الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique
Université Akli Mohand Oulhadj - Bouira -
Tasdawit Akli Muḥend Ulḥağ - Tubirett -
Faculté de droit et des sciences politiques
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة أكلي محند أولحاج
-البويرة-
كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

الإطار الموضوعي لعقد النقل البحري بموجب سند الشحن

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص: قانون أعمال

من إعداد الطالبتين:

- **خيتر شهرزاد**
- **العيداوي مريم**

تحت إشراف الأستاذة:

د - شتوان حياة

لجنة المناقشة

د/ شتوان حياة .....مشرفا.

د/ معزوز دليلة .....رئيسا.

د/ بركات كريمة .....ممتحننا.

السنة الدراسية 2023- 2024.

بسم الله الرحمن الرحيم

كلمة شكر

أولا نتقدم بالشكر الله تعالى الذي بنعمته تتم الصالحات

كما أشكر الوالدين الكريمين على كل ما قدموه لنا

بكل فخر و اعتزاز نتقدم بخالص الشكر و التقدير للدكتورة المشرفة

شتوان حياة

أولا على قبولها للإشراف على هذا العمل أشكرها على صبرها و دعمها المتواصل على كل الارشادات و التوجيهات و حرصها على نجاحنا

التي كانت سندا لنا في هذا العمل و لم تبخل علينا بوقتها و جهدها

نسأل الله أن يديم عليها الصحة و العافية و يبارك لها على جهودها و يجزيها عنا خير الجزاء

كما نشكر أساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقبول مناقشة هذه المذكرة.

إهداء

"و آخر دعواهم أن الحمد لله رب العالمين"

الحمد لله على التمام و حسن الختام اللهم لك الحمد و لك الشكر على ما وهبني و على ما وفقني و يسر لي طريق النجاح

إلى من أحمل اسمه بكل افتخار إلى من علمني أن النجاح لا يأتي إلا بالصبر و الاصرار إلى سندي و ملجأي و مأمني إلى والدي العزيز رزقه الله العافية وبارك لي في عمره

إلى من جعل الجنة تحت أقدامها و أنارت طريقي بدعائها إلى من زرعت القوة و الثبات أمام كل عقبة تواجهني إلى أمي العزيزة اللهم أسعدها و أرزقها بركة في عمرها

إلى كتفي الثالث الذي لا يميل إلى اخواتي "منال" و "سلمى" إلى أخي دمت سندا لي

إلى رفقاء السنين و أصحاب الشدائد "أم الخير" و "وزنة" إلى رفيقتي في هذا العمل "مريم"

إلى الدكتورة شتوان حياة التي كانت مصدر إلهام و دعم لنا خلال مسيرتنا إلى كل الاساتذة الذين كانوا عونا لنا و إلى كل من ساهم في نجاحي

شهرزاد

إهداء

سبحان الله الذي كان سببا في النجاح و التوفيق الذي خلقنا و أنار لنا السير في الطريق المستقيم

أهدي ثمرة جهدي إلى نفسي الطموحة أولا ثم إلى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة دمتم لي سندا.

إلى قدوتي و محفزتي، مصدر تفاؤلي و أملي في الحياة، من كان دعاؤها سر نجاحي و حنانها بلسم جراحي أمي ثم أمي ثم أمي.

إلى ضلعي الثابت الذي لا يميل أبي الغالي .

إلى من وهبني الله نعمة وجودهم في حياتي، من رزقت بهم سندا و ملاذي الأول و الأخير من هم أنس عمري و مخزن ذكرياتي إخوتي "عبد الكريم، آدم" .

إلى رفيقات المشوار من تطيب الأوقات بصحبتهم، من تذوقت معهم أجمل اللحظات: "شهرزاد، وزنة، أم الخير، منال، سعيدة، إكرام" كنتم خير رفيق و نعم الصديق.

إلى اليد التي لم تبخل بالعطاء يوما و لم تتردد بتقديم يد العون و لو للحظة الدكتورة المشرفة أستاذتي "شتوان حياة" .

إلى كل من كان لهم أثر على حياتي، وكل من أحبهم قلبي و نسيهم قلمي

"العيداوي مريم"

قائمة المختصرات:

ق م ج: القانون المدني الجزائري.

ق ت ج: القانون التجاري الجزائري.

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

ج ر: الجريدة الرسمية.

ب ط: بدون طبعة.

ب ب ن: بدون ذكر بلد النشر.

ص: الصفحة.

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.

مقدمة:

ظهرت الأنشطة البحرية منذ القدم بظهور الملاحة البحرية و مع مرور الوقت تم وضعها في إطار قانوني، حيث يعتبر القانون البحري من القوانين الحديثة التي تتطور بالتزامن مع تطور المجتمع الاقتصادي بصفة خاصة، و يعود سبب ذلك لتقدم و تطور أساليب التجارة و الملاحة البحرية، حيث ينظم القانون البحري المبادلات التجارة البحرية بين الدول نتيجة لاعتبارات اقتصادية عديدة و ذلك لتوفير المواد الخام، وتحسين مستوى الإنتاج و توفير السلع الاستهلاكية و المواد الأساسية، بالإضافة إلى تلبية احتياجات الدول لتغطية احتياجاتهم الخاصة.

تعتمد المبادلات التجارية بين الدول بشكل رئيسي على تحويلات البضائع من دولة إلى أخرى، ويلعب النقل دورا ضروريا لتحقيق التوازن الاقتصادي بين الدول، و هو الوسيلة الاساسية و ذات أهمية لتنمية العلاقات بين الدول و الشعوب في مختلف المجالات الاقتصادية و الاجتماعية، لذلك ظهرت وسائل حديثة لنقل البضائع و الأشخاص بعدما كان استعمال وسائل بدائية كعربات التي تجرها الحيوانات و القوارب و المراكب الشراعية كوسائل لنقل، إلا أن تطور العلاقات و توسيع مجال التجارة الدولية عرف النقل سواء عن طريق البر أو البحر أو الجو تطورا شاسعا من خلال تنوع و عصرنه وسائله.

