

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التسليم القانوني للبضائع في عقد النقل البحري

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

تحت إشراف:

أ/ عليمة بوصلح

من تقديم الطالب(ة):

-صلاح الدين بوكريشة

-عتوسي وائل إسماعيل

- ميزاب رامي

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ/حنان رميتة	أستاذة مساعدة	رئيسا
أ/عليمة بوصلح	أستاذة مساعدة	مشرفا و مقررا
أ/عبد الله صافي	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

شكر وتقدير

نشكر الله سبحانه وتعالى العلي القدير الذي من علينا بفضله أن شرح لنا دورنا
وسهل دروبنا بأن أتممنا إحدى رسائل العلم التي نرجوا من العلي القدير أن تكون

مرجعا لكل طالب علم.

نتقدم بجزيل الشكر ومعظيم الامتنان إلى أساتذتنا ومشرفتنا الكبيرة قدرا وعلما
الأستاذة بصلاح عليمه التي كانت لنا عوناً كبيراً ومهرفة قديرة، ومنازة علم.

كما نتقدم بأسمى عبارات الشكر والعرفان للأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة
على تفضلهم بقبول مناقشة هذه الرسالة وعلی ما تحملوه من عناء في سبيل إبداء

ملاحظاتهم القيمة

كما نشكر كل من ساعدنا في انجاز هذه المذكرة، ونخص بالذكر

الأستاذة باسل سماه ، لحواوله آمال، ووزاقي مروان

ونشكر أصدقائنا الذين ساهموا بالكثير أو بالقليل ونسأل الله عزو وجل أن

يحفظهم من كل بأس

إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد

الحمد لله الذي وفقني لتثمين هذه الخطوة في مسيرتي الدراسية
بمذكرتي هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهداة إلى الوالدين
الكريمين حفظهما الله وأدامهما نورا لدربي.

ولكل أفراد عائلة بوكريشة وعائلة سعداوي

وأخص بالذكر أختي أحلام وزوجها عبد الرؤوف

كما أهذي هذا العمل إلى كل من ساعدني وقدم لي يد العون سواء من
قريب أو بعيد.

وإلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة إلى أساتذتي الذين مهدوا لنا
طريق العلم، إلى كل من علمني حرفا وأناج دربي.

وأخيرا أهذي ثمرة هذا النجاح إلى مكتبة الفارابي عواطي

وكل موظفي مكتبة كلية الحقوق

والحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات.

صلاح الدين

إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد
الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا
هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهداة إلى الوالدين الكريمين
حفظهما الله وأدامهما نورا لدربي.

ولكل أفراد عائلة عتوسي

أهدي هذا العمل لكل من ساعدني وقدم لي يد العون سواء من قريب
أو بعيد.

إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة. إلى الذين مهدوا لنا طريق
العلم، إلى كل من علمني حرفا وأنار دربي.

وأخيرا أهدي ثمرة هذا النجاح إلى موظفي مكتبة كلية الحقوق
والحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات.

وائل

إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد

وصلت رحلتي الجامعية الى نهايتها بعد تعب و مشقة اهدي هذا العمل

المتواضع الى من بسمتها غايتي و ما تحرك اقدامها جنتي الى من حملتني

في بطنها و اسكنتني قلبها و تمرتني بحبها حفظك الله و ربك و جعل

جنة الفردوس مثواك و الى اعظم رجل في الكون ابي العزيز الذي لم

يبخل علي بشئ و الى اخوتي الاعزاء

كما اتقدم بجزيل الشكر الى الاستاذة القديرة بصلاح عليمة على كل ما

قدمته لنا من توجيهات

و كل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة و لزملائي في المذكرة

رامي

قائمة المختصرات

د ط: دون طبعة.

ط: الطبعة.

ق م ج : قانون المدني الجزائري.

ص: الصفحة.

ش، ذ، م، م: شركة ذات مسؤولية محدودة

مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع من أهم الموضوعات التي اهتم بها القانون البحري نظرا لتطور التجارة الدولية وازدهار حركة التبادل التجاري بين مختلف الدول، ولا يقوم هذا التبادل إلاّ وفقا لعقد النقل البحري، وهو عقد يلتزم بمقتضاه شخص يدعى الناقل بأن يقوم بنقل البضائع بحرا مقابل أجره، ويقوم عقد النقل البحري على طرفين هما : الناقل والشاحن، فالشاحن هو الذي يطلب نقل البضائع من مكان لآخر مباشرة، أو عن طريق وكيله، أما الناقل فهو الذي يلتزم بنقل البضاعة لتسلم بعد ذلك للمرسل إليه، ويعتبر هذا الأخير الطرف الثالث في عقد النقل البحري، وينضم إلى العقد عند قبوله تسلّم البضاعة، وذلك بالتأشير على سند الشحن، ويتميز عقد النقل البحري بعدة خصائص من بينها أنه عقد ملزم لجانبين ولذا فهو يترتب التزامات متقابلة على كلا الطرفين، ومن بين التزامات الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه القانوني، ويجب أن يكون التسليم قانونيا مقابل تلقي سند الشحن، الذي يعدّ وسيلة لإثبات التسليم ودليل لتنفيذ الناقل التزامه نحو المرسل إليه، وقد درج العرف على تحرير عقد النقل البحري بوثيقة الشحن، وهي سند بالبضائع الموسوقة يعطيها الربان للشاحن، ووثيقة الشحن تعد إثباتا للعقد والتسليم معاً.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية الموضوع في كون أن النقل البحري ذاته هو ذو أهمية عالية، فهو يخفف العبء على الدول كما يساهم في دفع عجلة التطور الاقتصادي، وأهم حلقة في سلسلة النقل البحري، هي عملية تسليم البضائع، وعلى أساسه ينقضي عقد النقل البحري. كما تتمثل أهمية دراسة الموضوع في إثراء المكتبة الجزائرية خاصة، وإنه لم يتم التوسع، والتعمق في هذا الموضوع من طرف الباحثين كثيرا رغم أهميته.

وتعتبر عملية تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري من الالتزامات الأساسية المفروضة على الناقل البحري، حيث تترتب عن عملية تسليم البضائع فوائد قانونية ذات أهمية كبيرة تتمثل في أنّ تسليم البضائع تمثل المرحلة الأخيرة في عقد النقل البحري،

وبتمامه يكون الناقل قد نفذ التزامه الرئيسي المتمثل في نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، وهذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى وُقِّعَ المشرع الجزائري في ضبط أحكام الالتزام بالتسليم على نحو يضمن حقوق أطراف العقد؟ و تتفرع عن هذه الإشكالية عدة تساؤلات فرعية تتمثل في:

كيف يتم الالتزام بالتسليم؟

ماذا يترتب عن اخلال الناقل بهذا الالتزام؟

أسباب اختيار الموضوع:

الأسباب الذاتية.

- ميولنا للموضوع .

- اطلاعنا المسبق على الموضوع والرغبة في التعمق فيه أكثر.

الأسباب الموضوعية.

إنّ موضوع تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري يعدّ أهم المسائل التي عالجها القانون البحري والاتفاقيات الدولية من حيث الالتزامات المترتبة في ذمة طرفيه، خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح أمام القضاء، إضافة إلى ذلك، فإن شح المكتبة الجزائرية لبحوث مماثلة دفعنا إلى البحث في هذا الموضوع لإنهاء مرحلة تكويننا العلمي

أهداف الدراسة:

إثراء المكتبة الجزائرية خاصة أنه لم يتم التطرق والتوسع كثيرا من طرف الباحثين لهذا الموضوع .

العمل على خلق أفكار جديدة من شأنها انعاش التجارة البحرية الجزائرية.

فتح أبعاد جديدة للبحث العلمي الجزائري.

الدراسات السابقة:

من الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع: مذكرة دكتوراه لشهرزاد بن الصغير تحت عنوان "عقد النقل البحري دراسة مقارنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري بـتيزي وزو 2021. مذكرة مراد بسعيد تحت عنوان "عقد النقل البحري والاتفاقيات الدولية" رسالة دكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان 2012.

تختلف الدراسات السابقة عن دراستنا لكونها عالجت الموضوع معالجة جزئية، أما في بحثنا هذا، فقد سلطنا الضوء على الموضوع برمته، وحيثياته، فقمنا بدراسته دراسة معمقة.

صعوبات الدراسة:

ضيق الوقت مقارنة مع حجم الموضوع.

المنهج المتبع للدراسة:

اقتضت منا الإجابة على إشكالية الموضوع التي أثارته طبيعة موضوع الدراسة، الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالتسليم القانوني للبضاعة في عقد النقل البحري، وذلك لتحديد مضمون هذه العملية، وإجراءات القيام بها والجزاء المترتب على إخلال الناقل بالتزامه بالتسليم لوقوف عل مدى توفيق المشرع في تنظيم أحكام التسليم بشكل يحقق التوازن بين مصالح كلا الطرفين

كما استخدمنا أحيانا المنهج المقارن، إذ بدا لنا ضروريا في موضوع كهذا أن نقارن، وأن نقارب بين مختلف الاتفاقيات، والمعاهدات الدولية، بينها وبين القانون البحري الجزائري، والمصري في بعض من عناصر الموضوع.

خطة الدراسة:

ومن أجل الإجابة على اشكالية البحث فقد قسمنا دراستنا للتسليم القانوني للبضائع في عقد النقل البحري إلى فصلين تناولنا في الفصل الأول تنفيذ الناقل البحري لالتزاماته بتسليم البضاعة يتفرع إلى مبحثين، فالمبحث الأول يناقش مفهوم الالتزام بالتسليم في عقد النقل البحري للبضائع، والمبحث الثاني يدرس كيفية التسليم وإثباته، أما الفصل الثاني فيتناول مسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة، يتفرع إلى مبحثين: المبحث الأول يناقش شروط قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، والمبحث الثاني يناقش الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات الإعفاء منه.

الفصل الأول

تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بتسليم البضاعة

لا ينتهي عقد النقل البحري ولا تبرئ ذمة الناقل البحري إلا إذا قام هذا الأخير بتنفيذ التزاماته المترتبة عليه، والمتمثلة في نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه القانوني في حالتها الطبيعية كما تسلمها من الشاحن وبذلك تبرئ ذمة الناقل من مسؤوليته تجاه البضاعة، وللتفصيل أكثر حول واقعة تسليم البضائع سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول من خلالهما مفهوم الالتزام بالتسليم في عقد النقل البحري للبضائع (المبحث الأول) ودراسة كيفية التسليم وإثباته (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم الالتزام بالتسليم في عقد النقل البحري للبضائع.

إن الغرض من عملية النقل البحري، هي إيصال البضاعة عن طريق البحر إلى أصحاب الحق فيها، وأن عملية النقل البحري تتحقق بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وتسليمها إلى المرسل إليه، أو ممثله القانوني، في الميعاد المحدد بين أطراف العقد، والتسليم عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لالتزاماته، ويترتب عليه انقضاء عقد النقل البحري، وعليه، فالواجب أن يكون التسليم في المكان و الزمان المحددين، بحيث لا تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة، إلا بتسليمها للمرسل إليه، أو نائبه تسليماً فعلياً، بحيث تنتقل إليه حيازتها، ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها، ولا يغنى عن ذلك التسليم بوصول البضاعة إلى الجهة المقصودة، ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلاً.¹

وعليه تقتضي مناً دراسة مفهوم التسليم بالتطرق إلى تعريف بالتسليم (المطلب الأول)، وتحديد صاحب الحق في البضاعة (المطلب الثاني)، وأساس حق المرسل إليه في استلام البضاعة (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تعريف التسليم في عقد النقل البحري.

تُعدّ عملية التسليم آخر التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول²، فبالوفاء بالتسليم تنتهي مسؤولية الناقل عن البضائع، وبه ينقضي عقد النقل البحري.³

و لقد تصدى كل من الفقه، والقضاء، والتشريع لتعريف الالتزام بالتسليم لذا فقد ظهرت عدة تعريفات للتسليم سواءً من الناحية الفقهية (الفرع الأول) أو القضائية (الفرع الثاني) أو التشريعية (الفرع الثالث).

¹ - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد و أحكام، د، ط، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية 2006 ص 65.

² - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د، ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 26.

³ - عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، د، ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 91.

الفرع الأول: التعريف الفقهي.

وردت عدة تعريفات فقهية للتعريف بالتسليم نذكر من بينها:

ما عرفه عمر الزاهي بأنه: "التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو من له الحق في تسلمها ويقبلها هذا الأخير بعد التأكد منها وفحصها".¹

وجاء في تعريف آخر "ريني روديير" أن التسليم في عقد النقل البحري هو "تلك العملية القانونية التي بواسطتها يُنهي الناقل التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل البضاعة المنقولة"،² ويُفترض هنا توافق إرادتي الناقل والمرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه، ويعبر هذا الأخير عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها.³

كما عرفه "جورج ريبير" أيضا بأنه "التصرف الأخير في عقد النقل البحري، حيث يضع حدا للالتزام الملقى على عاتق الناقل والمتمثل في وصول البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول ووضعها تحت تصرف المرسل إليه".⁴

¹ عبد الكريم بوقادة، تسليم البضائع من حيث الزمان اشكالات تسليم البضائع من حيث المكان على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري، مجلة معالم الدراسات القانونية والسياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 4، 2018، ص 227، www.asjp.ceirst.dz، 25 مارس 2022، 16:30. نقلا عن،

Amour zahi , droit des transport, tome1, offise des publications universitaires, alger, page 120.

² كمييلة 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، 2018، www.asjp.ceirst.dz، 05 ماي 2022، 22:00 نقلا عن:

René Rodiere , emanuel du pontvice ,droit maritime ,12 éme édition , dalloz , paris ,1997 ,p358.

³ سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018، ص 327.

⁴ كمييلة أعراب، مرجع سابق، ص 89، نقلا عن:

George RIPERT, Droit maritime, 2^{ème} édition, tome 2, libraire Arthur ROUSSEAU, Paris, 1992, p 466.

الفرع الثاني: التعريف القضائي

تطرقت المحكمة العليا إلى تعريف التسليم وفقا لعقد النقل البحري، وذلك في قرارها رقم 112383 الصادر بتاريخ 17 جانفي 1994 الذي جاء فيه

"من المقرر قانونا أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه

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

ولما تبين من قضية الحال أن قضاة المجلس أخلطوا بين التسليم و التفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء متناسين أن ذلك لا يعني الاعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه تسليمًا قانونيًا".

ولمّا 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 النقض¹

أما بخصوص محكمة النقض الفرنسية اعتبرت في قرارها الصادر بتاريخ 17/11/1992 أن التسليم يجسد في عملية تحويل الحيازة من الناقل إلى المرسل إليه².

الفرع الثالث: التعريف التشريعي.

أعطى المشرع الجزائري تعريفا للالتزام بالتسليم في نص المادة 739 فقرة (2) "معدلة بموجب القانون 05-98" من القانون البحري الجزائري² بأن "التسليم هو تصرف

¹ - المجلة القضائية، العدد 3 ، 1994، ص132.

