حول تحمل المسؤولية ، يتصور أن يتحملها المدين أو الدائن بمجملها أو أن يتم الإتفاق على إعفاء كلا الطرفين من ذلك و قد يتم الإتفاق بشأن ذلك العقد أو بإتفاق لاحق.

■ أولا: الإتفاق على تحمل المدين لتبعية القوة القاهرة.

يتضح ذلك من خلال ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 178 ف1 على أنه: "يجوز الإتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة".

و يعني هذا أن وجود إتفاق بين المتعاقدين على تحمل المدين لأثار القوة القاهرة ، فإن لم يتمكن هذا الأخير من تنفيذ إلتزامه عينا ، إلتزم بالتعويض في كل الأحوال سواء كان سببه خطئه طبقا لقواعد المسؤولية بصفة عامة .

أما بسبب القوة التي لا يد له فيها ، وفي هذا تشديد لمسئولة المدين ، و بهذا المفهوم يصبح الإتفاق بمثابة تأمين للدائن⁽¹⁾.

(1) جدي نسيم ، مرجع سابق ،ص25.

■ **ثانيا: الإتفاق على تحمل الدائن لتبعية القوة القاهرة.**

يجوز الإتفاق على تحمل الدائن لتبعية القوة القاهرة و تبعا لذلك يبقى ملزما بتنفيذ إلتزاماته المقابل في مواجهة المدين، بالتالي في حال تحققت القوة القاهرة و إستحال على المدين تنفيذ إلتزاماته فإن العقد لا يفسخ ، و يبقى الدائن ملزما بما عليه إلا إذا كانت إستحالة التنفيذ بسبب خطأ المدين و لم يتفق على إعفائه من المسؤولية⁽¹⁾.

أما إذا كان الإتفاق يقضي بالإعفاء من نتائج القوة القاهرة وليس من الآثار من الآثار المترتبة على خطئه ولو كان يسيرا و صعبا⁽²⁾.

■ **ثالثا : الإتفاق على إعفاء طرفي العقد من المسؤولية.**

لقد إصبح الإتفاق على إعفاء طرفي العقد من المسؤولية بتذكير الوجود في العقود ذات الأهمية في المجال التجاري و الإقتصادي و ذلك نجد النص على عدم تحمل أي طرف لتبعية القوة القاهرة في حالة تحققها، و قد يكون هذا الإعفاء مؤقتا جزئيا أو كليا ، و يرجع تحديد ذلك لطبيعة العقود المبرمة والظروف التي يجب مراعاتها بكل عقد.

(1) أنظر :- محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ،ص309.

-شريف محمد غانم، مرجع سابق ، ص193.

- محمد فريني العريني ، مرجع سابق ، ص 191.

-مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص341.

(2) جدي نسيمه ، مرجع سابق ، ص26.

اما بالنسبة للمشرع الفرنسي ، فإنه أجاز الإتفاق في أنواع محددة من العقود دون غيرها كعقد الإيجار والذي أيضا حصر بشأنه الحوادث التي تعد قوة القاهرة⁽¹⁾.

إن تحميل المسؤولية لتحديد مفهوم القوة القاهرة يكمن إعمالا لمبدأ الحرية التعاقدية⁽²⁾.
ومنه إستنتجنا من خلال ما سبق أن الحرية تتجلى بصفة خاصة في العقود الدولية عند تنظيم أحكام القوة القاهرة و خاصة في تبني المفهوم غير التقليدي و بالشكل الذي يحقق مصالحهم و الرغبة في تطبيق النظام القانوني الذي تبنيه⁽³⁾.