يعدّ عقد النقل البحري من أهم العقود التي تساعد و تحقق التكامل الاقتصادي و تدعم البنية الاقتصادية للتجارة الخارجية الدولية، كما أنه من أكثر العقود استخداما في مجال التجارة الدولية، بالنظر لما تمتع به السفن الحديثة من سعة الاستيعاب و المتانة و السرعة التي قد لا تتوفر في وسائل أخرى. ترتبط عملية النقل عن طريق البحر كوسيلة مادية بتصرف قانوني هو إبرام عقد النقل و الذي يتم بصوريتين إما بموجب مشارطة الإيجار أو إما بموجب سند الشحن، بحيث يقع محل العقد بموجب سند الشحن على البضاعة المراد نقلها وليس على السفينة.

يتم إبرام عقد النقل البحري بين الطرفين الأصليين، الناقل و الشاحن بموجب سند الشحن، و يترتب التزامات على عاتق كل واحد منهما.

إلا أن تطور عقود النقل البحري أدى إلى ظهور أطراف أخرى لم تكن معروفة سابقا، كما أنه يؤدي إلى وجود بعض التشابك و التداخل بين الأطراف، و أصبح عقد النقل البحري يتضمن الكثير من البنود التي توحي بطابع الإذعان فيها مما يترتب على تمادي الناقل إلى استمرار في إدراج شروط تخدم مصالحه و إعفاءه من المسؤولية الضرر الحاصل، مما يؤدي إلى اختلال التوازن في الحقوق و الالتزامات بين أطراف العقد و وضع شروط لا تخدم الشاحن كطرف ثاني في العقد مما يثير إلى احتجاجات هذا الأخير والمطالبة بحماية مصالحهم.

ظهرت العديد من المؤسسات الدولية و الوطنية للتحقيق التوازن بين حقوق و التزامات الأطراف و محاولة توحيد شروط عقود النقل الدولي عن طريق البحر من خلال سن قانون يسمى **قانون هارتر الأمريكي لسنة 1893**[1] بالولايات المتحدة الامريكية، و يعد أول قانون يلغي شرط الإهمال Négligence clause الذي يعفي الناقل من المسؤولية في وثيقة الشحن، و عن كافة الأخطاء الملاحية و التجارية، و ليس للشاحن إلا القبول بذلك للاستفادة من الخدمة التي يقدمها الناقل، و قد شكل هذا القانون مصدرا لضبط الممارسات المرتبطة بالتجارة البحرية[2].

بعد صدور قانون هارتر تم إبرام أول معاهدة دولية ذات طابع إلزامي تحت مسمى المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المعروفة **بقواعد لاهاي**، و التي منعت

[1] هو قانون فيدرالي صدر في 1893/02/19 بالولايات المتحدة الأمريكية سمي **بالهارتر أكت** HARTER ACT نسبة إلى مقترحه على مجلس الشيوخ، و هو كان نتيجة نضال كبير من الشاحنين ضد شروط الإعفاء من المسؤولية، باعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك كانت من دول الشاحنين، أنظر بسعيد مراد، ص3.

[2] بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون أعمال، قسم الحقوق، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2021، ص 02.

الناقل من إدراج أي شرط يعفيه من المسؤولية، غير أن هذه القواعد لم تحز على النجاح المأمول، حيت أدت إلى عرض الأمر على مؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1922، و انتهى بالتوقيع على معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل سنة 25 أوت 1924 لذلك أصبحت معاهدة بروكسل إحدى القواعد الالزامية التي لا يجوز للأطراف الاتفاق على خلافها[1].

كان الهدف الاساسي لمعاهدة بروكسل هو توحيد و تنظيم نقل البضائع عن طريق البحر، فذلك لم يمنع من الاحتجاجات ضد أحكام المعاهدة، مما استدعى إلى انعقاد **مؤتمر هامبورغ سنة** 1978 تحت إشراف الأمم المتحدة التي حاولت من خلالها التأسيس لنظام مخالف لمعاهدة بروكسل تفاديا لبعض النقائص و إعادة توازن المصالح في العلاقة بين الشاحنين و الناقلين خاصة بسبب الخطأ الملاحي و الإهمال المفترض[2]، بعد عدة سنوات سعت بعض الدول إلى سن إطار قانوني أخر جديد موحد لتنظيم عقد النقل عن طريق البحر جزئيا أو كليا و ذلك طبقا **لقواعد روتردام** المصادق عليها سنة 2008 التي وضعت أحكام قانونية مفصلة و منظمة لجميع الحالات[3].

تعتبر الجزائر من أكبر الدول الساحلية في إفريقيا و يمتد شريطها الساحلي إلى أزيد من 1200 كلم كما أنها تتميز بكثافة الموانئ البحرية واعتمادها على المبادلات الخارجية بموجب عقود النقل البحري، التي من خلالها انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل لتسيير

---

[1] معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1937، بعد أن استوفت عدد توقيعات اللازمة و هي عشرين توقيع، و عدلت بموجب بروتوكول لسنة 1968 و الذي دخل حيز التطبيق 23 جوان 1977، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، و يبلغ عدد الدول الاعضاء في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة، وانضمت الجزائر إليها دون تعديلاتها بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج ر عدد 28 سنة 1964.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر. و الموقعة بتاريخ 31 مارس 1978، و التي دخلت حيز التطبيق بتاريخ 01 نوفمبر1992 بعد توقيع عشرين دولة عليها، و تعرف هذا الاتفاقية بقواعد هامبورغ.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، موقع عليها بتاريخ 23 سبتمبر2009 بمدينة روتردام في مملكة هولندا، وتعرف بقواعد روتردام لسنة 2008.

نشاطها البحري و وضع قوانين منظمة لذلك، خاصة بعد سنة 1976 حيث صدر أول قانون لها ينظم نشاطات الملاحة البحرية بموجب الأمر رقم 76-80[1]، إلا أنه بعد التحولات التي عرفتها الجزائر تم إعادة النظر فيه و تعديله بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 تماشيا من التحولات السياسية والاقتصادية التي عرفتها البلاد آنذاك، وكان اخر تعديل بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 2010 حيث مس هذا التعديل لستة مواد من أصل 78 مادة قانونية منظمة لنقل البحري[2].

يبرم عقد النقل البحري بين طرفين هما الناقل le transporteur و هو الطرف الذي يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه و نقلها من ميناء لأخر و يتم التعرف على هويته بالرجوع لوثيقة الشحن. و الشاحن le chargeur هو الطرف الذي يقدم إلى الناقل أو ممثله البضاعة بكافة بياناتها مقابل استصدار الناقل وثيقة الشحن. المرسل إليه le destinataire هو الطرف المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع و ذلك دون أن يكون طرف منشأ في العقد، قد يكون معروف وقت إبرام العقد كما قد يكون مجهولا، ذلك أن عقد النقل بموجب سند الشحن ينشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو لحامل أي أن يترتب حقوق للمرسل إليه[3].