² - القانون 05-98 المؤرخ في 25-06-1998 الجريدة الرسمية العدد 47 المؤرخة في 27-06-1998

قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

يُستنتج من هذه المادة أن التسليم يتم في الوقت الذي يأخذ المرسل إليه البضائع، على اعتبار أن عقد النقل البحري يبدأ من يوم تحمل الناقل عملية شحن البضائع، وينتهي إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو لممثله القانوني.¹

يتضح من هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يحدد صراحة الوقت الذي يعتبر فيه أن البضاعة قد تم تسليمها إلى المرسل إليه، وتؤدي عملية التسليم إلى نقل عبء تحمل الخسائر والمخاطر إلى المرسل إليه، وكذلك بداية سريان آجال الإخطار، ومع ذلك فإن هذه القاعدة لها استثناء، حيث يمكن نقل عبء تحمل المخاطر إلى المرسل إليه دون حدوث التسليم، في حالة قيام الناقل بإبلاغ المرسل إليه بالتسليم وعدم تقدم هذا الأخير لتسلم البضاعة أو رفض أخذ البضائع.²

المطلب الثاني: أصحاب الحق في استلام البضاعة.

إن الهدف الأساسي والجوهري لعملية النقل البحري هو تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها،³ ويتم تحديد هذا الأخير حسب طبيعة سند الشحن فإذا كان سند الشحن اسمياً وجب على الريان أن يسلم البضاعة إلى المستفيد، أي الشخص الذي ورد اسمه في سند الشحن أو إلى الشخص الذي حوّل إليه السند بإتباع إجراءات حوالة الحق، أما إذا كان سند الشحن اندياً، فيلتزم الريان بتسليم البضاعة لمن صدر السند لإذنه أو لأمره، أما إذا

¹ - كميّة أعراب، تسليم البضائع وفقاً لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، العدد 01، 2019، ص 432.

² - شيهاب عينونة، تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، جامعة محمد بن أحمد، وهران، العدد 33، 2019، ص 81.

³ - حياة حويّاد، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد 2، وهران، العدد الأول، 2017، ص 49.

كان سند الشحن لحامله وجب على الریان تسليم البضاعة لمن يحمل السند دون النظر إلى طريقة انتقاله إليه.¹

أما في حالة تعدد النسخ لسند الشحن، وتقدم أكثر من شخص لاستلام البضاعة، فيقوم الناقل بإيداعها في مكان أمين، وعلى حساب المرسل إليه، وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن على الفور وهذا ما أكدته المادة 785 من القانون البحري الجزائري و التي تنص على أنه: "إذا تقدم أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأيّ منهم، ولكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين، وأن يُخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً". غير أن في القانون المصري يقوم الناقل بتسليم البضاعة لمن تقدم أولاً بأحد نسخ سندات الشحن ويُعد هذا التسليم صحيحاً، حتى وإن تقدم حامل آخر لنسخة سند شحن أسبق من المتسلم في التظهير الأول، وذلك إعمالاً بمبدأ حسن النية، وتطبيقاً لقاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية"، وهذا ما نصت عليه المادة 225فقرة 2 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "إذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها أسبق تاريخاً".²

وجاء في نص المادة 782 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

وفي كل الأحوال ينبغي على الناقل التحقق من الشخص مستلم البضاعة،³ وبناء على هذا، فيكون معرفة أصحاب الحق في استلام البضاعة على أساس سند الشحن، والذي قد يكون سند شحن إسمي (الفرع الأول)، أو سند شحن لأمر، أو لإذنه (الفرع

¹ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 92.

² - محمد السيد الفقي، القانون البحري، د، ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007، ص 340.

³ - علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، د، ط منشورات الحلبي الحقوقية،

الثاني) ،أو سند شحن لحامله (الفرع الثالث)، أو في حالة تعدد النسخ (الفرع الرابع)، كما قد يكون صاحب الحق في استلام البضاعة ممثل عن المرسل إليه هو وكيل الحمولة (الفرع الخامس).

الفرع الأول: صاحب الحق في البضاعة في سند الشحن الاسمي.

نصت المادة 758 فقرة أ من القانون البحري على أنه: يمكن وضع وثيقة الشحن:¹

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية؛...."

استنادا لهذه المادة فإذا كان السند الشحن صادر باسم شخص معين، كان السند اسميا، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى من حرر السند باسمه، وذلك بعد التحقق من الشخص الذي يطالب بالبضاعة قبل تسليمها إليه،² وهذا حسب ما ورد في نص المادة 784/أ من القانون البحري.³

وسُمي بسند الشحن الإسمي لكونه يُحرر باسم صاحب البضاعة شخصا، وتبعاً لهذا السند يتم إبرام عقد النقل بين المجهز والشاحن ولكن لمصلحة الشخص الوارد اسمه في السند فقط.⁴

ويسمح لمن ورد سند الشحن باسمه أن يتصرف في البضاعة إذا قام بالتنازل عن سند الشحن للغير وذلك بالتنازل عن حقه لمصلحة شخص آخر مع وجوب اتباعه لإجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في المادتين 239 و241 من القانون المدني الجزائري،⁵ وهو ما يقتضي إعلان الناقل بحصوله عن التنازل كتابيا.⁶ ولذلك فإن إصدار

¹ - أنظر الملحق رقم 01

² - كميّلة أعراب، مرجع سابق ، ص.62.

³ - أنظر المادة 784 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - أمين خلفي ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ

(1978) مذكرة ماجستير كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009 ص50.

⁵ - أنظر المادتين 239 و 241 من القانون المدني الجزائري.

⁶ - كميّلة أعراب، مرجع سابق ص 62.

وثيقة الشحن الاسمية، يعني أنّ المرسل إليه هو الذي يجب أن يتسلم البضاعة شخصيا عند وصولها، وفي الغالب أن يكون هذا في حالة ما إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه أو كون هذا الأخير عبارة عن عامل أو ممثل عن الشاحن.¹

الفرع الثاني: صاحب الحق في البضاعة في سند الشحن الاذني.

وهو السند الذي يكون صادرا لإذن المرسل إليه، أو الشاحن أو لأمر شخص معين ويمكن تداوله عن طريق التظهير،² ويكتب على ظهر هذا السند بما يمنح نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه.³ وفي هذه الحالة يتم تسليم البضاعة لآخر مظهر إليه، والذي يعد بدوره مرسلا إليه،⁴ كما أنه لا يمكن للناقل الاحتجاج في مواجهة المظهر المظهر إليه بالدفع التي كانت له قبل الشاحن المظهر، إذا لم يثبت أن المظهر إليه يتصرف بالنيابة عن الشاحن،⁵ ولا يجوز التضامن فيما بين الموقعين على وثيقة الشحن، كون أنّ البضاعة تنتقل من شخص لآخر بوتيرة سريعة مع اختلاف الأماكن، و يتناول ضمان السند المظهر وجود البضاعة وصحة عقد النقل فقط، ويعتبر هذا السند الاذني هو الأكثر استعمالا وانتشارا، وذلك لسهولة تداوله وبساطة تحويله.⁶

الفرع الثالث: صاحب الحق في البضاعة في سند الشحن لحامله.

جاء في نص المادة 758/ج من القانون البحري الجزائري بأنه: "يمكن وضع وثيقة الشحن... لحاملها". ففي هذه الحالة الواجب على الناقل أن يقوم بتسليم البضاعة لأي شخص تقدم إليه حاملا سند الشحن عند وصول البضاعة،⁷ وهذا ما ورد في نص المادة

¹ - علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 332.

² - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 55.

³ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق ص 339.

⁴ - أمين خلفي مرجع سابق، ص 51، 52.

⁵ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 324.

⁶ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 50.

⁷ - كميلة أعراب ، مرجع سابق، ص 62..

784/ج من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: "يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي:

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

ويعتبر هذا الشكل ناذرا في استعماله في الحياة العملية لكونه يؤدي بصاحبه للخطر كالسرقة أو الضياع.¹

الفرع الرابع: صاحب الحق في البضاعة في تعدد نسخ سند الشحن.

في الأصل عند تسليم البضاعة من طرف الناقل، أن يقوم هذا الأخير بتسليمها إلى الشخص الذي يأتي بمقتضى نسخة أصلية من وثيقة الشحن،² أما إذا كان هناك تعدد في نسخ سند الشحن أي تقدم عدة أشخاص يحملون عدة نسخ من نفس سند الشحن، فلا يمكن للناقل أن يسلم لهم البضاعة، وعلى هذا الأخير أن يضع البضاعة في مكان أمين، وعلى حساب المرسل إليه الأصلي مع إخطار المطالبين بها والشاحن على الفور، وهذا ما أكدته المادة 785 من القانون البحري الجزائري، في نصها على أنه: "إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين، وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فورا".

وهذا ما تؤكدته أيضا المادة 786 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "عندما تُسلم البضاعة من قبل الناقل أو من يُمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها".

الفرع 5: تسليم البضاعة لأمين الحمولة.

أمين الحمولة هو عبارة عن وكيل يكلفه صاحب البضاعة المنقولة، أو المرسل إليه باستلام البضاعة من الريان لحسابه، ويقوم هذا الوكيل بدفع تكاليف نقل البضاعة للناقل

¹ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 56.

² - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 53.

والتأكد من حالة البضاعة، والعناية بها حتى تسليمها لصاحبها الأصلي،¹ والمتعارف عليه، أنّ لكل مرسل إليه وكيل حمولة، غير أنّ في حال تعدد المرسل إليهم فيقوم وكيل شحنة واحدة بتمثيل هؤلاء جميعاً في تسلم البضائع من الریان مع دفع تكاليفها، ثم يقوم بدوره بتوزيعها عليهم، وذلك لتفادي الفوضى والتزاحم ويعتبر التسليم لوكيل الحمولة تسليماً قانونياً، لكون هذا الأخير حائزاً لسند الشحن وتنتهي به مسؤولية الناقل،² وكذلك الأمر بالنسبة لوكيل العبور الذي يعتبر هو الآخر ممثلاً عن المرسل إليه في استلام البضائع.

أما بالنسبة لتسليم البضائع لمصلحة الجمارك، فلا يعتبر تسليماً قانونياً، لأن هذه الأخيرة لا تعتبر نائبة عن المرسل إليه، وإنما تتسلم البضاعة على أساس الحق المخول لها من طرف القانون لتحقيق مصلحة خاصة بها، وهي وفاء الرسوم المستحقة عليها، بحيث تبقى مسؤولية الناقل قائمة حتى يتسلمها صاحب الحق فيها أو موكله.³

المطلب الثالث: أساس حق المرسل إليه في استلام البضاعة

يعتبر المرسل إليه من الغير وليس طرفاً في العقد بالنسبة للعلاقة العقدية الأصلية بين الناقل والشاحن في عقد النقل البحري لكونه لم يشارك في إبرامه، لكن الضرورات العملية والحاجة لتنشيط التجارة البحرية تقتضي قيام علاقات مباشرة بين الناقل والمرسل إليه دون تبرير ذلك قانوناً.⁴

لقد ظهرت نظريات عديدة، وتباينت الآراء في الفقه، والقانون، والقضاء بخصوص أساس حق المرسل إليه اتجاه الناقل، ولذلك نجد هناك موقف الفقه (الفرع الأول)، وموقف التشريع (الفرع الثاني)، وموقف القضاء (الفرع الثالث).

الفرع الأول موقف الفقه.

أولاً: النظريات التقليدية

¹ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 272.

² - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 93.

³ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 94.

⁴ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 69.

وتتضمن نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، ونظرية النيابة الناقصة، ونظرية الخلف الخاص، ونظرية الحيابة الرمزية للبضائع.

أ- نظرية الاشتراط لمصلحة الغير.

الاشتراط لمصلحة الغير عقد يتم بين المشتري والمتمتع، وبموجبه يكتسب شخص آخر يسمى المنتفع حقا مباشرا قبل الملتزم يستطيع أن يطالب الوفاء به،¹ وعليه يعتبر الاشتراط لمصلحة الغير استثناء حقيقيا على قاعدة نسبية أثر القوة الملزمة للعقد من حيث الأشخاص، بحيث يذهب أثره إلى أجنبي عنه، وينتج حقا في ذمة شخص ثالث ليس طرفا فيه، ولا خلفا عاما ولا خاصا.²

حيث نظم القانون الجزائري أحكام الاشتراط لمصلحة الغير في المواد 116 و117 و118 من القانون المدني الجزائري،³ ومن خلال استقراء نص المادة 116 تبين لنا ان القانون اشترط لتحقيق الاشتراط لمصلحة الغير ثلاثة شروط وهي:

- أن يتعاقد المشتري باسمه مع المتعهد، لمصلحة الغير، دون أن يكون هذا الأخير طرفا في العقد.⁴

- أن تتصرف إرادة المتعاقدين الى إنشاء حق مباشر للمستفيد،⁵ وقد نصت على هذا الشرط الفقرة الثانية من نفس المادة، حيث جاء فيها: "ويترتب على هذا الاشتراط أن يكسب حقا مباشرا قبل المتعهد بتنفيذ الاشتراط يستطيع أن يطالبه بوفائه، ما لم يتفق على خلاف ذلك، ويكون لهذا المدين أن يحتج ضد المنتفع بما يعارض مضمون العقد"

¹ - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012، ص 214.

² - ليندة أكلي، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، جامعة تيزي وزو، 2017، ص 240.

³ - أنظر المواد 116، 117، 118 من القانون المدني الجزائري.

⁴ - مراد بسعيد مرجع سابق، ص 210، 2011.

⁵ - ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 240.

فالمنتفع يجب أن يكسب حقا مباشرا قبل المتعهد، يتلقاه مباشرة من عقد الاشتراط الذي يحدث يبرم بين المشتري والمتعهد

- أن تكون للمشتري مصلحة شخصية في الاشتراط لمصلحة الغير، وهذا الشرط تضمنته المادة 1/116 حيث جرت أن تكون هذه المصلحة شخصية مادية كانت أو أدبية، فينبغي أن تكون هذه المصلحة غير مخالفة للنظام العام و الآداب العامة ومشروعة وإلا يبطل كان الاشتراط بطلانا مطلقا طبقا للقواعد العامة.¹

ولقد تعرضت هذه النظرية لعدة انتقادات منها أنها تسمح للناقل بالتمسك بالدفع الناشئة عن العقد في مواجهة الغير، ويجوز له أيضا التمسك بها ضد المشتري "الشاحن"، كما تفترض هذه النظرية توافر عنصرا نفسانيا، أي تتجه إرادة المشتري والمتعهد إلى إنشاء حق خاص في ذمة المنتفع مباشرة، ولكن هذا الشرط لا يتحقق عند صدور سند الشحن لحامله.²

لذلك يتبين لنا أن فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، لا يُعتمد عليها كسند قانوني بحجة تبرير الرجوع المباشر بين المرسل اليه والناقل، مما يتعين عليه البحث عن نظريات أخرى بعيدا عن هذه الفكرة.³

ب- نظرية النيابة الناقصة.

يعتبر الشاحن في هذه النظرية عند إبرامه لعقد النقل نائبا نيابة ناقصة عن المرسل اليه، فتتحول آثار العقد إلى المرسل إليه باعتباره أصيلا، وفي نفس الوقت يبقى النائب ملتزما تجاه الناقل مثله مثل الأصيل، وتوحي هذه النظرية إلى أن الشاحن يكون غير أثناء انعقاد العقد وعند تنفيذ العقد.⁴

¹ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 211.

² - طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 125.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 214.

⁴ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 69.