• **المطلب الثاني: التنظيم الإتفاقي للقوة القاهرة.**

بعد توضيح فكرة المفهوم الحديث والموسع للقوة القاهرة و بيان أسبابها التي أدت إلى الأخذ بهذا المفهوم سوف نتطرق في هذا المطلب إلى تنظيم شروط القوة القاهرة في فرع أول و صياغة نبذ القوة القاهرة في العقود في فرع ثاني ، و ذلك كما يلي :

• **الفرع الأول: تنظيم شرط القوة القاهرة.**

تنص المادة 106 من القانون المدني الجزائري على أنه:
" العقد شريعة المتعاقدين ، فلا يجوز نقضه ، ولا تعديله إلا بإتفاق الطرفين ، أو للأسباب التي يقررها القانون".

(1) نفس المرجع ، ص 28.

(2) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص 195.

(3) جدي نسيم ، مرجع سابق ، ص ص 27-28.

كما سبق لنا من قبل الإشارة إلى هذه الفكرة بأن العقد هو القانون الإتفاقي الذي يلزم به المتعاقدين ، فهو يقوم مقام القانون في تنظيم العلاقة العقدية ، و يطبقه القاضي عليهما كما يطبق القانون ، وبذلك فإن الإرادة المشتركة التي أنشأت

العقد ، هي وحدها لا تستطيع إنهاء العقد أو تعديل العلاقة المتولدة عنه.

كما نصت المادة 107 ف1 من ق.م.ج على أنه:

"يجب تنفيذ العقد طبقا لما إشتمل عليه و بحسن نية...".

فالأصل لهذا المبدأ العام ، يجب أن يكون على كل طرف أن ينفذ الإلتزامات الملقاة على عاتقه وفقا لمضمون العقد⁽¹⁾ مع مراعاة حسن النية⁽²⁾

كما يتبين لنا من خلال نص المادة 106 من ق.م.ج، أن أحد المتعاقدين أو حتى القاضي لا يملك أن ينقض العقد أو يعدل منه .

لكن الأهم من ذلك أن العقد ثمرة إتفاق بين إدارتين ، غير أنه قد يجيز القانون في بعض العقود لأي من المتعاقدين أن يستقل بنقض العقد كما هو موجود في عقد الوديعة المادة 594 من نفس القانون.

أما بالنسبة للوكالة ما جاءت به نص المادة 588 من نفس القانون⁽³⁾.

(1) عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص 888.

(2) أنظر، المادة 107/01 من ق.م.ج المعدل و المتمم.

(3) شحماط محمود ، مرجع سابق ، ص 118.

أما بالنسبة للعقود الأخرى يجيز القانون لواحد من المتعاقدين فقط أن يستقل بنقض العقد كما هو الحال في الهبة حسب ما جاءت به المادة 202/2 من نفس القانون⁽¹⁾.

توجد حالات إستثنائية يجيز القانون أن يعدل العقد لإعتبارات تتعلق بالعدالة ، ومن أمثلتها النصوص القانونية التي تعطي للقاضي تعديل العقد⁽²⁾.

بنيت المادة 110 من نفس القانون التي تمنح للقاضي سلطة تعديل الشروط التعسفية في عقد الإذعان و الإعفاء منه⁽³⁾.

كما نصت المادة 184/2 من القانون المدني التي تخول للقاضي في تخفيض الشرط الجزائي إذا كان مبالغاً فيه ، وغير ذلك من النصوص.

حيث تنص المادة 175 من نفس القانون على أنه:

"إذا تم التنفيذ العيني أو أصر المدين على رفض التنفيذ حدد القاضي مقدار التعويض الذي

يلزم به المدين مراعيًا في ذلك الضرر الذي أصاب الدائن و العنت الذي بدا من المدين "

بالإضافة إلى ذلك فإن أسباب تنظيم الأطراف لشرط القوة القاهرة هو تطويرها حلول جديدة لها تتجسد في المفهوم التقليدي لا يتلائم مع واقع عقود التجارة.

حسب ما سبق ذكره بإعتبار العقود المذكورة عقود طويلة المدة ومستمرة التنفيذ و رغبة

الأطراف في تجنب إنطباق المفاهيم الوطنية التقليدية للقوة القاهرة ، فإنهم يقومون بصياغة

(1) علي فيلاي ، مرجع سابق ، ص 210.