يعد عقد النقل البحري عقد رضائي و لا يشترط لانعقاده شكلا خاصا إلا أنه يشترط الكتابة لإثباته، نظرا لما يتضمنه من بيانات تفصيلية عن كل من البضاعة و مواعيد النقل و مقدار الأجرة المتفق عليها و غيرها. كما يعتبر عقد النقل البحري من عقود الإذعان لكونه شحن البضاعة لدى الناقل له خطوطه و شروطه المنظمة و المحددة التي لا يقبل تعديلها

[1] أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، الصادر في 10 أفريل 1977.

[2] قانون رقم 98-50 مؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 11 الصادر في 25 يونيو 1998، والمعدل بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت 2010، ج رعدد 46، الصادر في 18 أوت 2010.

[3] بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في الحقوق، فرع قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، 2011-2012، ص 8.

أو مناقشتها. و عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبيين، يترتب عليه التزامات لكلا الطرفيين، يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة المحددة في الزمان و المكان المتفق عليهما، كما أنه الملتزم الأصلي لدفع أجرة النقل، أما الناقل فهو ملزم بالتنفيذ جميع الالتزامات المكرسة في وثيقة الشحن التي وضعها و نقل البضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه.

يعتبر النقل البحري من العقود الحيوية للاقتصاد الدولي عامة والاقتصاد المحلي خصوصا بالنسبة للدول النامية حيث يتيح تحريك البضائع بكميات كبيرة و بطريقة فعّالة مع انخفاض التكلفة، كما يساهم في تنظيم و تشجيع هذا القطاع من خلال وضع أحكام تحفز التجارة و تحمي المصالح الوطنية بالدرجة الأولى.

و من هذا المنطلق و نظرا للأهمية البالغة للموضوع، وما يثيره من تحديد طبيعة أحكامه القانونية كعقد سواء من خلال التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية، و خصوصا الالتزامات الناشئة عنه، أي أننا نهتم في موضوعنا هذا بالعناصر الجوهرية الموضوعية للعقد دون الإجرائية من تحريك للمسؤولية أو طرق تسوية النزاعات الناشئة وهي مجال أخر للدراسة وعليه نطرح لإشكالية التالية :

كيف يتم تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن؟

للإجابة على الإشكالية التي أثارها موضوع الدراسة اتبعنا منهجين المنهج التحليلي و ذلك بتحليل بشكل أساسي لما جاء به التشريع الوطني لتنظيم و تسيير مثل هذه العقود و نقانتها عند الضرورة بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بذلك، وأيضا المنهج الوصفي لتحديد كل من التعاريف المخصصة لعقد النقل البحري بموجب سند الشحن من جانب الفقه و التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، و معرفة خصائصه الجوهرية التي يتميز بها، و تحديد الالتزامات كل من أطراف المنفذة للعقد.

من خلال ما سبق تم تقسيم موضوع عقد النقل البحري بموجب سند الشحن إلى فصلين نحصر الاول في الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري و نكرس الثاني لشرح الالتزامات الناشئة عن هذا العقد.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري

يعتبر النقل البحري من الوسائل النافعة والحيوية للاقتصاد العالمي عامة والاقتصاد الداخلي خاصة، حيث يتيح لدولة تداول البضائع بكميات كبيرة و بطريقة فعالة من حيث التكلفة كما يساهم الى تنظيم و تشجيع هذا القطاع من خلال وضع أحكام تحفز التجارة و تحمي المصالح الوطنية و الدولية، ويكون ذلك بإبرام عقود تخدم النشاط البحري والملاحة البحرية، ومن العقود التي تخدم هذه الأخيرة عقد النقل البحري الذي يعدّ من العقود المنظمة و المقننة في التشريع البحري، و له أهمية كبيرة في الواقع العملي نظرا لدوره في ربط الدول و تسهيل عملية نقل البضائع.

اهتم المشرع الجزائري بتنظيم أحكام خاصة بهذا العقد على أساس أن الدولة الجزائرية تعتمد بشكل كبير على الاستيراد والذي يتم غالبا عن طريق البحر بسبب البيئة المهيأة لذلك، حيث يستخلص من أحكام القانون البحري الجزائري بأن المشرع كان مدركا لمدى ارتباط بلاده بالعالم الخارجي و مؤمن بضرورة حماية المؤسسات البحرية و الموانئ الوطنية و حماية جميع الاطراف التي تدخل في تنفيذ العقد.

لذلك نتقدم في هذا الفصل لدراسة عقد النقل البحري بأحكامه الخاصة، و الذي ينقسم بشكل رئيسي إلى مبحثين: يخصص المبحث الأول لمفهوم عقد النقل البحري و تحديد كل جوانب العقد و الأطراف المنفذة له، و نكرس الثاني لإثبات عقد نقل البحري بموجب سند الشحن.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري

يقوم عقد النقل البحري بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من نقل و تبادل للسلع بين مختلف الجهات المعنية، فهذا النشاط لا يتوقف في حدود الدولة الواحدة و إنما يشمل أقاليم الدول الأخرى، حيث تجدر الإشارة في هذا المبحث إلى تعريف عقد النقل البحري و تحديد عناصره الجوهرية (المطلب الأول)، و تحديد الأطراف التي تدخل في العلاقة العقدية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف و خصائص عقد النقل البحري

يكتسي عقد النقل البحري أهمية كبيرة كعنصر في مجال النقل وهذا ما دفع بالمجتمع الدولي إلى السعي لتوحيد أحكامه، إلا أن هناك اختلافات كبيرة في تعريف عقد النقل البحري، وهذا ما سنتعرف عليه من مختلف التعاريف المقدمة، سواء من قبل الفقه أو من قبل التشريعات الوطنية، وحتى من خلال الاتفاقيات الدولية (الفرع الاول)، بالإضافة إلى ذلك فإن عقد النقل البحري له خصائص يتميز بها عن سائر العقود الأخرى (الفرع الثاني)، وتستخلص في الأخير ما يميزه عن عقود مشابهة له (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

يعد عقد النقل البحري من أكثر العقود التي لقت اهتماما كبيرا من قبل المجتمع الاقتصادي عامة و البحري خاصة، إلا أنه لم يحظ بتعريف موحد سواء من قبل الفقه أو من قبل التشريع الوطني أو حتى الاتفاقيات الدولية رغم سعي المجتمعات الدولية على توحيد أحكامه.