إلا أنّ هذه النظرية تعرضت للنقد أيضا على اعتبار أنها تقوم على نية افتراضية، وذلك لكونها تجعل المرسل إليه طرفا أصيلا في العقد، بالرغم من أنه من الغير،¹ لذلك فالشاحن عند تعاقد مع الناقل لا تكون لديه نية مزدوجة، بكونه أصيلا ونائبا في نفس الوقت.²

وأنّ الأخذ بهذه النظرية يجعل المرسل إليه طرفا في العقد منذ إبرامه، وليس من وقت تسلمه سند الشحن، وهذا يرمي إلى تمسك الناقل بكل الدفع التي يجوز له التمسك بها ضد شركة التأمين والمرسل اليه.³

ج- نظرية الخلف الخاص.

الخلف الخاص هو من يتلقى من السلف حقا عينيا كان قائما في ذمته،⁴ وهذا ما نصت عليه المادة 109 قانون مدني جزائري على أنه "إذا أنشأ العقد التزامات، وحقوقا شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك الى خلف خاص، فنجد هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، اذا كانت من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء اليه". وعند استقراء هذا النص اتضح لنا ما يلي⁵:

أن الخلافة الخاصة لا تقع على الأشياء، وإنما تقع على حقوق عينية كانت أم شخصية أو معنوية.

ينصرف أثر العقد للخلف الخاص بشروط :

- أن يكون تصرف السلف على الشيء نفسه الذي تلقاه الخلف.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 182.

² - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 98.

³ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 125.

⁴ - ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 243.

⁵ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 217.

- ألا تنتقل الملكية إلى الخلف حين انعقاد السلف للتصرف مع الغير .
- أن يتيقن الخلف من التصرف الذي أبرمه سلفه مع الغير، بالحقوق والالتزامات التي نتجت عنه.
- أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد من مقتضيات الحق الذي أوول إليه الخلف.¹
- في الأصل أنه بإمكان المدين أن يتمسك بكل الدفع في مواجهة الخلف الخاص والتي ربما أن تكون قائمة في العلاقة بين الدين والسلف غير أن هذا مخالف لما هو مقرر بالنسبة لحق المرسل إليه في مواجهة الناقل.²
- أن فكرة الخلافة تتطوي على معنى الانتقال وهذا الأخير بدوره ينطوي على معنى إبراء ذمة السلف من التزامه قبل الدائن، فيحل الخلف محل السلف ليصبح هو وحده مدين، وتختفي شخصية السلف من هذه العلاقة الثلاثية، وهذا يتعارض مع هذه الأخيرة في عقد النقل،³ فالمشرع الجزائري قنن هذه القاعدة نظرا لأهميتها وأضحى سند الشحن من الأوراق التجارية المستحدثة وفقا لنص المادة 543 مكرر 9 من القانون التجاري.⁴

د- نظرية الحيابة الرمزية للبضائع

إن لسند الشحن وجهان، وجه عيني، ووجه شخصي، فبمقتضى الأول فإنه يمثل البضاعة المدونة فيه، وبمقتضى الثاني فإنه يسمح لمن له الحق بالمطالبة باستلام البضائع، وعلى هذا الأساس لا يستطيع الناقل من التمسك بالدفع التي له الحق التمسك بها اتجاه الشاحن وأن المرسل اليه يلتزم بالشروط المذكورة في مضمون وثيقة الشحن.⁵

¹ - حياة حوياد مرجع سابق، ص 12

² - محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق، ص 181.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 217.

⁴ - أنظر المادة 543 مكرر 9 من القانون التجاري.

⁵ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 126.

رغم كل ما ذكر إلا أنه لا يمكن الاعتماد على نظرية الحيابة الرمزية في كل حالات النقل البحري لأنه قد تتم من غير وثيقة شحن عادية.¹

ثانياً: النظريات الحديثة

نظراً لعدم فعالية النظريات التقليدية السابقة حول المركز القانوني للمرسل إليه، توجه الفقه الحديث ومعظم القوانين إلى الاعتماد على نظرية العقد الثلاثي ونظرية الانضمام وهذا ما نتطرق إليه فيما يلي:

أ- نظرية العقد الثلاثي.

يذهب البعض من الفقهاء إلى القول بأن عقد النقل يعتبر عقد ثلاثي الأطراف يضم كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه من بداية العقد بحيث أن الرابطة بين الشاحن والناقل لا توجد في الأصل إلا لغرض نقل البضاعة وتوصيلها إلى المرسل إليه والذي من الممكن أن يظل مجهولاً للناقل بصفة مؤقتة لغرض الوظيفة الاقتصادية،²

عُيب هذا الرأي أنه يعتبر المرسل إليه طرفاً في العقد في حين أنّ هذا الأخير لم يحضر مجلس العقد حضوراً شخصياً ولا بواسطة نائبا عنه³

ب- نظرية الانضمام.

ترتكز نظرية الانضمام على اعتقاد أن المرسل إليه من الغير بحيث أن المرسل إليه لا يكون طرفاً في العقد إلا عند قبوله تسلم البضاعة، بخلاف النظريات السابقة التي عملت على إضفاء صفة الطرف للمرسل إليه ليكون غير أنه في الواقع المرسل ليس طرفاً في عقد النقل المنعقد بين الناقل والشاحن بحيث أنه يتحول من مركز الغير إلى مركز الطرف وذلك عند قبوله البضاعة.⁴

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص.188.

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص.69.

³ - ليندة أكلي، مرجع سابق، ص.244.

⁴ - حياة حوياد، مرجع سابق ص 56.

تم انتقاد هذه النظرية لتبرير وضع المرسل إليه وحقه في رفع دعوى ضد الناقل، وكذلك شرح عدم انطباق الشروط الواردة في وثيقة الشحن التي لا يقبلها.¹

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري.

لم يصدر القانون الجزائري بنص صريح يخص وضعية المرسل إليه في وثيقة الشحن فإذا رجعنا إلى أحكام القانون التجاري كان بإمكاننا استنتاج شرح لهذه المشكلة وذلك من خلال نص المادة 39 التي تنص على أنه: "إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل مالم يصدر منه قبول صريح أو ضمنى للناقل".

ومن خلال هذا السند القانوني يتبين لنا أن المرسل إليه ليس طرفا في العلاقة العقدية ولكن إذا قبل قبول صريحا أو ضمنيا يصبح طرفا فيها وذلك من خلال قبوله استلام البضاعة وفحصها، وإذا رجعنا إلى المادة 739فقرة 2 نفهم أن المشرع الجزائري في هذه الحالة اعتمد على نظرية الانضمام والتي تبنى على مبدأ الارادة.²

وعلى اعتبار بأن وثيقة الشحن هي التي تقرر العلاقات القانونية بين الناقل والمرسل إليه، وبهذا ينتهي الجدل الفقهي، ويُفصل في مسألة مدى اعتقاد المرسل إليه طرف في العقد، إلا أن النقد الذي يوجه هنا أن المشرع لم يوضح الأساس القانوني لهذه السندات القانونية.³

الفرع الثالث: موقف القضاء.

يتضح في موقف القضاء الجزائري عن مركز المرسل إليه أنّ أراء المحكمة العليا تباينت بشأن مكانة المرسل إليه، فأحيانا تعتبره طرفا في عقد النقل البحري وإعطائه إمكانية استخدام شرط التحكيم، كما جاء في نص القرار الآتي: "حيث أن الإشارة لعقد

¹ - ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 244.

² - شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 146، 147.

³ - شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 148.

إيجار السفينة في وثيقة الشحن تجعل المرسل إليه المطعون ضدها في قضية الحال طرفا في هذا العقد ولها الحق في استعمال بند التحكيم... إن أرادت التمسك به".

إلا أنّ المحكمة العليا في ذات القرار اعتبرت أن المرسل إليه من الغير ولكن من الممكن أن يصير طرفا في العقد إذا تمسك ببند التحكيم بحيث يمكننا القول أنّ المحكمة العليا قد اعتمدت على نظرية الانضمام في هذا الشأن.¹

وفي قرار آخر للمحكمة العليا فيما يخص قبول شرط التحكيم، صدر قرار بتاريخ 2011/02/03 ملف رقم 703843،² في قضية مؤسسة ميناء وهران ضد شركة ذ م م، أظهرت المحكمة انعدام العلاقة القانونية بين المرسل إليه ومؤسسة الميناء، ويتأكد ذلك أيضا في قرار آخر في قضية مؤسسة ميناء الجزائر "إيبال" ضد شركة "كنان" شمال وشركة التأمينات للمحروقات "كاش" أثبتت المحكمة العليا أن المرسل إليه لا يعتبر طرفا في عقد المناولة المنعقد بين الناقل ومؤسسة الميناء، ولهذا لا يستطيع المرسل إليه مقاضاة مؤسسة الميناء، ومطالبتها بالتعويض عن الخسائر التي ألّمت بالبضاعة، و على الناقل أن يرفع دعوى بالرجوع على مؤسسة الميناء

نستنتج مما سبق أن القضاء الجزائري كان موقفه متباين وغير مستقر بشأن مركز المرسل إليه.³

¹ - شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 148.

² - المجلة القضائية، العدد 2، 2011، ص 262.

³ - شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق ص 149، 150.

المبحث الثاني: كيفية التسليم و إثباته.

إن التزام الناقل البحري الأساسي هو تسليم البضاعة للمرسل إليه أو لنائبه وهو آخر التزام يقوم به الناقل البحري، فإذا تمت عملية التسليم بصورة صحيحة تنتهي التزامات الناقل المترتبة عليه من عقد النقل البحري، بحيث أنّ هذه العملية يجب أن تتم بعدة خطوات يقوم بها كل من الناقل والمرسل إليه مع تحديدهم لميعاد التسليم والمكان الذي يجري فيه التسليم مع ضرورة إثبات هذا التسليم بوثيقة أو أية دلالة تبين أن هذه العملية قد تمت في ظروف حسنة وبصفة قانونية.

حيث سنعرض في هذا المبحث خطوات التسليم (المطلب الأول) وتحديد مكان وزمان التسليم (المطلب الثاني) لنصل في النهاية إلى إثبات التسليم (المطلب الثالث).

المطلب الأول: خطوات عملية التسليم.

لتمام عملية تسليم البضائع بنجاح لابد للناقل و المرسل إليه القيام بالخطوات التي تتم من خلالها عملية تسليم البضاعة، حيث تقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع وهي كالتالي إخطار الناقل المرسل إليه بوصول البضاعة (الفرع الأول)، وبعدها وجوب حضور صاحب البضاعة في الوقت المحدد (الفرع الثاني) وأخيرا على صاحب البضاعة أن يقوم بفحص البضاعة قبل تسلمها (الفرع الثالث).

الفرع الأول: إخطار الناقل المرسل إليه بوصول البضاعة.

لم ينص المشرع الجزائري عن قيام الناقل بهذا الالتزام على من أهميته،¹ غير أن القضاء المصري نص على ذلك ويتم هذا الإجراء بتوجيه الناقل لكتاب مؤيد من طرف الجهات المختصة في هذا المجال، وذلك بإعلامه فيه بوصول السفينة الحاملة للبضائع التي تدرج تفاصيلها في الاخطار عادة، أو توقع وصولها خلال مدة محددة، لذلك فالواجب على المرسل إليه أو صاحب البضاعة التقدم إلى ميناء الوصول لاستلام البضاعة التي تعود له وهذا بمجرد إعلامه بوصولها، وقد جرت العادة أن الوكالات

¹ - أمين خلفي، مرجع سابق ص 47.

البحرية هي المكلفة بالإعلان عن مواعيد وصول السفن التي تقوم بالتوكل عنها بنشرات خاصة، ليتسنى لمن له الحق في التسلم بالاطلاع والحضور في الوقت المناسب، لكونه قد يتعذر تبليغ صاحب الحق بتوجيه إخطار¹ مباشر له عندما يكون سند الشحن لأمر أو لحامله وينتقل إلى شخص لا علم للناقل به، لأن التظهير يختلف عن حوالة الحق التي يشترط لصحتها قبول المدين أو عدمه.²

الفرع الثاني: حضور الشخص صاحب الحق في الوقت المحدد.

يجب على صاحب الحق في البضاعة الحضور لاستلام البضائع في الوقت والمكان المحددين في وثيقة الشحن،³ فإذا لم يحضر لتسلمها، أو حضر وامتنع هذا الشخص عن التسلم وتعنت عمدا وإهمالا فهنا يقوم الناقل بوضع البضائع في المستودع في مكان أمين وعلى نفقة المرسل إليه كما يقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً،⁴ وذلك حسب ما ورد في المادة 793 من القانون البحري التي تنص على أنه: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها و إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً". فبناء على هذا النص فالمشرع تصدى لهذه الحالات بهذه الطريقة من أجل تسريح الناقل وعدم تعطيل السفينة لوقت أطول عن نشاطها خصوصا إذا كانت هناك شحنات أخرى منتظرة للتفريغ والإيصال في ميناء آخر لذلك لا يجب أن يبقى الناقل منتظرا إذا لم يحضر المرسل إليه أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه.⁵

¹ - أنظر الملحق رقم 02

² - لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص 79.

³ - لطيف جبر كوماني، مرجع نفسه، ص80.

⁴ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 102.

⁵ - سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، العدد46، 2016، ص 307.

في حين عمد قانون التجارة البحرية المصري 1990 على معالجة موضوع تسليم البضائع بأحكام تفصيلية، حيث بينت المادة 223 منه إلى وجوب تسليم البضائع الى الحامل الشرعي لسند الشحن أو إلى من ينوب عنه قانونا، واعتمد القانون تسليم نسخة من سند الشحن الى الناقل دلالة على أن الناقل سلم البضائع الى المرسل إليه إلا إذا أثبت هذا الأخير العكس،¹ حسب نص المادة 224، وعالجت أيضا المادة 225 موضوع التنازع حول تسليم البضائع بموجب عدة نسخ لسند الشحن .

وأما عن نص المادة 226 من نفس القانون فإن أهميتها تكمن في معالجة موضوع تسليم البضائع إلى شخص ثالث²، ويأتي نص المادة على النحو التالي: "إذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة..".

الفرع الثالث: فحص البضائع قبل التسلم:

"على المرسل إليه أو صاحب الحق قبل تسلمه للبضاعة أن يقوم بعملية فحص ومعاينة البضاعة، والتأكد من حالتها، ومدى مطابقتها لأوصافها المدرجة في سند الشحن، ليتمكن من توجيه إخطار للناقل يثبت فيه ما إذا كان في البضاعة من تلف³، أو نقص، أو هلاك، لذلك وجب قبل التسلم التحقق من البضاعة ومقارنها لأن التسلم بدون إجراء الكشف يكون قرينة على أنه تم بصورة مطابقة لسند الشحن"⁴، والواجب على صاحب البضاعة أن يلتزم بأمر ثلاثة:

- إثبات أن كل البضاعة قد فرغت.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 310.

² - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع نفسه، ص 315.

³ - أنظر الملحق رقم 03.

⁴ - لطيف جبر كومانى ، مرجع سابق، ص 82.

- معرفة حالتها ومعاينة ما بها من تلف.

- حساب أجرة النقل إذا كان متفقا على تحديد قدرها وقيمتها على حسب الكمية المفرغة وتعتبر عملية التحقق من البضاعة حق للمرسل إليه، والأمر كذلك بالنسبة للناقل فيحق له التحقق من وثيقة الشحن المطابقة للبضاعة والأصل من التسليم الحقيقي هو التسليم الفعلي الذي ينتهي به عقد النقل البحري،¹ وهذا ما نصت عليه المادة 788 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من طرف الناقل...".