(2) جدي نسيمة ، مرجع سابق ، ص 34.

(3) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص 195.

أحكام القوة القاهرة في شروطهم التعاقدية ، و يتسعون في تعريفها بحيث تشمل جميع الأحداث التي يتحمل وقوعها والتي تؤثر بشكل أو بآخر على قدرة المدين في تنفيذ التزاماته التعاقدية⁽¹⁾.

إن ذكر الشروط الواجب توافرها في الحدث لإصباغه بوصف القوة القاهرة ، و ذكر الآثار المترتبة عليها و تنظيم المسؤوليات ، وبذلك يخضع للوضع الناجم عن وقوع حدث القوة القاهرة إلى التعاريف و الشروط و النتائج التي يربتها التنظيم الإتفاقي الذي إتفق عليه أطراف العقد في عقد النقل البحري⁽²⁾.

كما تهدف في مجملها إلى تأمين مصير العقد و الإبقاء عليه و الحيلولة دون تعليق كسبا⁽³⁾ للوقت أو إنهائه بالفسخ أو الإنفساخ أو تضييع الوقت في إعادة التفاوض في توازن الإلتزامات العقدية.

(1) محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 322.

(2) علي فيلاي ، مرجع سابق ، ص 248.

(3) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص 176.

وفي الأخير مما يستوجب علينا توضيح أهمية التنظيم الإتفاقي للقوة القاهرة في عقد النقل البحري عند صياغة العقود ، كون هذا التنظيم أو صياغة شرط القوة القاهرة يوفر لنا عناء البحث عن الحلول و تفادي آثار القوة القاهرة في عقد النقل البحري من أجل تفادي لتعليق تنفيذ العقد أو لفسخه و خاصة في عقد النقل البحري⁽¹⁾.

• الفرع الثاني: صياغة بند القوة القاهرة في العقود للنقل البحري.

يحتل مبدأ سلطان الإرادة مكانا مهما في عقد النقل البحري ، فإذا إفترضنا بأنه على الطرفين إخصاع العقد إلى أحكام قانون معين واجب التطبيق⁽²⁾.

كما يتمتعون بكامل الحرية في الإتفاق على محتوى شرط القوة القاهرة و إختيار النص الذي يبدو لهم أكثر ملائمة و منفعة لحماية حقوقهم⁽³⁾.

حيث يعتبر هذا الحل متطابق مع القاعدة القانونية التي تجيز أن يتضمن العقد أي شرط يقبله المتعاقدان ، إن لم يكن ممنوعا قانونا أو مخالفا للنظام و الآداب، فليس طرفي العقد إلا تحديد مضمون هذا الشرط عند تحرير العقد لمعرفة آثار تطبيقه.

كما يستطيع أن يلجأ الطرفان إلى نموذج نبذ مفصل من أجل إدراج ما عليه في العرف.

(1) أنظر: - محمود سمير الشراوي ، مرجع سابق ، ص334.

- هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص209.

- مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص412.

(2) شريف محمد غانم ، مرجع سابق ، ص178

(3) محمود سمير الشراوي ، مرجع سابق ، ص340.

ولكن في كل الأحوال يجب أن يحقق مثل هذا الشرط المتفق عليه على قدر مهم من التوازن العقدي الضروري لمصالحها و حماية حقوقهم عند إحتمال عدم تنفيذ العقد في عقد النقل البحري⁽¹⁾.

ومن أجل صياغة بند القوة القاهرة لعقد النقل البحري يجب أن يتضمن هذا البند في أغلب الأحيان العناصر التالية:

1- تعريف القوة القاهرة.

2- قائمة حضرية أو مفتوحة بالأحداث التي يمكن أن تشكل قوة القاهرة.

3- الأخطار في حالة القوة القاهرة لعقد النقل البحري.