سنتطرق في هذا الفرع إلى تقديم التعاريف الخاصة بعقد النقل البحري طبقا للفقه (أولا)، ثم التشريع الوطني(ثانيا)، والاتفاقيات الدولية (ثالثا).

أولا: التعريف الفقهي

لقد اختلف الفقهاء في إعطاء تعريف موحّد لعقد النقل البحري للبضائع بالرغم من أن أغلب التعريفات تلتقي في جملة من خصائصه و مميزاته، فقد عرفه مصطفى كمال طه على أنه: "**العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى أخر لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن**"[1].

وعرفه البعض الآخر كما يلي: "**هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء أجرة معلومة و أنه "عقد بين طرفين هما الشاحن الذي يقدم البضاعة المطلوب شحنها و يقوم بدفع أجرة الشحن و الناقل الذي يقوم بنقل البضائع التي يسلمها له الشاحن، وقد تكون في صورة سند سحن كما قد يكون في شكل مشارطات في تأجير السفينة** ".

وعرفه الدكتور هاني دويدار على أنه: "**عقد النقل البحري للبضائع هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان البضائع بطريق البحر مقابل أجرة** "[2]، وعرفه الدكتور أحمد محمود على أنه :" **عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا لسفينة أو مجهزها أو مستأجرها بأن بنقل شحنة ما من ميناء إلى آخر مقابل أجرة** "[3].

وأعتبره الدكتور جيون بلوتي (Jean Belloti) بأن عقد نقل البضائع بحرا هو عقد يعهد الشاحن (الشاحن أو المساعد) بموجبه إلى الناقل البحري بسلعة يتعين نقلها، مقابل أجرة نقل تسمى (أجرة الشحن)[4].

---

[1] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، 95.

[2] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 239.

[3] بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 15.

[4] المرجع نفسه، ص 16.

كما يظهر من التعاريف، أنها تركز على العناصر الأساسية للعقد، بما في ذلك الاتفاق بين الشاحن و الناقل، و الذي يتضمن التزام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول مقابل أجرة ذلك، غبر أنها لم تحدد أطراف تنفيذ العقد، على الرغم من أن العقد موقع فعليا بين الناقل و الشاحن، و لكن غالبا ما يتدخل طرف ثالث و هو المرسل إليه بصفة شخص آخر[1].

ثانيا: التعريف القانوني

وردت عدة تعاريف بصفة عامة في التشريع الجزائري وبصفة خاصة في القانون المدني و التجاري و بالأخص في القانون البحري، و بما أن عقد النقل البحري للبضائع يكون فيه غالبا طرف أجنبي و يقع بين دول مختلفة حيث سعت العديد من الاتفاقيات الدولية لتنظيمه في سبيل توحيد قواعده:

1- وفقا للنصوص الوطنية:

أ- القانون المدني و التجاري:

تعتبر عملية النقل بشكل عام على أنه اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص بنقل أو تغيير مكاني لشيء، أي نقله من مكان لأخر، حيث يتضمن العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص اخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما وهذا ما تضمنته المادة 54 ق م ج [2]، أما بالنسبة للقانون التجاري فيعتبر عقد النقل على حسب المادة 36 ق ت ج على أنه **(عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل**

[1] بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 15-16.

[2] الامر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية العدد 31 الصادر بتاريخ 13 ماي 2007.

شخص أو شيء إلى مكان معين)[1]. كما يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده و ذلك طبقا لنص المادة 38 ق ت ج[2].

ب- القانون البحري:

عرفت المادة 738 من القانون البحري الجزائري عقد النقل البحري كما يلي: " **يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء أخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة**" [3]، كما وضحت المادة 739 الفقرة 1 ق ب ج يدلة تنفيذ عملية النقل بنصها:"**يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه أو الى ممثله القانوني**"[4].

من خلال تعريف التشريع البحري لعقد النقل البحري يتضح أنه عقد ملزم لجانبين و ذلك بالتزام الناقل بنقل البضاعة محل العقد من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، و التزام الشاحن بدفع أجرة النقل، كما يمكن أن تنتقل هذه الأخيرة على عاتق المرسل إليه الذي يعتبر طرفا ثالثا في العقد.

2- وفقا للاتفاقيات الدولية:

أ- قواعد روتردام 2008:

تم تعريف عقد النقل البحري بالنسبة لقواعد روتردام و التي عرفته في نص المادة الأولى، بأنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان لأخر مقابل تكاليف النقل، كما

---

[1] الأمر رقم 75- 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101 الصادر في 19 ديسمبر 1975 المعدل والمتمم.

[2] المادة 38 من الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، سالف الذكر.

[3] المادة 738 من الأمر رقم 75- 59 المتضمن القانون التجاري، السالف الذكر.

[4] المادة 739 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، سالف الذكر.

يجب أن ينص العقد على النقل بحرا و يجوز أن ينص النقل بوسائط أخرى إضافة إلى النقل البحري[1].

كما تعمل قواعد روتردام على توسيع فترة النقل و ذلك طبقا لنص المادة 12 فقرة 1، و بالتالي توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل. و تبدأ عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة، بغرض نقلها و تنتهي عند تسليم البضائع، أي من مخازن الشاحن إلى مخازن المرسل إليه. كما تتضمن الاتفاقية أيضا على قاعدة بموجب المادة 05 مفادها أن الاتفاقية تنطبق على كل عقد نقل البضائع عن طريق البحر بين دولتين مختلفتين و توافرت أحد الشروط الاتية:

- إذا كان التسلم أو التسليم المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة.
- إذا كان ميناء التحميل أو التفريغ المعين واقعا في دولة متعاقدة. و لاعبرة فيما يتعلق بتحديد نطاق تطبيق الاتفاقية بجنسية السفينة أو بجنسية أي شخص له شأن فبع فد النقل.