المطلب الثاني: تحديد زمان ومكان التسليم.

إن زمان ومكان تسليم البضائع في عقد النقل البحري لهما أهمية بالغة بحيث أن تحديد زمان ومكان تسليم البضاعة يتبين منه بدأ مسؤولية الناقل البحري لذلك يجب على الناقل احترام موعد ومكان التسليم وكذلك الأمر بالنسبة والمرسل إليه فالواجب على الناقل والمرسل إليه مراعاة مصلحة كل طرف منهما. وهذا ما نتطرق إليه من خلال تحديد زمان التسليم (الفرع الأول) وتحديد مكان التسليم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تحديد زمان التسليم.

لم يتناول المشرع في القانون البحري الجزائري ميعاد التسليم أثناء تنظيمه لمسؤولية الناقل البحري وأن الميعاد لم يكن ضمن البيانات المذكورة في سند الشحن البحري رغم أهميته

ما هي أسس ومعايير تحديد ميعاد التسليم؟

إن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد فوري، بمعنى ينقضي بمجرد تقديم الطرفين أداؤهما دون أن يكون لعنصر الزمن أثر في ذلك، و أن معظم النصوص التشريعية لم تولي الاهتمام الكبير وتركت الحرية للطرفين في تحديد زمان التسليم، وهذا ما أكدته

¹ - شيهاب عينونة، مرجع سابق، ص 82

المشعر الجزائري في نص المادة 775 من القانون البحري على أنه: "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق...".

واستنادا لنص المادة السالفة الذكر فيجب على الناقل نقل البضاعة في وقت معين يسمح بتسليمها الى المرسل اليه على نحو لا يضر بمصالحه.¹

وهنا يمكننا أن نميز بين حالتين حول ميعاد التسليم.

أ - حالة اتفاق الأطراف على وقت التسليم.

وهنا يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إن لم يسلمها في وقتها المتفق عليه، والاتفاق على موعد محدد يكون خاضع لإرادة الأطراف وقد يكون الاتفاق ضمنيا أو صريحا. فإذا كان صريحا إذا ذكر ميعاد التسليم بسند الشحن البحري، رغم أنه لم يكن الزاميا ذكر الميعاد بسند الشحن، ويكون ضمنيا إذا كانت السفينة تعمل في خط سير منتظم حددت له موعد الابحار والوصول وهنا يتحدد ميعاد التسليم المقرر لوصول السفينة الى ميناء التفريغ.²

ب- حالة عدم اتفاق الأطراف على ميعاد التسليم.

وهنا يعد الناقل العادي هو المقياس الذي يقاس عليه بحيث يصبح الناقل البحري متأخرا في تسليم البضائع إذا لم يتم بتسليمها في الميقات الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة،³ وهذه الحالة هي المعمول بها على الأغلب وتحرص سندات الشحن على تأكيد أن مواعيد الإبحار والوصول مجرد مواعيد تقريبية لا يترتب عن تجاوزها أية مسؤولية كما أنه إذا لم يتفق الأطراف على زمان محدد للتسليم لا يعني أن

¹ - عبد الكريم بوقادة ، مرجع سابق ، ص 235.

² - كميلة أعراب، مرجع سابق، ص433.

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص350.

للناقل مطلق الحرية من كل قيد خلال عملية النقل وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة.¹

الفرع الثاني: تحديد مكان التسليم.

جاء في نص المادة 782 من التقنين البحري الجزائري على أنه: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة شحن ولو كانت وحيدة.

وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

نستنتج من خلال ما تضمنته المادة السابقة أن الواجب على الناقل أو وكيله تسليم البضاعة للمرسل إليه، أو ممثله القانوني في المكان المتفق عليه، إلا أننا نجد في الموانئ الجزائرية حسب ما جرت به العادة، أنها هي من تقوم بتمثيل دور المرسل إليه في استلام البضاعة، وبعدها تقوم هي بدورها بتسليمها لأصحابها، بحيث اعترضت المحكمة العليا على هذا الأمر بحكم أن الناقل تبقى مسؤوليته قائمة رغم تسليم البضاعة للمؤسسة المينائية، لكونها ليست المرسل إليه الحقيقي.²

هذا وبالرجوع إلى المادتين 748 و752 من القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع الجزائري نص على ضرورة تدوين البيانات في سند الشحن، خاصة ما تعلق منها بهوية الأطراف، والبضاعة الواجب نقلها، وكذلك العلامات الرئيسية الخاصة بها، وعناصر الرحلة الواجب اتمامها وأن عبارة "وعناصر الرحلة الواجب اتمامها" من خلال المادة 748 من القانون البحري الجزائري يفهم منه تحديد مكان الشحن والتفريغ، ونظراً لأهمية ذكر ميناء التسليم أي التفريغ في سند الشحن، إلا أن المشرع الجزائري لم ينص على ذلك بصريح العبارة بكونه استند إلى القاعدة العامة في ترك الحرية بين الأطراف

¹ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 60.

² - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 45.

حول الاتفاق على ذكر ميناء التفريغ بسند الشحن، ولا يؤدي إلى بطلان عقد النقل البحري إن لم يذكر.¹

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أنّ لعملية تسليم البضائع أهمية كبرى تتجلى في:²

- ينتهي عقد النقل البحري للبضائع بالتسليم القانوني 739 من القانون البحري الجزائري.

- بالتسليم يعتبر الناقل منفذا لالتزامه وتنتقل مسؤولية المحافظة على البضائع إلى المرسل إليه .

- التسليم يكشف عن سوء نية المرسل إليه في رفع البضائع واستلامها و إمكانية تعويض الناقل عن التأخير في استلام البضائع من قبل المرسل إليه 794 من القانون البحري الجزائري.

- يبدأ حساب مدة التقادم في عقد النقل والدعاوي الأخرى الناشئة ضد الناقل من زمن عملية التسليم 742-743 من القانون البحري الجزائري.

- التسليم يسمح بمعرفة و حساب مدة التأخير المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

- بالتسليم يمكن المرسل إليه من إبداء التحفظات عن الهلاك والتلف 790 من القانون البحري الجزائري

- استلام البضائع من قبل المرسل إليه، وقبوله لها يترتب عليه دفع الاجرة الحمولة إذا كان دفعها ملزم عند الوصول 791 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثالث: إثبات التسليم.

¹- عبد الكريم بوقادة، مرجع سابق، ص 228، 229.

²- مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 153.

المبدأ المقرر في المجال التجاري هو حرية الإثبات، فيمكن للناقل اثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه، أو من ينوب عنه بجميع طرق الإثبات، وقد جرت العادة على أن عملية التسليم تتم مقابل مخالصة موقعة من طرف المرسل إليه، والتي توحى باستلامه البضاعة سواء كانت في ورقة مستقلة أو تم إدراج بياناتها على ظهر وثيقة الشحن المقدمة للناقل من أجل استلام البضاعة.¹

ولا يعني احتواء المخالصة دليل على إبراء ذمة الناقل من كل المسؤولية، وإنما تدل على أن الناقل سلم البضاعة للمرسل إليه تسليمًا ماديًا فقط، ولا يعتبر الناقل بحصوله على مخالصة بتسليم البضاعة للمرسل إليه، قد نفذ التزامه بالتسليم بقرينة لا تقبل إثبات العكس، وإنما يمكن دائمًا للمرسل إليه إثبات أنه لم يستلم البضاعة، فتسليم أصل وثيقة الشحن للناقل يدل على تسليم البضاعة مالم يثبت العكس، وهذا ما تضمنته المادة 224 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسليمها مالم يثبت العكس".

بحيث يكون إثبات التسليم بموجب وثيقة الشحن (الفرع الأول) وقد يكون بموجب أذن التسليم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إثبات التسليم في حالة التسليم بموجب وثيقة الشحن:

جاء في نص المادة 782 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه "يتعين على الناقل أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني، أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناءً على نسخة من وثيقة الشحن، ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناءً على وثيقة نقل صحيحة".

نستخلص من نص هذه المادة أن المرسل إليه بمجرد تسليمه وثيقة الشحن للناقل تعتبر دليل على استلام البضاعة بحيث أن الناقل البحري متى قام بتسليم البضائع

¹ - مصطفى عباس المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، د، ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002 ص 254.

لصاحب الحق فيها مقابل استرجاعه لنسخة من وثيقة الشحن فإن باقي النسخ تفقد قيمتها.¹

وفي واقع الأمر يتم إثبات واقعة التسليم بالتأشير على وثيقة الشحن بما يفيد الاستلام أو حصول الناقل البحري من المرسل إليه على مخالصة بذلك، ويتوافق هذا مع الحالة التي تكون البضائع فيها موجهة إلى مرسل إليه واحد وبمقتضى وثيقة الشحن، غير أنه قد يحدث شحن كمية كبيرة من البضائع بسند شحن واحد يلزمه ذكره في وثيقة الشحن.²

يتمثل إثبات تسليم البضاعة في إيصال استلام يمنحه المرسل إليه إلى الناقل،³ إلا أن المعمول به أن يتم التأشير بالتسليم على وثيقة الشحن وبعدها يتم تقديمه للريان أو ممثل الناقل،⁴ وهذا ما نصت علي المادة 224 من قانون التجارة البحرية المصري على أن: "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسلمها مالم يثبت العكس".

لذلك يعتبر تسليم نسخة من وثيقة الشحن إلى الناقل دلالة على تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو صاحب الحق في استلام ولهذا لا تبرأ ذمة الناقل من واجبه بتسليم البضاعة إلا إذا كان أمين السفينة أو الریان قد قام بتنفيذ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهو الحامل الأصلي لوثيقة الشحن أو من ينوب عنه.⁵ هذا وقد حرص المشرع الجزائري على إثبات واقعة التسليم الفعلي للبضائع بمقتضى وثيقة الشحن أو أي سند نقل آخر يثبت ذلك.⁶

الفرع الثاني: إثبات تسليم البضائع بموجب أدون التسليم.

¹ - حياة حوياد مرجع سابق، ص 52.

² - حياة حوياد، مرجع نفسه، ص 52.

³ - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 82.

⁴ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 338.

⁵ - محمد السيد الفقي، مرجع نفسه، ص 339.

⁶ - حياة حوياد، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 116.

يتم في بعض الأحيان أن يتم ارسال شحنة كبيرة من البضاعة، بمقتضى سند شحن واحد، أما عند بيعها عند النقل فيكون البيع بطريقة مجزأة، ويتعذر على الناقل تجزئة سند الشحن، ولهذا فقد أجاز المشرع القانوني لكل من له الحق في استلام البضائع بموجب سند شحن أن يطالب الناقل بإصدار أذن التسليم تتعلق بشحنات منها وذلك بشرط أن يذكر في وثيقة الشحن.¹

فإن إذن التسليم هو عبارة عن سند يحتوي توقيعه وتوقيع طالب الاذن ويعطي لحامله الشرعي حق تسلّم البضاعة المبينة فيه، وهذا ما نجده غالباً في شحنات الحبوب، لذلك جرت العادة على إصدار أذن تسليم لصالح المرسل إليهم ، وبمقتضى هذه الأذونات يتم استلام البضائع، بحيث أن إذن التسليم يجرأ البضائع إلى أجزاء يحق لكل حامل إذن أن يطالب بالجزء المذكور في إذن التسليم الذي بحوزته،² وهذا الإذن قد يوجه للربان وقد يوجه أيضاً للمخزن الذي أودعت فيه البضاعة، بحيث يتقدم صاحب البضاعة بنسخة من وثيقة الشحن الأصلية الخاصة به إلى الناقل، والذي هو بدوره يمنحه إذن التسليم الذي يتم استلام البضائع به من مخزن الجمارك، وفيما يخص موقف المشرع الجزائري بهذا الشأن فإن هذا الأخير لم يتعرض أثناء تنظيمه لأحكام القانون الجزائري إلى التسليم بمقتضى إذن التسليم وإنما اكتفى بسند الشحن كأداة للإثبات.³

وقد أقر الفقه والقضاء حالات استثنائية تسمح بالتسليم حتى دون تلقي سند الشحن وتتمثل هذه الاستثناءات في حالة وجود اتفاق بين الشاحن والناقل يقضي بجواز التسليم دون تقديم سند الشحن، بالإضافة الى حالة صدور قرار قضائي يقضي بالزام الناقل تسليم البضاعة، وكذلك وجود حالة تسليم البضاعة إلى هيئة عمومية هي الأخرى من بين الحالات التي تسمح بتسليم البضائع دون تلقي سند شحن وهذا ما كان معمول به سابقاً في الجزائر⁴

¹ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق ص93.

² - مراد بسعيد، مرجع سابق ، ص 158،159.

³ - حياة حوياد، مرجع سابق، ص 117.

⁴ - شهرزاد بن الصغير ، مرجع سابق، ص، 276،177.

خاتمة الفصل

إن التزام الناقل البحري الأساسي الذي ينتهي به عقد النقل البحري، يكمن في عملية تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها القانوني، والذي يتم تحديد هذا الأخير حسب شكل وسند الشحن، ولهذا تضاربت الآراء واختلفت النظريات والقوانين حول أساس ومركز المرسل إليه في عقد النقل البحري، وكذلك على الناقل اتباع الخطوات اللازمة للقيام بعملية التسليم، كما يتم تحديد الزمان والمكان اللذان تتم فيهم عملية التسليم، وفي الأخير يجب على الناقل أن يقوم بإثبات تسليم البضاعة بقريينة تثبت أنه قام بتنفيذ التزامه.

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

تمهيد:

تعدّ مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية، أساسها عقد النقل البحري المنعقد بين الناقل والشاحن، بحيث يقع على الناقل عدة التزامات ومن بين هذه الالتزامات التزام الناقل بنقل البضاعة بحرا، وتسليمها إلى صاحبها سالمة، وفي الميعاد المتفق، من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، يعدّ التزاما بتحقيق نتيجة، وبذلك يكون الناقل مسؤولا عن البضاعة طيلة الرحلة البحرية والتي تبدأ من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وحتى تسليمها إلى المرسل إليه، ويكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة وتلفها أو إذا تأخر في تسليمها إذا كان ذلك نتيجة خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه ولا يمكن للناقل التحرر من المسؤولية عن تنفيذ التزامه، إلا إذا تمكن هذا الأخير من إثبات أن الضرر الواقع على البضاعة، لا يد له فيه، بل يعود إلى سبب أجنبي أو إلى ظروف قاهرة أو خطأ الشاحن بالذات، وهنا يتمكن الناقل من التحرر من المسؤولية ويستفيد من الإعفاء إذا تم إثبات أنّ السبب سبب أجنبي، وعليه سنتناول، في الفصل شروط قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الأول) و الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات الإعفاء منه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

إنّ التزام الناقل البحري للبضائع الأساسي هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها لصاحبها -المرسل إليه - في الميعاد المتفق عليه من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وبعد هذا الالتزام التزاما بتحقيق نتيجة، وهنا يسأل الناقل، و يعتبر مخلا بالتزامه لعدم تحقق هذه النتيجة، والواقع أن التزام الناقل بإيصال البضاعة سالمة هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري،¹ وعليه فإن طبيعة مسؤولية الناقل التي تنشأ عن الإخلال بهذا الالتزام هي مسؤولية عقدية، وعلى هذا الأساس فقيام مسؤولية الناقل البحري يجب أن تتوفر أركانها، وهي نفسها أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، والمتمثلة في الخطأ (المطلب الأول) ، الضرر (المطلب الثاني) والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الخطأ.