4- التصرفات التي يجب على الطرف المتأثر بالقوة القاهرة لإتخاذها في عقد النقل البحري.

5- الآثار المترتبة على حدوث القوة القاهرة في عقد النقل البحري.

أما بالنسبة للصائغ لبند القوة القاهرة يجب أن يراعى الإجابة على الأسئلة التالية:

1- من هو الطرق المستفيد من حدوث القوة القاهرة.

2- مامدى تأثير ذلك الحدث ؟

3- كيف منع الطرف المتأثر به في تنفيذ إلتزامه؟ بمجرد إعاقته أو التسبب في حدوث

تأخير أو إرهاقه ؟

4- مامدى العبء الذي تم الإعفاء منه ؟

(1) مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص414.

5- ما أنواع الأحداث التي تدخل في القوة القاهرة ؟

6- ماهي المدة المحددة لواجب الأخطار بالقوة القاهرة في عقد النقل البحري ؟

7- ماهي الآثار المترتبة على الإعفاء من الأداء ، الإنهاء ، التأخير ، توزيع الخسائر ؟

كما يجب عليه الأخذ بعين الاعتبار أن الطرف الذي يسعى إلى إعفائه من المسؤولية عليه

أن يثبت أن التنفيذ أصبح مستحيلا كما يقع عليه عبء الإثبات في عقد النقل البحري⁽¹⁾.

كما يستفيد المدين من أحكام القوة القاهرة عليه أولا إثباتها، بحيث يبين محل إلتزامه و الفعل

أو الحادث الذي يكون القوة القاهرة ، وكيف تسبب في إستحالة التنفيذ⁽²⁾.

وهذا طبقا للقواعد العامة للإثبات في عقد النقل البحري، التي تقتضي أنه على المدعي عليه

إثباته أو إثبات ما يدعيه⁽³⁾.

ومسألة الإثبات مسألة دقيقة تطرح الكثير من المشاكل عمليا لتنوع الظواهر التي يمكن أن

تعد قوة القاهرة لعقد النقل البحري.

(1) هاني دويدار، مرجع سابق، ص 358.

(2) عبد الرزاق السنهوري ، مرجع سابق ، ص 897.

(3) جدي نسيمة ، مرجع سابق ، ص 45.

خاتمة

إن النقل البحري يعد بمثابة العصب الوركي لحركة تداول الثروات ، هذا ما يفسر إهتمام المشرع الجزائري بتنظيم أحكامه سواء من الجانب الداخلي أو الخارجي. كما أن عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر سواء كان داخل الوطن أو خارجه مقابل دفع أجر متفق عليه مسبقاً ، و يترتب على ذلك إلتزام الناقل البحري و هو إلتزام عقدي أساسه عقد النقل البحري من أجل تحقيق عدة نتائج حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.

لهذا بذل المشرع الجزائري جهد كبير من أجل التوفيق بين عنصرين و هما :

1. ضرورة حماية شاحني البضائع و هم الفئة التي تتلقى خدمة النقل البحري.

2. حماية و تشجيع الاستثمار في المجال البحري من خلال حماية النقل البحري.

بالإضافة إلى ذلك بأن المشرع الجزائري قد خص الناقل البحري بعدة التزامات ، كما أنه يستوجب وضع التوازن العقدي من خلال إعفاء الناقل البحري في الحالات الإثنا عشر من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري الجزائري، و بالتالي فإنه لا يوجد طرف قوي وطرف قوي و طرف ضعيف في عقد النقل البحري.

لذلك تطرقنا من خلال موضوعنا إلى القوة القاهرة في عقد النقل البحري، وركزنا على أوجه الخصوصية التي يثيرها، حيث حاولنا الإحاطة بجوانب الموضوع من خلال ما جاء به المشرع الجزائري من مختلف القوانين لا سيما منها القانون البحري و قانون التأمينات.