نستدل من خلال المادة 05 من قواعد روتردام أن هناك تطبيق عام مزدوج لهذه المعاهدة حيث أنها تحكم عملية النقل التي تتم كليا أو جزئيا عن طريق البحر، فإذا كان النقل كليا عن طريق البحر تنطبق الاتفاقية إذا كانت موانئ التفريغ تقع في دولتين متخلفتين، و مع ذلك إذا كانت الحمولة تتضمن جزءا و جزء الأخر عن طريق البر فهنا يجب استعمال الضابط المزدوج، أي أن موقع الاستلام و موقع التسليم في دولتين مختلفتين و ميناء الشحن و ميناء التفريغ في دولتين مختلفتين، على أن تكون إحدى هذه الأماكن واقعة في دولة منظمة للمعاهدة، بغض النظر عن جنسية السفينة و جنسية الاطراف[2].

[1] المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا السالفة الذكر.

[2] قماز ليلى إلدياز، قواعد روتردام نقل بحري بطابع متعدد الوسائط، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 3، ص 28.

ب- اتفاقية هامبورغ 1978:

تنص المادة 02 فقرة 1 على أن الاتفاقية تحكم فقط نقل البضائع عن طريق البحر أنه لكي تنطبق أحكامها يجب أن يكون النقل بين بلدين مختلفين، وهو ما يعدد الظروف المحددة التي ينطبق فيها أحكامه، كما تنطبق عندما يقع ميناء الشحن أو أي ميناء التفريغ المحدد في العقد الدولة المتعاقدة، أو عندما يكون سند الشحن أو أي مستند أخر يثبت عقد النقل البحري قد تم في الدولة المتعاقدة، أو عندما ينص سند الشحن أو أي مستند أخر يثبت عقد النقل البحري على أن نصوص الاتفاقية هي التي تطبق على العقد[1].

و يتبين من هذه الأحكام أن اتفاقية هامبورغ توسع نطاق تطبيق أحكامها على عكس اتفاقية بروكسل التي تحصر نطاق التطبيق في ضرورة إصدار سند الشحن. و في إحدى الدول المتعاقدة، يعني ذلك أن الاتفاقية تنطبق على جميع عقود النقل البحري، سواء كانت مثبتة في سند الشحن أو في أي وثيقة عقد النقل البحري[2].

جـ- اتفاقية بروكسل 1924:

عرفت اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 و التي انضمت إليها الجزائر في 13 أفريل 1964، حيث تم تعريف عقد النقل البحري طبق لنص المادة الأولى الفقرة ب على أن:"**عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون بسند النقل البضائع بحرا، و كذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة بسبب مشارطه إيجار السفينة ابتداءا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن**"[3].

---

[1] المادة 2 فقرة الأولى من الاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر و تعرف بقواعد هامبروغ السالفة الذكر.

[2] سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة قسنطينة 1، مجلد أ، عدد 42، 2014، ص 517.

[3] المادة 1 فقرة ب من الاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 السالفة الذكر.

لا تطبق أحكام هذه المعاهدة إلا على النقل البحري بموجب سند الشحن دون التعرض للعقود الخاصة بإيجار السفينة، كما يكون لطرفين بعد ذلك مطلق الحرية في كتابة ووضع الشروط و الاتفاقيات التي يرغبون فيها في سندات الشحن.

كما تنص معاهدة بروكسل أيضا على قواعد إلزامية لا يجوز مخالفتها، خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، و تحقيقا لهذه الغاية تنص القواعد الاساسية على مسؤولية الناقل من ناحية، و من ناحية اخرى إعفاء الناقل من المسؤولية في ظروف معينة و قصر مسؤولية على مبالغ محددة و ذلك وفقا للمادة 2 من المعاهدة[1].

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري

يبرم عقد النقل البحري بين طرفين هما الشاحن و الناقل، حيث يقع على هذا العقد خصائص تختلف عن سائر العقود الأخرى، فهو عقد رضائي (أولا)، عقد تجاري (ثانيا)، عقد إذعان (ثالثا)، عقد ملزم لجانبين (رابعا)، عقد معاوضة (خامسا)، عقد فوري (سادسا).

أولا: عقد رضائي: عقد النقل البحري هو من العقود الرضائية ويقصد بهذا الأخير هو تطابق إرادتي أطراف العقد، أي رضا المتعاقدين (الشاحن و الناقل) كما أنه لا يشترط لانعقاده أي شرط أخر، فهو ليس عقد شكلي و لا تلزمه الرسمية، و لا يمنع من أن يكون رضائيا اشتراط اثباته بالكتابة فهذه الأخيرة مشترطة فقط لإثبات و ليس للانعقاد[2].

يتطلب عقد النقل البحري قبول الشاحن و الرد الإيجابي من الناقل، و الرضا شرط لصحة العقد ليصبح نافذا دون الحاجة لإتباع أي إجراء شكلي، و كونه عقدا متفقا عليه لا يبطل التزام الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلى الناقل او أحد تابعيه فهو ليس من العقود العينية كما أن تسليم البضاعة ليس شرط لانعقاد العقد و لكنه التزام يمكّن الناقل من

[1] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 20.

[2] المرجع نفسه، ص 22.

نقل البضائع من ميناء إلى اخر قبل البدء في تنفيذ أي من الالتزامات التي يترتب عليها هذا العقد[1].

ثانيا: عقد تجاري: يعتبر عقد النقل البحري عملا تجاريا و ذلك بحسب المادتين 2 و 3 ق ت ج، تنص المادة 2 ق ت ج على أنه "**يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه... - كل مقاولة لاستغلال النقل و الانتقال**". أما بالنسبة للمادة 3 تنص على " **يعد عملا تجاريا بحسب شكله... - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية**"[2].

يعتبر عقد النقل البحري عقدا تجاريا مزدوج، أي أنه من الاعمال التجارية بحسب الموضوع و بحسب الشكل[3]، لا يتخيل أن يقوم الناقل بنقل البضاعة على سبيل التبرع، فالنقل البحري من اهم الأعمال التجارية سيما و أن الاستثمار فيه يكون بمبالغ باهظة تستهدف الحصول على الربح[4].