إن الخطأ هو الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل البحري وهنا نبحت عن الأخطاء التي تدفع لمساءلة الناقل (الفرع الأول)، وصولاً إلى كيفية إثبات هذه الأخطاء (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل.

إن سبب الضرر الذي يلحق الشاحنين أو المرسل إليهم هو الخطأ الذي يرتكبه الناقل، فيسأل هذا الأخير عن الضرر، وفقاً لما تقضي به القواعد العامة في مسؤولية الناقل عن أخطائه الشخصية، والمعروف أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية شركات كبرى تستعين بعدد من التابعين، وقد يصدر عن هؤلاء أخطاء فيؤدي إلى إلحاق أضرار بالشاحنين أو بالمرسل إليهم.² ومنه سنتطرق أخطاء الناقل الشخصية (أولاً) وبعدها الأخطاء الناشئة عن تابعيه (ثانياً).

¹- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 127

²- لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 53.

أولاً: أخطاء الناقل الشخصية:

قد يلحق الشاحن والمرسل اليه أضرار بسبب خطأ شخصي ارتكبه الناقل ومن أهم هذه الأخطاء الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر للتصدي لمواجهة مخاطر البحر، أو العنابر غير مزودة بمستلزمات حفظ البضاعة، وغير مجهزة بأجهزة التبريد لحفظ البضاعة من درجة الحرارة، أو كأن يكون الريان غير مؤهل لقيادة السفينة تأهيلاً كلياً للقيام بهذا العمل أو قد يكون الخطأ إصدار الناقل أوامر مباشرة إلى الريان يطلب فيها الانحراف عن خط السير أو التوقف مما ينتج عنه ضرر يقع على البضاعة وهذا ما يسمى صور الخطأ الشخصي للناقل.¹

ثانياً: أخطاء التابعين:

لا تثار مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن أخطائه الشخصية التي يكون له دخل شخصي في حدوثها بل تقوم أيضاً بمسؤوليته عن الأخطاء التي تصدر من تابعيه،² إذ غالباً ما يكون الضرر الذي تسببه هذه الفئة هو راجع لانعدام اليقظة وغياب الحذر أو بسبب الرعونة والخطأ في رص البضاعة و المناورات الخطيرة التي يقوم بها الريان أو عدم العناية بالبضاعة وإهمالها من طرف الملاحين أو سرقتهم لها، فهذه الأخطاء وغيرها تتطلب ضرورة تحديد الأشخاص الذين يسأل الناقل عن أخطائهم. ويتضمن هذا التحديد كل الأشخاص التابعين للناقل وهو مسؤول عن أخطائهم لأن هذا الأخير هو من يستخدمهم في تنفيذ التزاماته ويؤدون عملهم تحت إشرافه³، وكل هذا تضمنته معاهدة

¹ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 29.

² - "يقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص البحريون الذين يعملون في المجال البحري على "سطح السفينة والمياه"، كالريان والبحارة والمرشد، وكذا الأشخاص البريون في المجال البري كوكيل السفينة ومقاول المناولة والذين يقومون بمساعدة الناقل على تنفيذ التزاماته التعاقدية"، عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة أفاق العلوم، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 01، 2021، ص 255.

³ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 54.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق تابعي الناقل،¹ وهذا ما ورد أيضا في المادة 804 من التقنين البحري الجزائري.

الفرع الثاني: إثبات الخطأ.

عملا بالقاعدة الفقهية المعروفة أن "البينة على من ادعى واليمين على من أنكر"، وبما أن الدائن هو من يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت، فالواجب عليه إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية العقدية باعتبار مسؤولية الناقل عقدية أساسها الخطأ المفترض إلا أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية تسهل من عبء الإثبات في نطاق المسؤولية العقدية، بحيث هنا لا يطلب من الدائن سوى إثبات مصدر الالتزام وهو العقد، وكذلك إثبات الضرر الذي أصابه نتيجة عدم التنفيذ، أو التنفيذ المعيب، وهنا يفترض خطأ المدين²

وهذا ما ذهبت إليه محكمة الاسكندرية في أحد قراراتها الذي جاء فيه "أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية قوامها سند الشحن، و أن هذه المسؤولية تترتب في ذمته بمجرد إخلاله بالتزامه دون الحاجة إلى إثبات الخطأ أو التقصير من جانبه بل يكفي حصول العجز أو التلف مناط الإخلال بالتزام."³

المطلب الثاني: الضرر.

الضرر هو المساس بحق الغير ويعتبر أهم ركن في المسؤولية وأساسها، ويشترط أن يكون الضرر الذي يسأل عنه الناقل مباشرا و متوقعا حسب ما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية ويقاس التوقع بمعيار موضوعي⁴ وهذا ما ورد في حكم صادر عن محكمة النقض المصرية حيث جاء في نصها "المدين في المسؤولية العقدية لا يلزم في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة

¹ -أنظر المادة 4 من معاهدة بروكسل.

² - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 56.

³ - لطيف جبر كوماني، مرجع نفسه، ص 57.

⁴ - لطيف جبر كوماني، مرجع نفسه، ص 83.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

وقت التعاقد، والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي، بمعنى أن ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات.

تتمثل حالات الضرر الذي يلحق الشاحن والمرسل إليه في ثلاث صور وهي حالة هلاك البضائع (الفرع الأول) وحالة تلف البضائع (الفرع الثاني) وأخيراً حالة التأخير في التسليم (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حالة هلاك البضاعة.

الهلاك هو زوال مادة الشيء وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر، بحيث يجعل الناقل غير قادر على المنازعة في حصوله،¹ ويكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة سواء أكان الهلاك كلياً أو جزئياً أو حكماً، فمسؤولية الناقل تتعدى عن الهلاك الكلي للبضاعة في ميناء الوصول ولم يتم تسليم البضاعة إلى الشاحن أو المرسل إليه، وذلك لتعرضها للسرقة أو الضياع أو غرق أو احتراق.

أما مسؤولية الناقل عن الهلاك الجزئي فيترتب عليه وصول البضاعة إلى ميناء الوصول وقد تعرضت إلى نقص في الوزن أو المقدار أو في عدد الطرود المبين في سند الشحن،² ولكن لا يعتبر من الهلاك الجزئي النقص المعتاد للبضاعة الذي يكون بحسب طبيعة البضاعة ذاتها، فإذا كانت من السوائل فمن المحتمل أن يتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو، وإذا كانت من الحبوب، فمن الجائز ضياع قدر قليل جزاء عملية الشحن والتفريغ، أما إذا كانت البضاعة عبارة عن زيوت فمن الممكن أن يفقد نسبة ضئيلة من هذه المادة نتيجة تسربات من صهاريج السفينة. إلى غير ذلك من الأسباب التي تؤدي إلى نقص طفيف في الشحنات فهو متسامح فيه بنسب محددة ولا يؤدي لمساءلة الناقل.³

¹ - لطيف جبر كومانى مرجع سابق، ص 84.

² - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 128.

³ - سعدية بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجيستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013، ص 29.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

ويوجد نوع آخر من الهلاك وهو ما يسمى بالهلاك الحكمي، عندما لا يسلم الناقل البضاعة إلى مالكها خلال مدة محددة، وهذا ما أشار إليه المشرع المصري في المادة 128 من قانون التجارة البحرية على أن "تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه.¹ كما نص المشرع الجزائري عن الهلاك الحكمي المفترض في المادة 788 فقرة 2 تقنين بحري ويقع هذا النوع من الهلاك عندما لا تسلم البضائع إلى أصحاب الحق فيها خلال مدة يحددها القانون، غير أن المشرع الجزائري لم يقم بتحديد هذه المدة وهذا ما يشكل فراغا تشريعيا يقتضي سده.²

أما بالرجوع إلى اتفاقية هامبورغ فإننا نجد المادة 05 فقرة 3 في الفقرة "3" تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة "40" خلال ستين يوما التي تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة "2" من هذه المادة.³

الفرع الثاني :حالة تلف البضاعة.

يقصد بالتلف سوء حالة البضاعة عند الوصول عكس ما كانت عليه في حالة جيدة عند الشحن في ميناء القيام، أو تفاقم سوء حالتها عند الوصول عما كانت عليه وقت شحنها،⁴ وجاء في تعريف آخر بأنه كل تلف يصيب البضاعة ويؤثر على قيمتها أو في استعمالها فيما أعدت له،⁵ ويسأل الناقل عن حالة التلف والعيوب التي أصابت البضاعة، لكن لا يسأل عن هذا العيب إذا سبق وضمنه في سند الشحن بمقتضى تحفظات يبيدها حول البضاعة وهذا ما أكدته المادة 756 من القانون البحري على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها...، وإذا تم تسليم البضائع وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج كذلك في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 129.

² - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 58.

³ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 253.

⁴ - طالب حسن موسى، مرجع نفسه، ص 140

⁵ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 268.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

أما في حالة وجود سند الشحن نظيف بمعنى خالي من التحفظات فيسأل الناقل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه قد تسلمها في حالة جيدة، ففي هذه الحالة لا يستطيع الناقل أن يقوم بإثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن اتجاه الحامل الأصلي لسند الشحن، حتى وإن كان بحوزة الناقل ورقة ضمان صادرة من الشاحن إذ لا حجية لهذه الورقة إلا بين الشاحن والناقل، وهذا طبقا للمادة 757 من القانون البحري الجزائري، غير أن سند الشحن النظيف لا يسمح للناقل بالإفلات من مسؤولية التلف.¹

الفرع الثالث: حالة التأخير في التسليم .

المقصود بالتأخير هو تجاوز الميعاد المحدد أو المعقول، وبعبارة أخرى عدم قدرة الناقل من تسليم البضائع في ميعادها المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي مالم يوجد اتفاق على وقت لتسليم البضاعة.² ففي حالة التأخير في التسليم تقع مساءلة الناقل حول الأضرار التي لحقت بالبضاعة، والتي لحقت المرسل إليه وهذه الحالة تحتل فرضيتين:

الفرضية الأولى: حالة وجود اتفاق على ميعاد محدد للتسليم، ففي هذه الفرضية يعتبر الناقل متأخرا في تسليم البضائع إن لم يتم تسليمها في الموعد المتفق عليه.³

الفرضية الثانية: حالة عدم وجود اتفاق على ميعاد التسليم وفي هذه الفرضية يعتبر الناقل متأخرا في تسليم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد الذي يلتزم به الناقل العادي ووفق ظروف مماثلة لعملية النقل.⁴

وقد أقر المشرع الجزائري ضمن قواعد القانون البحري على وجوب نقل البضاعة في مدة مناسبة وعلى خط السير المتفق عليه، وفي حالة عدم التحديد تنقل البضاعة بالطريق العادي، وهذا ما أكدته المادة 775 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري، أما في

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 130.

² - عادل علي المقدادي، مرجع نفسه، ص 130.

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 350.

⁴ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 270.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

حالة تغيير الطريق قصد إنقاذ الأرواح أو الأموال في عرض البحر، أو المحاولة في ذلك، فلا يعتبر مخالفة ولا يسأل الناقل عن الخسارة والضرر الناجم عن ذلك طبقا للمادة 775 فقرة 2 ويتبين لنا في هذه الحالة أن الناقل يعفى من المسؤولية عن التأخير.¹

كما تضمنت ذلك أيضا المادتين 771 و 805 من القانون البحري الجزائري حيث نصت المادة 771 على أنه "يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير".

والواضح من هذا السند القانوني أن الناقل في حالة استبداله للسفينة بسفينة أخرى فيجب عليه ألا يؤثر ذلك على وقت تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه في العقد وإلا يعد مسؤولا عن التأخير.²

كما نصت المادة (805) 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 التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع...".

يتبين لنا من هذا النص أن المشرع الجزائري قد وضع حالتين في تأخير تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه وهما حالة الاتفاق على ميعاد التسليم وحالة عدم الاتفاق أي الوقت المعقول.

¹ - مراد بسعيد مرجع سابق ص 261.

² - كميلة أعراب، مرجع سابق، ص 109.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

أما على المستوى الدولي فتناولت اتفاقية هامبورغ في المادة الخامسة فقرة (2) مفهوم التأخير بتسليم البضاعة حيث نصت على ما يلي:

"يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".

أما بالنسبة لقواعد روتردام فتجعل الناقل البحري مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع إذا تبين أنه وقع ذلك الحدث الذي صدر منه أثناء مدة مسؤوليته وهذا حسب ما ورد في المادة 17 منها، كما نصت المادة 21 من قواعد روتردام أيضاً على أن التأخير يحدث عندما لا يسلم الناقل البضاعة للمرسل إليه في المكان والوقت المنصوص والمتفق عليهما قانوناً في عقد النقل البحري.¹

وعليه يعد الناقل البحري مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه أو في وقت معقول وذلك لأن التأخير بحد ذاته يعدّ ضرراً بالنسبة للشاحن إذ أنه يضر بمصالحه فقد تتعرض السلع للكساد مما يؤدي إلى نزول أسعارها بخلاف إذا ما وصلت في وقتها المعقول.² لذلك فمدة إنجاز النقل البحري لها بعد اقتصادي وأثر بالغ الأهمية، ومن جهة أخرى يؤدي التأخير إلى فوات الكسب أو حدوث خسارة بدليل أن البضائع تكون عرضة لتغيرات الأسعار، فإن وافق هذا التسليم الفعلي للبضائع نزولاً في الأسعار فينتج عن التأخير في التسليم إصابة المرسل إليه بالضرر مما يستدعي إلى مراجعة الناقل البحري بالتعويض. ونجد في بعض الأحيان أن المرسل إليه قد عقد صفقة مما يستلزم عليه تسليم البضائع في موعد محدد فيؤدي به التأخير إلى فسخ عقد هذه الصفقة مما يدفع به هذا الفسخ إلى رجوع المشتري على البائع (المرسل إليه) بالتعويض، بالإضافة إلى أن هناك نوع من البضائع ما يكون معرضاً للتلف إن لم يتم استهلاكها في

¹ - أنظر المادتين 17 و 21 من قواعد روتردام.

² - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 261.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

وقت معين، وإن لم يدفع هذا التأخير في التسليم إلى تلف البضاعة فيستنفذ قدرا من مدة صلاحيتها على الأقل مما يتعسر معه التصرف فيها بالبيع.¹

المطلب الثالث: الرابطة السببية بين الخطأ والضرر.

لا يكفي وقوع الخطأ لمساءلة الناقل حول أخطائه أو أخطاء تابعيه وإنما يجب اقتران الخطأ بحصول ضرر يلحق الشاحن والمرسل إليه بمعنى أن يكون الأول نتيجة للثاني كارتباط السبب بالمسبب.²

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام مسؤولية الناقل البحري فهي ركن مستقل عن الخطأ حيث يحتمل وجود ضررٍ بغير ركن خطأ كما لو نتج الضرر عن قيام شخص بفعل ما غير أنّ فعله لا يعتبر خطأ فقد يوجد الخطأ وتعدم العلاقة السببية، وقد تبرز هذه الأخيرة بوضوح عندما يكون خطأ المدين مفترضا لأنّ هذا الأخير من المحتمل أن يكون هو سبب الضرر مع احتمال وجود سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يعد في نفس الوقت إثبات للرابطة السببية.³

ولا تتضح الرابطة السببية باعتبارها ركن من أركان المسؤولية عند التزام المدين بتحقيق نتيجة لاندماج ركني الخطأ والضرر، وفي أغلب النصوص التي تناولناها أن مضمون التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وهنا يصعب إبراز الرابطة بين الخطأ والضرر لاندماجهما، ونجد هذا خاصة في حالة التأخير في تسليم البضاعة، فهنا من الممكن إثبات عدم توافر السببية، وذلك بواسطة إيراد الدليل على السبب الذي دفع الى وقوع الضرر، وليس بإثبات السبب الذي دفع الى حرمان المدين من تنفيذ التزامه في الميعاد المحدد، والسبب هنا يصير ركناً في الخطأ وكمثال على هذا فإنّ الناقل إذا لم يقدّم بتسليم البضاعة حسب الوقت المثبت في وثيقة الشحن أو الوقت المعقول فهنا يعتبر خطأ

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق، ص269، 270.

² - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص96.

³ - حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق ، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014، ص14.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

من الناقل، ولكن بإمكان هذا الأخير أن يثبت أن الضرر الذي لحق الدائن (المرسل إليه) لا ينسب إليه ولا يرجع الى خطئه، وإنما يعود الى سبب آخر فيقطع الرابطة السببية بين الخطأ والضرر.¹

ويكون السبب الأجنبي الذي يقطع الرابطة السببية بين الخطأ والضرر ذريعة للناقل لإبعاد الخطأ عن هذا الأخير ونفيه عنه، وكذلك لا يستطيع المدين توقع الأضرار التي تلحق بالدائن بسبب ليس له فيه أي دخل.

لذلك يرى البعض أن ركن السببية هو عبارة عن ركن مفترض مثله مثل ركن الخطأ فالمدين بإمكانه التخلص منه عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي دفع الى حصول الضرر، بينما ذهب البعض الآخر إلى القول بأن ركن السببية لا يفترض وإنما على الدائن إثباته ولو كان غير مكلف بإثبات خطأ المدين بشكل قاطع وأن الرأي الراجح يقترب من افتراض ركن السببية فإن كانت مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة وهنا يعتبر الناقل مسؤولاً بمجرد الحاق الضرر بالمرسل اليه (الدائن) فإن العلاقة السببية تكون مفترضة وأن المتضرر لا يطالب بإثباتها.²

¹ - لطيف جبر كوماني ، مرجع سابق، ص 97.

² - لطيف جبر كوماني، مرجع نفسه، ص 98.

المبحث الثاني: الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري وحالات الإعفاء منه.

لقد أوضحنا فيما سبق أن الالتزام الأساسي للناقل البحري هو إيصال البضاعة المنقولة بحرا من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وأن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس إخلال هذا الأخير بالتزامه بتسليم البضاعة مما يؤدي إلى وقوع الخطأ ونشوء الضرر مع العلم أن التزام الناقل بإيصال البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فإن مسؤولية الناقل تتحقق فور إثبات الشاحن بعدم استلام البضاعة وتتحقق أيضا مسؤولية الناقل في الضرر الذي يصيب البضاعة، فالواقع أن الشاحن غير ملزم بإثبات خطأ الناقل في حالات قيام مسؤولية الناقل، حيث أن التزامات عقد النقل البحري المتعلقة بالبضائع تعتبر التزامات عقدية فيكون الناقل مسؤولا عنها بمجرد تخلف النتيجة¹.

من جانب آخر نجد أن الناقل يملك عدة وسائل تمكنه من التخلص من المسؤولية ودفعها رغم وجود أركانها، وتعفيه من تعويض الضرر الحاصل ولهذا فقد أجاز المشرع الجزائري للناقل التمسك بأسباب الإعفاء التي جاءت في نص المادة 803² وبإثبات هذه الحالات من طرف الناقل يتمكن من التحرر من المسؤولية، كما عهد الناقلون على إدخال شروط في سندات الشحن من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا، لذلك سنّ القانون حدودا كبرى للتعويض والتي نجد أن الناقل ملزم بأدائها³.

وهذا ما نتطرق إليه في دراستنا لهذا المبحث حيث نتحدث عن الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع(المطلب الأول) ثم نتطرق إلى حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية (المطلب الثاني).

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص132.

² -أنظر المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

³ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص272.

المطلب الأول: الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

قد ينشأ عن قيام مسؤولية الناقل البحري جزء من شأنه تشديد المسؤولية على الناقل وذلك بتحميله المسؤولية الكاملة عن الأضرار والخسائر التي لحقت بصاحب البضاعة إلا أن هذا التشديد يؤثر على الناقلين بأعباء ثقيلة عن الأضرار الضخمة وهذاما دفع التشريعات والقوانين الدولية منها والوطنية إلى السعي لتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين وتحديد مصلحة الناقل بمبالغ قصوى حتى لا يتقل كاهله تحت ثقل المسؤولية ويؤدي إلى عجز الناقلين عن استمرار نشاطهم البحري، بحيث نتكلم عن المسؤولية الغير محدودة للناقل البحري للبضائع (الفرع الأول) والمسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع(الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري للبضائع.

إذا كان تحديد مسؤولية الناقل البحري له أهمية كبرى، وأثر بالغ لمشروعات النقل البحري، وذلك بحصر مسؤولية الناقل في حدود معينة، مما يقلل من الآثار الوخيمة المترتبة على إثارة مسؤولية الناقل، وخاصة عند تعرض السفينة لكارثة بحرية، غير أن هذه الخاصية تكون في حالة حسن النية للناقل البحري الذي يراعي أصول استمرارية النقل البحري، إلا أنه يتعرض لإثارة المسؤولية المدنية، لهذا تُقضي القوانين إلى خلق مسؤولية الناقل الغير المحدودة التي يُنتقى فيها مبدأ حسن النية، والتي يجب فيها أن تكون مقررة قانوناً، ولا يمكن للناقل من تحديد مسؤوليته فيها.¹ وهذا ما أكدته المادة 809 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على أنه: "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع، نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر، أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح".

وجاء أيضاً في نص المادة (8) فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ، التي تقضي إلى أنه "لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (6)، إذا ثبت أن

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 279.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكبه عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".¹

- الغش والخطأ الجسيم فحسب ما جاءت به المادة (6) من اتفاقية هامبورغ أن الغش والخطأ الصادر عن الناقل هو الدافع الذي أدى إلى سقوط حقه من تحديد المسؤولية فبإمكان إثبات الخطأ والغش ومطالبة الناقل بالتعويض.²

الفرع الثاني: المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع.

تناولت العديد من النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ومعظم القوانين التابعة لها قضية تحديد المسؤولية والتعويض الذي يجب على الناقل البحري دفعه للشاحن جرّاء وقوع الضرر الذي يلحق البضاعة المنقولة بحرا، باعتبار الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير في تسليمها، وذلك بسبب المخاطر الجسيمة التي يتعرض لها الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية، ونظرا للظروف المحاطة بالنقل البحري، سُمح للناقل بتحديد مسؤوليته حتى لا تقع عليه أعباء ثقيلة فيعجز عنها، والمقصود بالتحديد القانوني للمسؤولية وضع حد أعلى وتسقيف مبلغ التعويض يلتزم به الناقل إذا تترتبت مسؤوليته مع عدم إلزامه بأكثر من ذلك، وتعتبر واقعة التحديد موازنة بين الناقل والشاحن، ولهذا يجب مراعاة كل طرف.

حيث جاء في نص المادة(805) تقنين بحري جزائري المعدلة بقانون 98-05 السابق الذكر، على أن "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 التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كليو غرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى

¹- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 391.

²- عادل علي المقدادي، مرجع سابق ص153.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أوفي الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري.

وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى. يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ملغرام ونصف من الذهب على أساس تسعة مائة من الألف في النهاية. ويمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بالحكم".

استنادا لهذه السند من القانون البحري الجزائري فإن المشرع سنّ شروطا وقواعد بتحققها يستطيع الناقل البحري تحديد مسؤوليته ويكون التحديد حسب اختلاف حالة الضرر.¹

ولهذا ستناول في هذا الفرع شروط الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية (أولا) وتحديد الحد الأقصى للتعويض (ثانيا)

أولا: شروط الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية.

سنّ المشرع الجزائري شروطا محددة وذلك لاستفادة الناقل البحري من الحد الأقصى للمسؤولية في حالة وقوع ضرر للبضاعة وتتمثل هذه الشروط في حالة عدم تصريح الشاحن أو وكيله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذلك عدم كتابة هذا التصريح في سند الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، وفي هذه الحالة لا تقع مساءلة

¹ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 87.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

الناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار التي تلّم بالبضائع إلا بمقدار يعتبر الحد الأعلى في حالة حدوث أضرار للبضائع التي بصدد النقل وتوفر الشروط التي سبق ذكرها. فمهما بلغت قيمة البضائع الهالكة فالناقل لا يتعدى المبلغ المحدد في المادة 805 في حالة التعويض، وهذا بتوفر الشروط التي نصت عليها المادة المذكورة آنفاً، حيث أن المشرع الجزائري لم يأخذ بمبدأ التحديد القانوني بصفة مطلقة إلا أنه وضع ضوابط وشروط معينة في حالة تحققها نصل إلى ما يعرف بالتحديد القانوني للمسؤولية.¹

ثانياً: تحديد الحد الأقصى للتعويض

أ- الحد الأقصى في حالة هلاك أو تلف البضاعة.

وضع المشرع الجزائري مقدارا لتحديد مسؤولية الناقل البحري المترتبة عن هلاك وتلف البضائع وعن الخسائر التي لحقت بالبضاعة، وذلك بمبلغ لا يزيد عن 10.000 وحدة حسابية² عن كل طرد³ أو وحدة شحن⁴ أخرى، وفيما يخص وزن البضاعة فيكون تحديد المسؤولية بمبلغ لا يزيد عن 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام أصيب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة.

أما فيما يخص اتفاقية هامبورغ فقد تناولت الفقرة (أ) من المادة السادسة الحد الأعلى لمسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف البضاعة وقدرته بما يقارب 835 وحدة حسابية عن الطرد الواحد، أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد من الوزن القائم للبضاعة عند الهلاك أو التلف أيهما أكبر وهذا ما نصت عليه

¹ - رشيد الواحد، مرجع نفسه، ص 87.

² - يقصد بالوحدة الحسابية التي ورد ذكرها 805 تقنين بحري أن المشرع الجزائري حددها ب 65.5 ملغرام من الذهب بحجة أنها قابلة للتحويل ولهذا ربط تحديد المسؤولية بقيمة الذهب المتغير أسعاره حسب مؤشرات البورصة الدولية ويتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية لتقلبات اقتصادية عديدة وخاصة في حالة الدعوى القضائية.

³ - يقصد بالطرد أن البضاعة تحزم في حزمة واحدة أو تغلف بكيس كرتوني أو توضح في صندوق ويعتبر كل طرد وحدة شحن قائمة بذاتها مع ذكر عددا في وثيقة الشحن.

⁴ - يقصد بوحدة الشحن: "وحدة الوزن أو الكيل أو الحجم أو المقاس والوحدة تخص البضاعة التي يتم شحنها صبا من غير تغليف".

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

الفقرة السالفة الذكر على أن: "تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة(5) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر".¹

أما في معاهدة بروكسل 1924 في مادتها الرابعة فقرة 5 فإن تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها قدر بما يزيد عن مائة جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل قيمتها بعملة أخرى، حيث نجد أن الاتفاقية اختارت ضابط الوحدة أو الطرد.²

ب- تحديد التعويض عن التأخير في التسليم.

قام المشرع الجزائري بتحديد وتسقيف الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه بين الطرفين أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يقوم بتسليم البضائع فيه بمبلغ يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة جزاء تأخير تسليم البضائع في وقتها المحدد أو المعقول على أن ألا يتجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بمقتضى عقد النقل البحري، وهنا نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يعتمد على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى في تحديد التعويض عن التأخير في تسليم البضائع، وإنما اعتمد على أجره النقل.³

وكذلك الأمر بالنسبة لاتفاقية هامبورغ التي تعتبر مرجعا لمثل هذه الحالات في تحديد المسؤولية، وهذا ما جاء في البند(ب) من المادة السادسة فقرة أولى على أن: "تحدد مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام المادة الخامسة عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع عقد النقل البحري للبضائع". ففي هذا البند نجد أن الحد الأعلى للتعويض عن التأخير في تسليم البضاعة يتحدد بضعفي ونصف لأجره

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 150.

² - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 148.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 300.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة عن وقت التسليم، لذلك إذا افترضنا أن أجرة النقل عن هذه البضائع المتأخرة كان 1000 جنيه فإن مقدار الحد الأقصى يكون 2500 جنيه.¹

وجاء في المادة (240) فقرة 3 من القانون البحري المصري بأنه "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضاعة أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 من المادة (233) من هذا نفس القانون". ويُفهم من هذا النص أنه في حالة التأخير لا يجوز مجاوزة مقدار التعويض للبضاعة أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض.²

ج- الحد الأقصى في حالة النقل بالحاويات.

بناء على ما ورد في نص المادة 805 المذكورة أعلاه فقد عرف النشاط البحري وسيلة جديدة لعملية الشحن وهي ما تعرف بالحاوية³ وقد تحتوي الحاوية الواحدة على مجموعة من الطرود، بحيث يُعتمد على استخدام الحاوية في شحن البضائع ونقلها للتخفيف من مخاطر النقل وسلامة البضاعة وتستعمل الحاوية لعدة مرات، غير أنّ استعمالها يشكل صعوبة في احتساب التعويض لذلك هل تعتبر الحاوية بما تحتويه طردا واحدا أم يعتبر كل طرد يوجد في الداخل طردا مستقلا.⁴ لذلك نجد أن فقرة (2) من المادة 6 عالجت هذا الشأن وذلك بالرجوع لوثيقة الشحن فإذا تناولت هذه الوثيقة بيانا ينص على أن البضاعة المشحونة هي حاوية واحدة فإن هذه الأخيرة تعتبر طردا واحدا عند حساب التعويض وهنا تعتبر خسارة للشاحن، لأنها قد تشمل عدة طرود وهذا ما يدفع إلى مساءلة الناقل عن فقدها عند تعويض قد لا يساوي قيمة الطرود التي بداخل الحاوية فإذا كانت الحاوية تحوي خمسين طردا فإنه يجب الأخذ بعين الاعتبار عدد الطرود التي

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 296.

² - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 380.

³ - المقصود بالحاوية هي عبارة عن أوعية أو صناديق كبيرة تتفاوت في حجمها تستعمل في تجميع البضائع بداخلها مغلقة أو سائبة صالحة للاستعمال عدة مرات.