وقد خلصنا من خلال دراستنا لجملة من النتائج و التوصيات نلخصها فيما يلي:

• اولا: النتائج.

و نتلخص في :

1. إستثناء المشرع الجزائري بعض الأخطار و اعتبرها من النظام العام لا يجوز الإتفاق على مخالفتها و حددها في نص المادة 102 من قانون التأمينات الجزائري، و بما أن أحكام القوة القاهرة ليست من النظام العام يجوز الإتفاق على مخالفتها ، حيث أصبح ينظم أحكام القوة القاهرة مسبقاً وهذا ما يطلق عليه بالتنظيم الإتفاقي للقوة القاهرة لتفادي النزاعات التي يمكن أن تنشأ عنها.

2. أجاز المشرع الجزائري للأطراف على مخالفة تأمين بعض الأخطار و إستبعادها بصفة مؤقتة حسب نص المادة 103 من نفس القانون المذكور أعلاه.

3. تتميز القوة القاهرة في عقد النقل البحري بمفهومين، فالأول يقصد به بأنها الحادث الذي يستحيل على المتعاقدين توقعه والذي يؤدي إلى إستحالة تنفيذ الإلتزامات محل التعاقد بشرط أن تكون هذه الإستحالة غير متوقعة و لا يمكن دفعها ، وأن لها شروط لا تخرج عن شرط السبب الأجنبي والذي تعد القوة القاهرة أحد صوره ، أما المفهوم الثاني فهو التنظيم الإتفاقي للقوة القاهرة حيث تدرج هذه الشروط التعاقدية في عقود التجارة الدولية ، وهو مفهوم أكثر مرونة و يستوجب إلى نظر للأهمية الإقتصادية للعقود والحاجة الماسة إلى تأمين تنفيذ عقد والرغبة الصادقة لأطراف العقد في تجنب أثر القوة القاهرة.

4. الآثار التي ترتبها القوة القاهرة مال العود الدولية المتأثرة لها، فلم تعد القوة القاهرة تؤدي إلى حل الرابط العقدية بإنفساخ العقد و إنتفاء مسؤولية المدين كما هو معمول به في التشريعات الوطنية و إنما أصبح لها أثر واقف يؤدي إلى وقف تنفيذ العقد فترة من الزمن ، يتقبل فيها الأطراف من جديد لإعادة التفاوض في العقد بهدف تعديل أحكامه بشكل يمكن للأطراف من تنفيذ إلتزامهم و الإستمرار في تنفيذ العقد و إنفاده من الزوال.

• ثانيا:التوصيات .

ونلخصها في :

1. نقترح توصية إنشاء لجنة وطنية من باحثين و أساتذة في المجال إلى ممثلي المتعاملين الإقتصاديين لتطوير النقل البحري والتجارة هذا من أجل العمل على تحديث ممارسات و قوانين النقل البحري ،وذلك بتقديم كل ما هو مستحدثة.
2. على المشرع الجزائري إعطاء تعريف صريح يحدد مفهوم القوة القاهرة في عقد النقل البحري.

3. على المشرع الجزائري أن يحدد بشكل صريح درجة تأثير القوة القاهرة على تنفيذ الإلتزامات العقدية ، ما إذا كان هذا الأثر إستحالة مطلقة في التنفيذ و أن يحدد الأطراف معنى الإستحالة المطلقة من جهة أخرى.
4. أن يشمل إتفاقهم تنظيم لأحكام الوقف أو تعليق العقد ، و إعادة التفاوض ومن ثمة التحكيم على الخلافات التي قد تنشأ جراء القوة القاهرة في عقد النقل البحري.

ملخص

تعددت المخاطر البحرية و تتزايد هذا ما يعرض البضائع و السفينة للخطر خلال الرحلة البحرية ، وهذه المخاطر يمكن أن تنشأ من القوة القاهرة لعقد النقل البحري. كما يتحقق جوهر النقل البحري تغيير مكان شخص أو أي شيء بإستعمال وسيلة مناسبة تمكن الإنطلاق من مكان الإنطلاق إلى مكان الوصول.