عقد النقل البحري هو من العقود التجارية بالنسبة للناقل ويعتبر تجاريا بالتبعية في أغلب الأحيان بالنسبة للشاحن[5]، و لا يثبت إلا بالكتابة لكن ليس شرط صحة، أي لا يشترط لانعقاد العقد شرط شكلي غير أنه شرط إلزامي لاثباته، و لا يترتب عن إغفاله البطلان. و قد خرج المشرع الجزائري عن قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية لما يتضمنه عقد النقل من البيانات المدونة بوثيقة الشحن، و لا يمكن الاطمئنان إلى شهادة الشهود أو إلى

---

[1] زكريا محمد خضره، نقل البضائع بسند الشحن البحري (دراسة مقارنة)، ب ط، دار الجنان لنشر و التوزيع، عمان، 2020، ص 15.

[2] المادة 2 و المادة 3 من الأمر رقم 75- 59 المتضمن قانون البحري السالف الذكر.

[3] بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 18.

[4] محمد محمود عبابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل الجوي، النقل البري)، الطبعة الأولى، دار الثقافة لنشر و التوزيع، الأردن، 2015، ص 67.

[5] نصت المادة 4 على أنه" **يعد عملا تجاريا بالتيعية: - الأعمال التي يقوم بها التاجر و المتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره، - الالتزامات بين التجار**".

القرائن[1]، لهذا ضيق المشرع الجزائري نطاق إثبات العقد بحكم طبيعته حتى و لو كان عقدا تجاريا، فإن ذلك حفاظا على حقوق الأطراف[2].

ثالثا: عقد إذعان: يعتبر عقد النقل البحري من العقود الرضائية فهو عقد يجمع بين إرادتين أي يتطلب توافر صدور الايجاب من قبل الشاحن و القبول من طرف الناقل، فيفترض أن تتم مناقشة شروط العقد والتفاوض حتى يقع الاتفاق بين الطرفين، إلا انه عمليا أخذت عقود النقل البحري منحنى أخر مختلف عن إبرام العقود الاخرى حيث إن موجب يعرض إيجابه من خلال شروط مطبوعة وهي التي يفرضها الناقل، ولا يسمح عادة للشاحن مناقشتها و بالتالي ليس من خيار أمامه سوى الإذعان و قبول بتلك الشروط[3].

يكون الإيجاب في عقود الإذعان عن طريق عرض و تقديم الخدمات للجمهور، و هو عرض نهائي و دائم معلوم و شروطه محددة مسبقا، و أما القبول في مثل هذه العقود فيقتصر على الالتزام بهذه الشروط الواردة فيها، و رغم أن خطورة هذه العقود تكمن في أنها تمس بشكل واضح بحرية التعاقد، فإنه لا يقبل المناقشة فيها بحجة أنها عقود حقيقية، وهذا ما تم النص عليه في المادة 70 من قانون المدني الجزائري[4] .

أن التفاوت في مركز الطرفين هو تفاوت اقتصادي لا قانوني، ليس له أي تأثير على صحة التراضي و وجود العقد الذي يخضع للقواعد العامة التي تنظم بقية العقود، يجوز للقاضي وفقا للمادة 110 من القانون المدني التدخل قصد التوفيق بين مصالح الطرفين و رفع الشدة عن الطرف الضعيف أو المذعن، و ذلك بتعديل أو إلغاء شروط معينة، ويجب

---

[1] محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 171.

[2] بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 18.

[3] زكريا محمد خضره، المرجع السابق، ص 19.

[4] تنص المادة 70 من الأمر رقم 75 -58 السالف الذكر، على مايلي:"**يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد تسليم لشروط مقررة يضعها الموجب و لا يقبل المناقشة فيها**".

أن يكون تفسير العبارات الغامضة و المبهمة في عقد الإذعان لمصلحة الطرف الضعيف، سواء كان مدينا أو دائنا حسب المادة 112 قانون مدني جزائري[1].

رابعا: عقد ملزم لجانبين: ينص عقد نقل البضائع على الالتزامات متقابلة على عاتق كل من الناقل و المرسل إليه. حيث يقع على عاتق الناقل التزام بضمان تغيير الموقع، إلا ان المرسل إليه ملزم بدفع تكاليف النقل، وإذا كان الناقل ملزما باستلام البضاعة لغرض النقل، فإن المرسل إليه ملزم بالاستعانة بالناقل لإتمام النقل، مع المهمة الأساسية المتمثلة في تسليم البضائع إلى الناقل في مكان المتفق عليه[2].

وبهذا يكون عقد النقل عقدا ملزما لطرفين، مما يعني أنه متبادل و ينشىء التزامات لكلا الطرفين، حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا وفي المقابل يلتزم الشاحن بدفع الرسوم و المستحقات المتفق عليها على التكاليف النقل و بالتالي تخضع للأحكام المحددة لهذه العقود، و لاسيما فيما يتعلق بالإلغاء و عدم التنفيذ[3].

خامسا: عقد معاوضة: يعتبر عقد النقل عقد معاوضة، لأن الناقل يحصل على أجر مقابل تقديم خدمات النقل للمرسل إليه أو المسافر، و بما أن النقل في هذه الحالة يرتبط بالنشاط الاقتصادي للناقل فإن خدمات النقل تمثل نشاطا اقتصاديا تصلح أن تكون موضوعا للمبادلة.

---

[1] تنص المادة 112 من الأمر رقم 75-58 السالف الذكر على أنه " **يؤول الشك في مصلحة المدين، غير أنه لا يجوز ان يكون تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن** ".

[2] دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري،المرجع السابق، ص 30.

[3] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 23.

أي أن التزام الناقل بنقل البضاعة لا يعد على سبيل التبرع دون مقابل، بل يتلقى الناقل أجرا (أجرة النقل) حتى و لو يكن ظاهرا، أما النقل على سبيل المجاملة فلا يعد عقد نقل و لا ينطبق على القائم به غير مؤهل كناقل و لا يعتبر من يقوم بذلك ناقلا[1].

سادسا: عقد فوري: يعتبر عقد النقل عقدا فوريا، لأن خدمة النقل تستهلك بمجرد تقديمها مرة واحدة وحصول المرسل أو المسافر عليها. يبقى العقد فوريا مهما طال الوقت الذي تستغرقه الرحلة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول.

و لا تتحدد أداءات طرفي العقد على أساس المدة، بل إن المسافة التي تقطعها الرحلة هي المعول الأساسي في تحديد أجرة النقل. و إذا كان الناقل يضرب عادة موعدا لوصول المسافر أو البضائع إلى مكان المتفق عليه فإن هذا الموعد يقتصر أثره على تحديد مدى مسؤولية الناقل عن التأخير في النقل[2].