⁴ - شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 227.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

بداخلها بالإضافة للحاوية إذا كانت مقدمة من الشاحن نفسه أما إذا كانت الحاوية مقدمة من طرف الناقل فلا يتم احتسابها عند التعويض".¹ لذلك يمكن القول بأن التحديد القانوني لمبلغ التعويض هو عبارة عن وضع ذمة مالية خاصة داخل ذمة مالية عامة للمدين بمبلغ التعويض الناتج عن تنفيذ عقد النقل البحري، يحدد مداها بضرب عدد الطرود أو الوزن في الوحدة الحسابية مما يمكن الناقل من معرفة مبلغ التعويض قبل حدوث الضرر ومن ثم التأمين على البضاعة في حدود ذلك المبلغ وهو أمر قد لا يكون في مصلحة صاحب الحق في البضائع لأن التعويض في هذه الحالة قد لا يساوي مقدار جبر الضرر الذي لحقه.²

وخلاصة القول فالتحديد القانوني للمسؤولية حق كفله القانون للناقل وبالتالي لا يجوز له التنازل عنه فيعتبر باطلا وينعدم مفعول كل شرط تعاقدى هدفه المباشر أو غير المباشر تحديد المسؤولية بمقدار يقل عن المقدار الذي حددته المادة 805 إلا في حالة الدائن الأجنبي الذي وضعت له الدولة حدود المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي نصت عليه المادة 805 من القانون البحري فلا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل وهذا حسب نص المادة 808 من القانون البحري الجزائري³، وهذا ما يحدث في حال النقل البحري الدولي للبضائع بأن تكون قوانين الدولة التي ينتمي إليها المضرور الذي يطالب بالتعويض، فنجد أنها قد وضعت حدودا لمسؤولية الناقل أقل مقدار من الذي نص عليه القانون البحري الجزائري وهنا لا يلزم الناقل إلا بالمبلغ الأقل لمسؤوليته.⁴

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 152.

² - شهرزاد بن الصغير، مرجع سابق، ص 228.

³ - تنص المادة 808 من القانون البحري على أنه: "لا يلزم الناقل تجاه الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 أعلاه، إلا بالمبلغ الأقل".

⁴ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 303.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.

إن القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية قاما بمراعاة ظروف النقل البحري للبضائع وجعل للناقل البحري حالات و أسباب تدفعه للتحرر من المسؤولية وتتمثل هذه الحالات في حالات الإعفاء القانونية(الفرع الأول)كما أنّ هناك بعض الحالات أجاز فيها المشرع لأطراف العقد الحرية في الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية وهي ما تعرف بالحالات الاتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإعفاءات القانونية من المسؤولية.

من أجل تحقيق التوازن بين طرفي عقد النقل البحري (الناقل والشاحن)، فإذا كانت شروط إعفاء الناقل من المسؤولية باطلة كما هو مقرر في أغلب التشريعات ونصوص الاتفاقيات، فإنّ هذه الأخيرة أعطت أسباب الإعفاء من المسؤولية المقررة من طرف النصوص المذكورة، حتى وإن لم تكن بدون اتفاق بين الطرفين،¹ وتنقسم هذه الأسباب إلى أسباب عامة (أولا) وأسباب خاصة (ثانيا).

أولا: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية.

جاء في كل من القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ السبب العام الذي يعفي الناقل البحري من المسؤولية، ولانتفاء هذه الأخيرة يجب إثبات السبب الأجنبي، وأن هذا الأخير بواسطته تنقطع الرابطة السببية،² وأن السبب العام يختلف حسب اختلاف الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري،³ وتتمثل الأسباب العامة فيما يلي:

¹ - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 114.

² - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 71.

³ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 132.

أ- عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

المقصود بهذا أن السفينة غير صالحة لعملية الملاحة البحرية كونها غير مؤهلة لنقل البضاعة،¹ علماً بأن الناقل قبل بدء الرحلة البحرية يتعهد بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية لدرء المسؤولية عنه، ويتعين عليه لدفع المسؤولية عنه، إثبات أنه قام ببذل العناية الكافية لإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، وأنّ عدم صلاحيتها ظهر أثناء الرحلة مما يجعل هذا السبب يعفيه من المسؤولية.²

ب - الأخطاء الملاحية

وهي تلك الأخطاء الواقعة في قيادة السفينة كقيام الريان بمناورة خاطئة بين السفن أو الخطأ في استخدام الخرائط الملاحية أو عدم غلق فتحات التهوية مما يؤدي إلى تسرب المياه وإتلاف البضاعة. ويكون هنا الخطأ واقع من الريان أو المرشد أو البحارة.³ وهذا ما أكدته معاهدة بروكسل المادة 2/4 (أ) عن هذا النوع من حالات الإعفاء وتشمل "أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة".

ج- العيب الخفي في السفينة

ومعناه العيوب التي لا يكشفها الحذر المعقول من طرف الناقل البحري،⁴ وحسب ما نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 803(ط) من التقنين البحري وجاء فيها ما يلي "يعفى الناقل من المسؤولية... إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ... عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي..."، ولكن لا بد

¹ - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 109.

² - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 72.

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 242.

⁴ - خلفي أمين مرجع سابق ص 110.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

للناقل من إثبات أنه قام بالتزامه بتفقد السفينة إلا أن العيب كان خفي ولا تكشفه الفطنة المعقولة وأحيانا لا يتفطن إليه حتى المحترفين.¹

د- القوة القاهرة

وتتمثل القوة القاهرة في كل حادث مفاجئ وغير متوقع ولا يمكن تفاديه ولا دخل للناقل فيه، مما يجعل التزام الناقل مستحيلا، فهذا الأخير أن يثبت أن الضرر الواقع لم يكن في الحسبان وخارج عن السيطرة كحدوث إعصار أو نشوب حرب مفاجئة أو حصار بحري على ميناء التفريغ أو حدوث حرائق أو تعرض لحالة السرقة... الخ.²

هـ- خطأ الشاحن والعيب في البضاعة ذاتها

تعد الأخطاء التي تصدر من الشاحن، والتي تؤدي إلى هلاك أو تلف البضاعة سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية كأن لا يقوم بالإدلاء عن صفة وحالة البضاعة، وعدم الكشف عن طبيعتها الخاصة كعدم تغليفها وتحزيمها وسوء تعبئتها أو عدم إتقان وضع العلامات.

أما العيب الذاتي الذي يمس البضاعة فيقصد به السبب الذي ينشأ عن طبيعتها الداخلية ويؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل من الناقل.³

و- نقص البضاعة أو عجز الطريق

يقصد به النقص الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها التي تتأثر بظروف نقلها كالنقص في وزنها أو تلف البضاعة وهلاكها بسبب تفاعل بعض مكوناتها ويحدث هذا للبضائع التي تجف وتتبخر مع مرور الزمن بفعل الحرارة أو الرطوبة أو البرودة، وهذا ما يدفع عن الناقل المسؤولية،⁴ وهذا ما أكدته المادة 803 البند ز، كما يلي: "يعفى الناقل

¹-علي البارودي، محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص386.

²- هاني دويدار، مرجع سابق، ص274 .

³- كميلة أعراب، مرجع سابق، ص138،139.

⁴- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص76.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ز - عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر".

ي-إنقاذ الأرواح و الأموال

يتحرر الناقل من المسؤولية إذا أثبت وتبين أن الضرر نتج عن قيامه بالتزام قانوني موجب وعمل إنساني كالمساعدة على إنقاذ أرواح بشرية أو إنقاذ سفينة من الغرق.¹

ثانيا: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية.

وهي الدوافع التي على أساسها يمكن للناقل أن يطلب درء مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة بإثبات أنه قد قام هو ومستخدميه باتخاذ جميع التدابير لتجنب الحادث الذي ألمّ بالبضائع،² وتشمل ما يلي:

أ-تعهد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة.

تناول المشرع الجزائري في المادة 805 تقنين بحري،³ حول إصدار الشاحن لبيانات غير صحيحة في سند الشحن حول طبيعة البضاعة، ونصت كذلك المادة 810 من نفس القانون على أنه "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

وعلى غرار المشرع الجزائري تناول المشرع المصري في قانون التجارة البحرية في المادة(230) على أنه "إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات".

¹ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص72.

² - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 124.

³ - أنظر المادة 805 من (قانون رقم 98-05 مؤرخ في 98/6/25) تقنين بحري.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

فاستنادا لهذه المادة نستنتج أن الشاحن إذا قام بذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع عند تسليمها للناقل، فإن هذا الأخير يتحرر من المسؤولية، ويعفى تماما وتبرأ ذمته منها، ويتماشى هذا الجزاء المدني حتى وإن كان للبيان الغير صحيح أي علاقة بوقوع الضرر ولو كان قد ذكر في وثيقة الشحن لدوافع أخرى سواء جمركية كانت أو مالية من غير قصد غشه للناقل¹.

وإذا رجعنا إلى المادة(753) الفقرة الثانية من التقنين البحري التي نصت بأن "... وإن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن".

فالمقصود من هذا النص أن إعفاء الناقل من المسؤولية يحتج به أمام الشاحن وحده دون الغير حسن النية.²

ب - نقل البضائع على سطح السفينة.

في الأصل أنه لا يسمح للناقل بنقل البضائع على سطح السفينة ويؤدي شحنها بهذه الكيفية إلى مساءلة الناقل عن جميع الأضرار التي قد تصيب البضاعة، حيث جرت العادة أن نقل البضائع هو وضعها في العنابر التي تكون قادرة وآمنة لحفظ البضاعة وثباتها وتوازنها وبقائها على حالتها الطبيعية.³

ويستثنى من ذلك إذا كان هناك اتفاق بين الناقل والشاحن على نقل البضائع على السفينة، وبالتالي لا يمكن مساءلة الناقل عن الضرر الناتج عن نقل البضاعة على سطح السفينة،⁴ وهذا ما أكدته المادة 774 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "... وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك، ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

¹ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 350.

² - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 127.

³ - عباس زياد كامل السعدي، مرجع سابق، ص 272.

⁴ - رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 73.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

وإذا رجعنا إلى القانون البحري المصري أيضا نجد المادة 231 والتي تنص على أنه: "لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل". فالواضح من هذا السند أن الناقل البحري لا يسأل عن الأضرار التي تنتج عن مخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل (النقل على سطح السفينة) إذا رخص له بهذا النوع، فالواجب عليه أن يكون مذكورا في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح، وبالتالي فالناقل يعتبر محررا من المسؤولية في مثل هذه الحالة.¹

ج- نقل الحيوانات الحية

لم يتعرض المشرع الجزائري لحالة نقل الحيوانات الحية كسبب من أسباب الإعفاء القانوني للناقل البحري من المسؤولية.²

خلافًا لما سبق نجد أن القانون المصري أشار إلى هذه الحالة في المادة 232 من قانون التجارة البحرية حول ما يتعلق بنقل الحيوانات الحية بحرا على أنه "لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئا عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو أحد تابعيه".³

¹ - عدلي أمير خالد ، مرجع سابق، ص78.

² - أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري الجزائري، العدد 3، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص212. متاح على الموقع www.asjp.cerist.dz الساعة 5:00 بتاريخ 2022/6/10.

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص359.

الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية.

المقصود بهذا النوع من الإعفاء هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري (الشاحن والناقل) بإدراج شروط في وثيقة الشحن تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي لحق البضاعة المشحونة،¹ فالتشريعات البحرية قررت جواز الاتفاق بين الأطراف حول إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بعد أن كانت باطلة من قبل هذه التشريعات وتتمثل هذه الشروط في حالات معينة.²

وبالتالي يمكننا تقسيم هذه الشروط إلى شروط باطلة (أولا) وشروط صحيحة (ثانيا).

أولا: شروط الإعفاء الاتفاقية الباطلة

قامت المادة (811) تقنين بحري على إلغاء أي شرط تعاقدى الغاية منه تحرير الناقل من المسؤولية التي أقرها القانون على عاتقه، وبالتالي لا يمكن للناقل إدراج أي شرط في عقد النقل البحري لانتفاء المسؤولية الخاصة بالتزاماته سواء كانت تتعلق بالبضاعة أو بالسفينة،³ حيث تنص المادة (811) من التقنين البحري الجزائري على أنه: "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب؛

ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدّد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808؛

¹ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 130.

² - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 99.

³ - أمين خلفي، مرجع سابق، ص 131.

ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع".

أما بالرجوع إلى اتفاقية هامبورغ¹ 1978 فإننا نجد المادة 23 منها تنص على إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية، التي أدرجها الناقل في العقد أو في سند الشحن بغية تحقيق مزايا له، والتي لم توفرها له الاتفاقية، أو التقليل من أعباء ملقاة على عاتقه وضعتها له هذه المعاهدة.²

ثانيا: الشروط الاتفاقية الصحيحة للإعفاء من المسؤولية .

على عكس المادة 811 التي أقرت بعدم جواز الاتفاق فهناك حالات يجوز الاتفاق فيها على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وهذه الحالات محددة كما جاء في نص المادة 812 من القانون البحري الجزائري،³ والتي نصت على أن:

"خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض

كما يلي:

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

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على السطح".

نستخلص من هذه المادة أن المشرع الجزائري أباح للناقل اشتراط إعفائه وتحديد مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة وذلك خلال الفترة الممتدة ما بين استلامه للبضاعة من الشاحن حتى بداية شحنها على ظهر السفينة ويمكن أيضا للناقل أن يشترط

¹ - تنص المادة 1/23 من اتفاقية هامبورغ 1978 على أنه: "كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا أو لاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها، وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلا ولاغياً".

² - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 130.

³ - رشيد الواحد ، مرجع سابق، ص 78.

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة

إعفائه من وقت انتهاء تفريغها على الرصيف الى غاية تسليمها للمرسل إليه، وكذلك إعفائه من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات ونقل البضاعة على سطح السفينة، إضافة إلى إدراج الناقل لشروط تعصمه من المسؤولية بحجة أنه لا علم له بما تحتويه البضاعة إذا كانت محزمة حسب نص المادة(756) من القانون البحري، إلا أن المادة(761) أبطلت الشرط الذي يقضي بعدم علم الناقل بمحتوى البضاعة واعتبرته غير جائز.¹

كما أورد المشرع المصري في المادة (238) قانون بحري مصري على أنه: "يجوز الاتفاق على ما يخالف المادة (236) من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق، بشرط أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه، وبشرط ألا يصدر في سند الشحن، وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك".²

نستنتج من هذا السند القانوني الذي ورد به الاستثناء، والذي يقضي بجواز إعفاء الناقل من المسؤولية على أنه يضع ثلاث شروط لصحته،³ وهي كالتالي:

- أن يكون للنقل طابع استثنائي خاص.
- ألا يصدر عن هذا النقل سند شحن، ويكون هذا الاتفاق عبارة إيصال غير قابل للتداول مع ذكر ذلك فيه.
- ألا يتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو أخطاء تابعيه.

وكذلك نجد أيضا معاهدة بروكسل لعام 1924 التي أباحت للأطراف الاتفاق على شروط الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالنقل ذو الطابع الاستثنائي.⁴

¹ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 270، 271، 272.

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 87.

³ - عدلي أمير خالد، مرجع نفسه، ص 88.

⁴ - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 111.

خاتمة الفصل

نستخلص في الأخير من خلال دراستنا لهذا الفصل أن الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل البحري هو عدم تنفيذه للالتزام المنوط به والإخلال به مما أدى إلى وقوع الضرر الناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه وهذا ما يكلف هذا الأخير بتعويض الشاحن عن الأضرار والخسائر التي تلقاها، غير أنّ القوانين والتشريعات الدولية منحت للناقل وسائل بإمكانه التحرر بواسطتها من المسؤولية ودفعها.