يتنوع النقل البحري بتنوع وسيلته و مجالاته سواء بواسطة الطائرات أو العريبات و قد يكون عبر البحر بواسطة السفن ، غير أنه في مجال التجارة الدولية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الأكثر شيوعا حيث يعتبر عقد النقل البحري للبضائع.

إن التزامات الناقل البحري بالإستلام و الشحن و الارض و التفريغ والمحافظة على البضاعة ،وما هو إلا تكملة لإلتزامات الشاحن و الأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن والتي جاءت في معاهدة بروكسل لسنة 1924 والجزائر صادقت على بعض المواد منها.

فالنقل البحري هو عصب التجارة البحرية إذ بدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم .

ومما سبق ذكره يمكننا أن نستنتج أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية ذات طابع خاص يبرزها طابع عمل النقل البحري الذي يتم عن طريق البحر.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع .

■ أولاً: المصادر.

أ- النصوص القانونية.

-المعاهدات.

1. معاهدة بروكسل عام 1924، و معاهدة إتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في هامبورغ عام 1978.

2. مؤتمر وارسوا عام 1983 ، و تم تعديلها في مؤتمر أكسفورد عام 1932.

ب-النصوص التشريعية

1. الأمر 58-75 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني الجزائري ، ج.ر، سنة 2007، المعدل و المتمم.

2. الأمر 80/76 المؤرخ في: 13/10/1976، المتضمن القانون البحري ، ج.ر، عدد 29، المؤرخة في 10/04/1977، معدل و متمم بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر، عدد 47 مؤرخة في 27/06/1998.

3. الأمر رقم 59-75، المؤرخ 26/09/1975 يتضمن القانون التجاري الجزائري ج.ر.ج.ج، ع101، الصادر في 19/12/1975، المعدل و المتمم.

4. الأمر رقم 55-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج ر.ج.ج، عدد 101، الصادر في: 19/12/1975، المعدل و المتمم.

5. الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995 المعدل و المتمم.

6. قانون رقم 05-07 ، المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بقانون المحروقات ،ج.ر، ع 50، الصادر بتاريخ: 19 يوليو 2005، المعدل و المتمم .

7. -الذي يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ، ج.ر.ع 64 ، المؤرخ في 17/11/2008. والتي نصت على أنه: " تسند نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين للقانون الجزائري حائز

على إمتياز ، و يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم بإحترام شروط الإتفاقية ودفتر الشروط " .

8. قرار المحكمة العليا ، المجلة القضائية لعام 1988، الجزائر 30/03/1983، ع 01، ص42.

9. قرار محكمة النقض المصرية ، ملف رقم 1836048، الصادر بتاريخ: 16/04/2013، مجلة قضائية ، ع46، لسنة 2013 .

ج-النصوص التنظيمية العربية والأجنبية .

1-العربية

1. المادة 127 من مجلة الإلتزامات و العقود التونسية، نسخة محيلة مصادق من طرف المجلس الوطني للتنظيم الأحكام التشريعية و الترتيبية الجاري بها المعمول وفقا للقانون ، عدد 87 لسنة 2005، المؤرخ في 15 اوت 2005، المعدل و المتمم.

2. المادة 269 من قانون الإلتزامات والعقود المغربية ، ظهير 12 أغسطس 1913 صيغة محينة بتاريخ:18/04/2016، النافذ.

2-الأجنبية:

10. أنظر ، القانون الفرنسي الصادر في 03/01/1969 الخاص بالتجهيز و البيوع البحرية ،والمكمل بالمرسوم الصادر في 19/06/1969 المتضمن القانون البحري الفرنسي المعدل و المتمم .