الفرع الثالث: تمييز عقد النقل البحري عما يشابهه:

يتسم عقد النقل البحري للبضائع بخصائص ذاتية، قد يشبته مع بعض العقود الأخرى بسبب وجود سمات مشتركة بينهما، كالعقد العمل البحري، عقد القطر البحري، عقد إيجار السفينة، لذلك سوف نتناول تمييز عقد النقل البحري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة له على النحو التالي:

[1] دويدار هاني، النقل البحري و الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 30.

[2] دويدار هاني، النقل البحري و الجوي، المرجع نفسه، ص 31.

أولا: تمييزه عن عقد العمل البحري: عقد العمل البحري هو عقد يتعهد فيه الشخص بالعمل على متن السفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان. و ينطبق العقد على الاشخاص العاملين على متن السفينة و بالتالي يستبعد الأشخاص البريون[1].

كما يتطلب إبرام هذا العقد استيفاء الشروط الموضوعية العامة التي تكمن في الرضا، المحل، السبب، إلى جانب الشروط الخاصة التي تتمثل في السن، اللياقة الصحية، و الكفاية الفنية[2].

يختلف عقد النقل البحري عن عقد العمل البحري في العلاقة التعاقدية و الالتزامات المترتبة عنها و يتم الأول بين الشاحن الذي يعتبر صاحب البضاعة المراد نقلها و الناقل الذي يقوم بعملية النقل، حيث يعد هذا الاخير التزام يقع على عاتق الناقل و يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل الذي يعتبر المسؤول الأصلي عنها، غير أن عقد العمل البحري هو عقد ينظم علاقة العمل بين عامل و رب العمل ويلتزم بمقتضاه طاقم السفينة الذي يتمثل في ربان السفينة، ضباط الملاحة، مهندسين البحريين، بالتزامات العمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز.

غير أن للعقدين نقطة تشابه في أنهما يتعلقان بنشاط بحري و يتم ذلك بالرحلات البحرية عن طريق البحر و السفن و الشحن و التفريغ، كما يعتبر العقدين من عقود الرضائية و الملزمة لجانبين.

ثانيا: تمييزه عن القطر البحري: نصت المادة 860 من القانون البحري الجزائري على القطر البحري، على أنه عقد مبرم بين المجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة

---

[1] سعيد سعيد، عقد النقل البحري لبضائع، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قانون خاص، جامعة مستغانم، 2018-2019، ص 14.

[2] محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، ب ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 526.

يتعهد فيه أحد الطرفين بتجهيز السفينة القاطرة صالحة للقيام بعمليات و تنفيذ الاتفاق، و ذلك بمقابل تعهد بدفع الرسوم أي أجرة القطر[1].

عقد القطر البحري هو عقد رضائي مادام الإيجاب و القبول متفقان على موضوعه، دون الحاجة إلى أي إجراءات رسمية، و لا تشترط الكتابة لإثباته و يعتبر عقد القطر البحري من أعمال التجارية و ذلك تطبيقا للنص المادة 02 من القانون التجاري، و ذلك لأنه يتعلق بالملاحة البحرية، كما أنه عقد ملزم لطرفين لأنه ينشىء التزاما متبادلا تحت مسؤولية الطرفين، فمجهز السفينة القاطرة ملزم بتنفيذ عملية القطر، ويلتزم مالك السفينة المقطورة بدفع المكافأة التي يحددها الاتفاق بين الطرفين، إذا عن الحضور حسبا الاتفاق يتم تحديد قيمة المكافأة وفقا لأعراف، إذا لم يكن كذلك يجب دفع مكافأة عادلة [2].

ثالثا: تمييزه عن ايجار السفينة: يعتقد أن عقود استئجار السفن أقدم من العقود البحرية بموجب سندات الشحن، و ذلك لأن التاجر كان يلجأ إلى استئجار سفينة أو أكثر لنقل بضاعته التي لم يكن لديه سفينة لنقلها، واستمر هذا الأمر على هذا النحو حتى القرن التاسع عشر و منذ ذلك الحين بدأت تظهر أشكال جديدة لنقل البحري و هو النقل بموجب سندات الشحن[3].

من خلال هذا التعريف السابق يستفاء من عدة أمور تتعلق بخصائص عدة لإيجار السفن و تمييزه عن عقد النقل البحري بسندات الشحن، والذي يتمثل على النحو التالي:

أ- في عقد استئجار السفينة، يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر، بينما في عقد النقل البحري يقتصر التزام الناقل على تقديم خدمات محددة

[1] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 35.

[2] المرجع نفسه، ص 35-36.

[3] المرجع نفسه، ص 28.

للشاحن، أي نقل البضائع، و يتم شحنها عن طريق نقلها بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

ب- محل العقد في عقد الإيجار السفينة يمكن أن يرد على السفينة كاملة أو على جزء منها فقط كما هو الحال في المشارطة بالرحلة و ذلك طبقا لنص المادة 650 من القانون البحري[1]، وذلك عكس عقد النقل بموجب سند الشحن الذي ينصب محل العقد على بضاعة معينة يلتزم فيها الناقل بنقلها من ميناء إلى آخر.

جـ- الفرق بين عقد إيجار السفينة و عقد النقل البحري بموجب سند الشحن بأهمية دور الإرادة في إبرام العقد و تحديد شروطه، أما بالنسبة لعقد النقل البحري بموجب سند الشحن فإن قواعده تتعلق بالنظام العام و خاصة فيما يتعلق بالتزامات الناقل و مسؤوليته وذلك طبقا لنص المادة 810 من ق ب ج على أن أي شرط اتفاق يعفي المسؤولية أو يقلل منها يعتبر باطلا.

د-نظم المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة في المواد (من 640 إلى 737) إلى جانب النصوص الخاصة بعقد النقل البحري (من 738 إلى 816) كما نصت المادة 746 على عدم سريان أحكام المسؤولية الناقل على النقل بمقتضى عقد إيجار السفينة فتسري أحكام عقد إيجار السفينة إلا إذا صدرت وثيقة الشحن تنفيذا لعقد إيجار السفينة فتسري أحكام عقد النقل على علاقات النقل و الغير حائز وثيقة الشحن عن طريق التظهير[2].