الْخَاتِمَةُ

نستخلص من هذه الدراسة أنّ عقد النقل البحري لا ينتهي، ولا تبرأ ذمة الناقل البحري، إلا بالتسليم القانوني للبضائع إلى المرسل إليه القانوني، فإن الناقل يسلم البضائع كما تسلمها من طرف الشاحن، ففي حالة تلف البضاعة أو هلاكها أو الضرر الاقتصادي الناشئ عن التأخير في التسليم، يعتبر الناقل البحري مسؤولاً تجاه متلقي خدمة النقل البحري، إلا إذا أثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الشاحن أو المرسل إليه، أو إلى حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، وتثير عملية التسليم عدة إشكالات كالتزام في البضاعة، حيث لا يسلم الناقل البضاعة إلى غاية معرفة من له الحق في تسلمها، وكل شرط وارد في سند الشحن من شأنه مخالفة القواعد الآمرة المتعلقة بتنفيذ عقد النقل البحري يعتبر باطلاً، وهذا ما قد يؤدي إلى كساد البضائع، وعليه يجب إعادة النظر في عملية إيصال البضاعة إلى صاحبها في وقتها.


على الرغم من قيام التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية بتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، إلا أن هناك اختلافات فيما بينها، وهذا ما ينتج عنه تنازع القوانين.

إنّ التأخير في تسليم البضاعة يسبب خسائر اقتصادية، ولذلك يجب إيجاد قواعد مشتركة بين الناقل والمتسلّم تطبق على موضوع التأخير.

لذا فقد وجب تركيز الجهود القانونية الدولية والجزائرية، التي من شأنها أن تلزم كلا طرفي العقد، باحترام شروط التسليم القانوني للبضائع، مما يسهل عملية تداول السلع بين الدول.

وفي الأخير نستنتج أنّه على الرغم من كل الجهود المبذولة في مجال تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري، إلا أنّ هذه القوانين بحاجة إلى مراجعة وتعديل من طرف المشرع الجزائري، والانضمام إلى اتفاقية دولية موحدة وجديدة، يتم من خلالها تنظيم جميع المسائل المتعلقة بعملية تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مع مراعاة التطورات الحاصلة في هذا المجال.

لذلك نجد أنّ المشرع الجزائري لم يوفّق في ضبط أحكام الالتزام بالتسليم على النحو الذي يضمن حقوق أطراف العقد، وهذا راجع لخرق قوانين و أحكام قواعد التسليم بين أطراف العقد، وعدم احترام شروط التسليم المنصوص عليها في القانون الجزائري.



قائمة المصادر

والمراجع

أولاً: قائمة المصادر:

أ- الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بسندات الشحن الموقعة بتاريخ 25 أوت 1924 صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم 71/64 المؤرخ في 1964 ج ر
- اتفاقية هامبورغ 1978
- اتفاقية روتردام 2008

ب- التشريع العادي

1-التشريعات الجزائرية

- الأمر 76-70 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريد الرسمية، العدد 29، المؤرخة في 1977/04/10.
- قانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 المعدل والمتمم للأمر رقم 76/4/08 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري.

2- التشريعات العربية

- القانون المصري
المادة 124 من قانون التجارة البحرية المصري.
- القانون الأردني
المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني.

ثانياً: قائمة المراجع:

أ- الكتب

- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 200
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، د ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
- عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006
- علي البارودي ومحمد فريد العريفي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001
- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ط الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، 2001
- محمد السيد الفقي، القانون البحري، د ط ، دار الجامعة الجديدة ،الاسكندرية، 2007.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، د ط ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية،
- مصطفى عباس المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، د ط، العراق، 2021.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط ، دار الجامعة الجديدة للنش، الاسكندرية، 2001.

ب- الرسائل والمذكرات

1. الرسائل

- شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري لدراسة مقارنة، اطروحة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
- مراد بسعيد، عقد النقل البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012.

2. مذكرات

- 1.2. مذكرة ماجستير
- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.
- بن دومية سعدية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية و المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2013
- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري و البضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013
- كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

2.2 ماستر

- حسين شريدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مذكرة لنيل شهادة الماستر ، تخصص قانون اعمال ، كلية الحقوق ، جامعة العربي بن مهيدي ، ام البواقي ، 2014.

ج- المقالات

- حياة حوباد، أثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد 2 وهران، العدد الأول، 2017.

- سليم بودليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة العلوم الإنسانية عدد 46، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2016، www.asjp.ceirst.dz، 25 مارس 2022، 16:30.

- سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد السابع 2018، www.asjp.ceirst.dz ، 20 أبريل 2022، 12:30.

- شيهاب عينونة، تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، جامعة محمد بن أحمد وهران، العدد 33، 2019. www.asjp.ceirst.dz، 25 مارس 2022، 18:30.

- عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة أفاق العلوم، العدد 1، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2021، www.asjp.ceirst.dz، 25 مارس 2022، 16:30.


- عبد الكريم بوقادة، إشكاليات تسليم البضائع من حيث الزمان والمكان على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري، مجلة العالم الدراسات القانونية والسياسية، العدد السابع، جامعة أوبكر بلقايد، تلمسان، 2018، www.asjp.ceirst.dz ، 25 مارس 2022 ، 16:30.
- كميلة أعراب تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو العدد الأول ، 2018، www.asjp.ceirst.dz ، 05 ماي 2022 ، 22:00
- ليندة أكلي، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تيزي وزو، العدد 6 ، 03 ماي 2022 ، 20:19.

المجلات القضائية:


- المجلة القضائية العدد 3 السنة 1994
- المجلة القضائية العدد 1 السنة 1992
- مجلة المحكمة العليا العدد 2 السنة 2011



الملحق رقم 01: سند الشحن

SHIPPER GREAT SPEED LIMITED ROOM 403, 4/F HO LIK CENTRE 66A SHA TSUI ROAD TSUEN WAN NT HONG KONG TEL:00852 65259302		ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER 2M357W	
CONSIGNEE TO THE ORDER OF EURL WALADA CITE DES FERES CHEBAL BT HYDROLIQUE SKIKDA ALGERIA		EXPORT REFERENCES CMA126149240		BILL OF LADING NUMBER GGZ0451477	
NOTIFY PARTY , Carrier not to be responsible for failure to notify EURL WALADA CITE DES FERES CHEBAL BT HYDROLIQUE SKIKDA ALGERIA		 <p>CARRIER: CMA CGM - Société Anonyme au capital de 175 000 000 euros Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 - Telex: 401 667 F B 562 024 422 R.C.S. Marseille</p>			
PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING		
		GUANGZHOU	THREE (3)		
OCEAN VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*		
CMA CGM ALMAVIVA	NANSHA PORT CHINA	SKIKDA PORT ALGERIA			
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPERS LOAD, STOW AND COUNT	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
FSCU6174288 SEAL B1353172 N/M	1 x 40HC	1217 CARTONS 1217CTNS CHAUSSURES ET BOUCLE CONTRACT:CFR SKIKDA PORT L/C NO:LC409/0191/12IR FREIGHT PREPAID	KGS 13500.000	KGS 3950	CBM 68.000
					
1 x 40HC 1217 CARTONS SAY ONE THOUSAND TWO HUNDRED SEVENTEEN CARTONS					
DISCHARGE PORT AGENT: CMA CGM ALGERIA RUE BRAHIM MAIZA EX ILOT DES CHEVERS BP 19 SKIKDA Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2 ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
ADDITIONAL CLAUSES					
1. Said to contain 2. Shippers stow, load and count 3. Cargo at port is at receiver risk, expenses and responsibility 5. FCL 7. THC at destination payable by consignees as per line/port tariff 14. Ground rent/storages costs at POD for Consignee's account according to port rates. 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account. 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if merchant fails to take delivery within 4 months and 21 days from the date of discharge.			194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004. 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge. 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) expressly confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.		
RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All actions against Carrier under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall be brought before the "Tribunal de Commerce de MARSEILLE" and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such action. Actions against the Merchant under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading may be brought before the "Tribunal de Commerce de MARSEILLE" or, in Carrier's sole discretion, in another court of competent jurisdiction. Three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being in triplicate for the carrier of CMA CGM S. A.					
(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)					
PLACE AND DATE OF ISSUE	GUANGZHOU	31 MAY 2012	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM GUANGZHOU as agents for the carrier CMA CGM S. A. Authorized Signature(s)		
SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING					

الملحق رقم 02 اشعار بوصول البضاعة

CMACGM SKIKDA VILLA N°3 BENI MALEK RUE DES FRERES KHALDI SKIKDA Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC:99B0008956 AI:21012495601		
AVIS D'ARRIVEE		
NE ALGERIA		
MALTE		D. Accost: 07/03/2018
SKIKDA/MARINELLE		
Gros: 520		

Art	BL1	Détail BL	size	MarchandiseD1	Colis	Poids	Tare
007-00	GGZ0863541	TCLU4604590	40HC	1TC40' STC SHOES	1 115	7 290,000	3 900,000

Les rubriques de facturation

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	29 000,00
DZA02	FRAIS INTERVENTION AGENCE	3 970,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	2 300,00
DZA05	FRAIS LOGISTIQUE	2 300,00
DZA06	TAXE PEAGE	147,55
DZA07	TAXE BL	1 000,00
VAT00	TVA	7 166,33
Montant=		45 883,88


QUARANTE CINQ MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT TROIS D A ET QUATRE-VINGT HUIT CTS

1USD 114,1900 1EUR= 140,4080



Important:

- 1- Veuillez vous présenter muni du connaissement original (éventuellement endossé par votre banque)
- 2- d'un cheque de caution conteneurs 300 000 DA/20' 600 000 DA/40'
- 3- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.
En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateu
- 4- Cet avis d'arrivée ne tient pas lieu de facture. La facture sera établie au moment de l'échange.
- 5- Les conteneurs CMACGM doivent être restitués au parc SOGEREC
- 6- Les surestaries appliquées des navires accostés après le 1er septembre 2016 :
20'ST :franchise 15jours du 16-40j: 22\$ de 41-60j: 44\$ de 61-90 :60\$ 40'ST : franchise 15jours du 16-40j: 44\$ de 41-60j:88\$ de 61-90j :120\$
20'REF :franchise 5jours du 6-11j :55\$ de 12-30:100\$ de 31-90 :120\$ 40'REF: franchise 05jours du 6-11:110\$ de12-30:200\$ de 31-90j :240\$
20'Spéciaux :franchise 15jours du 16-40j: 33\$ de 41-60j: 44\$ de 61-90 :60\$ 40'spéciaux : franchise 15jours du 16-40j: 66\$ de 41-60j:88\$ de 61-90 :120\$
- 6a- Les surestaries appliquées des navires accostés avant le 1er septembre 2016 :
20'ST :franchise 15jours du 16-45j: 20\$ de 46-60j: 40\$ de 61-90 :60\$ 40'ST : franchise 15jours du 16-45j: 40\$ de 46-60j:80\$ de 61-90j :120\$
20'REF :franchise 5jours du 6-11j :55\$ de 12-30:100\$ de 31-90 :120\$ 40'REF: franchise 05jours du 6-11:110\$ de12-30:200\$ de 31-90j :240\$
20'Spéciaux :franchise 15jours du 16-45j: 30\$ de 31-60j: 40\$ de 61-90 :60\$ 40'spéciaux : franchise 15jours du 16-30j: 60\$ de 31-60j:80\$ de 61-90 :120\$
- 7- Frais de suivi des conteneurs en souffrance:
Tout BL dont les conteneurs ne sont pas restitués dans un délai de 90jours est soumis à une facturation supplémentaire de 10000DHT par quinzaine.
- 8- CMACGM Algérie n'est pas tenue par obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée de ses marchandises.

 E.P. SIKDA	DECLARATION D'ACCIDENT (1)	REF : FORM - ST - 05 - 03
	Parc à conteneur : _____ Magasin : _____ Terre-plein : _____ (2)	

L'agent de l'Entreprise Monsieur : _____
 Fonction : _____
 Signale avoir constaté le : _____ à _____

L'avarie causé à : (1)
 - La marchandise : _____
 - Conteneur N° : _____
 - Entposé au niveau de : _____
 - Appartenant à : (2) : _____
 - Le conteneur objet de l'accident est : visité - non visité (1)

Déclare que l'avarie : (1 et 2)
 - est causé par l'engin N° _____ appartenent à : (2) _____
 - à une origine inconnue .

Circonstance de l'accident : _____

Dégâts apparents causés
 - à la marchandise : _____
 - au conteneur : _____
 - à l'engin : _____
 - Nom du Navire : _____ Date : _____

Visa du Conducteur ou de l'Agent

Visa du Chef de Service

(1) Rayer la mention inutile

(2) Indiquer si possible le propriétaire de la marchandise ou de l'engin

الفهرس

الصفحة	العنوان
	الشكر والتقدير
	الاهداء
	قائمة المختصرات
5-1	مقدمة
34-6	الفصل الأول: تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بتسليم البضاعة
8	المبحث الأول: مفهوم الالتزام بالتسليم في عقد النقل البحري للبضائع
8	المطلب الأول: تعريف التسليم في عقد النقل البحري للبضائع
9	الفرع الأول: التعريف الفقهي
9	الفرع الثاني: التعريف القضائي
10	الفرع الثالث: التعريف التشريعي.
11	المطلب الثاني: أصحاب الحق في استلام البضاعة
12	الفرع الأول: صاحب الحق في البضاعة في سند الشحن الاسمي
13	الفرع الثاني: صاحب الحق في البضاعة في سند الشحن لإذنه (لأمره)
14	الفرع الثالث: صاحب الحق في البضاعة في سند الشحن لحامله
14	الفرع الرابع: صاحب الحق في البضاعة في تعدد نسخ سند الشحن
15	الفرع الخامس: تسليم البضاعة لأمين الحمولة
16	المطلب الثالث: أساس حق المرسل في استلام البضاعة
16	الفرع الأول: موقف الفقه
22	الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري
22	الفرع الثالث: موقف القضاء

24	المبحث الثاني: كيفية التسليم و إثباته
24	المطلب الأول: خطوات عملية تسليم البضائع
24	الفرع الأول: إخطار الناقل المرسل إليه بوصول البضاعة
25	الفرع الثاني: حضور الشخص صاحب الحق في الوقت المحدد
26	الفرع الثالث: فحص البضاعة قبل التسليم
27	المطلب الثاني: تحديد زمان و مكان التسليم
27	الفرع الأول: تحديد زمان التسليم
29	الفرع الثاني: تحديد مكان التسليم
30	المطلب الثالث: إثبات التسليم البضاعة
31	الفرع الأول: إثبات تسليم البضاعة بموجب وثيقة الشحن
32	الفرع الثاني: اثبات تسليم البضاعة بموجب أذون التسليم
34	خلاصة الفصل
64-35	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة
37	المبحث الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
37	المطلب الأول: الخطأ
37	الفرع الأول: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل
39	الفرع الثاني: إثبات الخطأ
39	المطلب الثاني: الضرر
40	الفرع الأول: حالة هلاك البضاعة
41	الفرع الثاني: حالة تلف البضاعة
42	الفرع الثالث: حالة التأخير في التسليم
45	المطلب الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر

47	المبحث الثاني: الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات الإعفاء منه
48	المطلب الأول: الجزاء المترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع
48	الفرع الأول: المسؤولية غير محدودة للناقل البحري للبضائع
49	الفرع الثاني: المسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع
55	المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية
55	الفرع الأول: الإعفاءات القانونية من المسؤولية
61	الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية من المسؤولية
64	خلاصة الفصل
67-65	الخاتمة
73-68	قائمة المراجع
	الملاحق