11. أنظر ، المادة 15 من القانون البحري الفرنسي ، الصادر بتاريخ 18/06/1966 المعدل و المتمم.

ثانيا: المراجع باللغة العربية.

■ أ-الكتب.

1. بلعروسي أحمد تيجاني، وابل رشيد: قانون التأمينات الإقتصادية ، الطبعة الأولى ، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع ، الجزائر، ط2005.
2. بوبكر سخري: القانون البحري، دار هومة للطباعة وللنشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2006.
3. شكري بهاء بهيج : التأمين في التطبيق و القانون و القضاء ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، طبعة 2007.
4. صفاء إيلي: أحكام التجارة البحرية ، ط1، مطبعة صادر للمنشورات الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، طبعة 1993.
5. صلاح الدين عامر : مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة ، مصر ، طبعة 2008.
6. طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 2007.
7. عادل مقدادي: القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، طبعة 1998.
8. عبد الحكيم قودة : آثار الظروف الطارئة والقوة الملزمة على الأعمال القانونية ، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر، ط1999.
9. عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر ، طبعة 1999.
10. عبد الرزاق بن خروض: التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، الجزء الأول التأمينات البرية ، مطبعة حبرد للنشر و التوزيع ، الجزائر ، طبعة 2000.
11. عبد القادر عطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن، طبعة 1999.

12. علي جمال الدين عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، ط1987.
13. غازي خالد أبو عربي: أحكام التأمين -دراسة مقارنة- الطبعة الأولى ، دار وائل للنشر و التوزيع ، بيروت ، لبنان ، طبعة 2011.
14. كمال حمدي: عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر، طبعة 2002.
15. محمد بن جلال وفاء البدري: دراسة مقدمة إلى مؤتمر جديد في مجال التأمين (الضمان) في لبنان ، و العالم العربي ، منشورات المؤتمرات العلمية للنشر ، جامعة بيروت ، لبنان ، طبعة 2006.
16. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني و الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، طبعة 2005.
17. محمد سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار القومية للطباعة والنشر و التوزيع، مصر ، طبعة 1986.
18. محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر ، طبعة 2003.
19. محمود جلال حمزة: العمل غير مشروع بإعتباره مصدر للإلتزام ، ديوان المطبوعات الجامعية، دون ذكر سنة الطبعة.
20. مصطفى كمال طه: القانون البحري ، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت ، لبنان ، ط1985.
21. موسى طالب حسن : القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، القاهرة ، مصر ، طبعة 2007.
22. هشام علي صادق : تتازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة في ظهر السفينة في ضوء المبادئ العامة، وأحكام معاهدة بروكسل لسنة 2010، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط2003.

23. هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، سوريا ، ط1995.

24. يونس علي حسن : القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة والنشر، بدون تاريخ سنة الطبعة.

▪ ثانيا: المذكرات و الرسائل.

أ- أطروحة دكتوراه.

1- صفاء تقي عبد النور العيساوي ، القوة القاهرة و أثرها في عقود التجارة الدولية ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، جامعة الموصل ، العراق ، 2005.

2. مراد يسعد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2011-2012

ب- رسالة ماجستير.

1. حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع في إتفاقية بروكسل ، مذكرة لنيل شهادة

الماجستير في الحقوق ، تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، بتيزي وزو ، الجزائر، السنة الجامعية 2005-2006.

ثالثا: المجلات و الدوريات.

12. هيئة تحرير مجلة القانون و الأعمال المغربية ، القوة القاهرة في التشريع

المغربي ، الصادر بتاريخ 18 جانفي 2018.

رابعا: المواقع الإلكترونية.

-
-

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

	مقدمة
05	الفصل الأول: مفهوم عقد النقل البحري و تكوينه.
05	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري
06	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري.
06	الفرع الأول: التعريف الفقهي و القانوني لعقد النقل البحري للبضائع
06	أولاً: التعريف الفقهي.
07	ثانياً: التعريف القانوني.
08	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري.
08	أولاً: عقد رضائي.
09	ثانياً: أن يكون عقد ملزم للجانبين
09	ثالثاً: يجب أن يكون عقد من عقود الإذعان
10	رابعاً: يجب أن يكون عقد من العقود التجارية
11	المطلب الثاني: تمييز عقد النقل البحري عن غيره من العقود المشابهة ل
12	أولاً: تمييز عقد النقل البحري عقد إيجار السفينة
14	ثانياً: تمييز عقد النقل عن البيوع البحرية
15	البيوع عند القيام
15	البيوع البحرية عند الوصول
16	البيع بسفينة معينة
16	البيعة بسفينة غير معينة
17	ثالثاً: تمييزه عن عقد القطر البحري
18	رابعاً: تمييزه عن عقد المناولة المينائية و التشوين
19	المبحث الثاني: تكوين عقد النقل البحري

20	الفرع الأول: الشاحن
20	الفرع الثاني: الناقل
21	أولاً: التأجير العاري (غير المجهز)
21	ثانياً: التأجير الزمني
22	الفرع الثالث: المرسل إليه
23	المطلب الثاني: الرضا و المحل و أجرة النقل
23	الفرع الأول: الرضا
25	الفرع الثاني: ركن المحل في عقد النقل البحري
25	الفرع الثالث: دفع مبلغ أجرة النقل البحري
28	الفصل الثاني : التنظيم القانوني للقوة القاهرة في عقد النقل البحري
28	المبحث الأول: مفهوم القوة القاهرة
29	المطلب الأول: تعريف القوة القاهرة و شروطها
29	أولاً: التعريف القانوني للقوة القاهرة
31	ثانياً: التعريف الفقهي
32	ثالثاً: التعريف القضائي
33	الفرع الثاني: شروط القوة القاهرة في عقد النقل البحري
34	أولاً: عدم إمكانية التوقع
34	تعريف عدم التوقع.
35	معيار عدم التوقع
35	ثانياً : عدم إمكانية الدفع
36	المقصود بعدم إمكانية الدفع
36	معيار عدم إمكانية الدفع
36	ثالثاً: خارجية حادث القوة القاهرة
37	المطلب الثاني: أنواع القوة القاهرة و تمييزها مما يتشابه معها

37	الفرع الأول: أنواع القوة القاهرة
38	أولاً: القوة القاهرة دائمة
38	ثانياً: قوة قاهرة مؤقتة
39	ثالثاً : قوة قاهرة طبيعية
39	رابعاً: قوة قاهرة غير طبيعية سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة
39	الفرع الثاني: تمييز القوة القاهرة عن النظم المشابهة لها
40	أولاً: تمييز القوة القاهرة عن الظروف الطارئة
42	ثانياً: تمييز القوة القاهرة عن الحادث المفاجئ
44	المبحث الثاني: المفهوم الحديث للقوة القاهرة في عقد النقل البحري
44	المطلب الأول: أسباب التوسع في مفهوم القوة القاهرة.
44	الفرع الأول: الطبيعة الخاصة للعقود الدولية
45	أولاً: الأهمية الاقتصادية للعقد
45	ثانياً: الطبيعة الخاصة لأطراف العقد
46	الفرع الثاني: إتساع مجال الحريات التعاقدية
47	أولاً: الإتفاق على تحمل المدين لتبعية القوة القاهرة.
48	ثانياً: الإتفاق على تحمل الدائن لتبعية القوة القاهرة
48	ثالثاً : الإتفاق على إعفاء طرفي العقد من المسؤولية
49	المطلب الثاني: التنظيم الإتفاقي للقوة القاهرة
49	الفرع الأول: تنظيم شرط القوة القاهرة
53	الفرع الثاني: صياغة بند القوة القاهرة في العقود للنقل البحري
47	خاتمة