رابعا: تمييزه عن البيوع البحرية: يقصد **بالبيوع** البحرية تلك التي تتم بين الشاحن و المرسل إليه و يكون موضوعها بيع البضائع المحملة على متن السفينة ، و هي في الأساس عقود

---

[1] تنص المادة 650 من الأمر رقم 76-80 على مايلي: "**يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة**".

[2] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 30-40.

تجارية ذات طبيعة دولية، متى كانت جنسية الأطراف مختلفة، و يتم الاتفاق على التسليم البضاعة المبيعة في ميناء الوصول.

و مؤدى التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري من مسؤولية المشتري، و سميت بالبيوع البحرية لأنها تنصب على البضائع التي تتم بيعها و تسليمها بحرا. و لذلك فإن البيع البحري يشير إلى إبرام و تنفيذ عقد البيع من خلال نقل البضائع عن طريق البحر، و الذي يتميز بأن وسلية النقل هي سفينة لأن البضائع محل العقد يجب أن يتم نقلها عن طريق البحر، و المعاملات التي تتم عن طريق هذا العقد لا تقتصر على دولة واحدة بل تمتد إلى دول متعددة، و هذا ما يعطيه الطابع الدولي[1].

و تنقسم هذه البيوع إلى نوعين، تتمثل في البيع سيف CIF[2]، و هي عقود موقعة بين البائع و المشتري مع التزام بتسليم البضاعة ميناء الشحن، كما يلتزم بإبرام عقد النقل و دفع أقساط النقل و التأمين وفي المقابل يلتزم المشتري بدفع المبلغ الإجمالي بما في ذلك قيمة البضاعة، تكاليف النقل، و أقساط التأمين الخاصة بهم. أما بالنسبة لنوع الثاني هو البيع فوب FOB[3]، و هو البيع على ظهر السفينة و يعني تسليم البضاعة إلى المشتري، و هو نفس التعريف الذي نصت عليه التشريعات العربية، و يتميز البيع FOB بخصائص و هي انتقال ملكية البضائع من البائع إلى المشتري وقت الشحن، و تنتقل مسؤولية المخاطر إلى المشتري من تاريخ استلام الناقل البضاعة[4].

---

[1] دربال سهام، الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة تلمسان، العدد 06، ص 216.

[2] تسمية عقد CIF هي اختصار للكلمات انجليزية Cost Insurance Freight أي أن هذا النوع من البيوع يشمل الثمن و التأمين و أجرة الشحن و يسمى بالفرنسية CAF و هي اختصار للكلمات Cout, Assurance et Fret .

[3] مصطلح فوب FOB اختصار للكلمات انجليزية Free On Board وتعني تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة.

[4] دريسي أمينة، أنواع البيوع البحرية، مجلة الفكر القانوني و السياسي، جامعة جيلالي ليابس سيدي بلعباس، العدد الثالث، 416-422.

عقد النقل البحري و عقد البيع البحري عقدان مستقلان، فعندما يتسلم المشتري بضائع غير مطابقة لاتفاق البائع و يرفض قبول هذه البضائع، لا يمكن الرد على إدعاءاته بعدم تنفيذ البائع لالتزامه باطل، و ذلك بسبب الناقل أو الربان قد تسلم البضائع دون أن يتحفظ بها لنقلها إلى ميناء الوصول، إذ أن عقد النقل عقد مستقل و عقد البيع عقد آخر، فإذا كان عقد النقل صحيحا لا يعني أن عقد البيع صحيحا. بالإضافة إلى ذلك، فإن طرفي العقدين مختلفان تماما فيما يتعلق بعقد البيع، حيث يبرم البائع عقد النقل من أجل نقل البضاعة إلى المشتري، أما فيما يتعلق بالناقل هو الشاحن، فالناقل ليس تاجرا لأن الصفة الأخيرة لا تهمه و لا تعنيه فهو معني بالشخصية الشاحن و عقد البيع بالنسبة إليه شيء يبقى خارج العقد[1].

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل البحري:

بالرجوع إلى التعريفات لعقد النقل البحري المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية و التشريع الوطني إلى جانب الفقه، فكلها تضمنت أن عقد النقل البحري على أنه عقد يبرم شخصين هما الناقل و الشاحن، و يلتزم كل واحد منهما بالتزام نقل البضائع الشاحن و هذا الأخير بدفع أجرة النقل، غير أن تمتد آثار العقد إلى طرف ثالث و هو المرسل إليه، الذي أبرم عقد النقل لصالحه و الذي له الحق في المطالبة بالبضائع محل العقد في ميناء الوصول.

سنتناول في هذا المطلب أطراف المتعاقدة لتنفيذ العقد، كل من الناقل باعتباره الطرف الأول(الفرع الأول)، و أصحاب الحق في البضاعة كل من الشاحن و المرسل إليه كطرف ثالث في العقد(الفرع الثاني).

[1] دربال سهام، المرجع السابق، ص 218.

الفرع الأول: الناقل

هو الطرف الأخر في العقد، و يلتزم بموجبه بأن يحرك البضاعة من مكان لآخر، وقد يتعاقد مباشرة مع الشاحن وقد يتعاقد ممثلا بوكيله الربان، او بمدير الفرع إذا كان لشركة فرع او بوكيل الشركة إذا كانت لشركة ممثلة بوكيل فحسب[1]، كما يعرف الناقل البحري على العموم أنه ذلك الطرف الذي من الممكن أن يكون مالك السفينة أو مستأجرها مجهزة أو دون تجهيز و الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن من أجل نقل البضائع هذا الأخير و توصيلها على ميناء الوصول[2].

يمكن أن تتطلب عملية النقل في المجال البحري إلى أكثر من ناقل واحد الذي يتولى تنفيذ العملية، و ذلك بإبرام عقد النقل بين الشاحن و الناقل يسمى بالناقل المتعاقد، الذي يتعهد لتنفيذ عملية النقل عن طريق ناقل آخر يسمى الناقل الفعلي.

أولا: الناقل المتعاقد: الناقل المتعاقد هو الناقل الذي يبرم عقد و يتعهد للشاحن بتنفيذ عملية النقل، و بالتالي هو المسؤول عن الخسارة و الضرر و التلف أو التأخير في تسليم البضائع، بغض النظر عن الطرف الذي قام بتكليف الناقل البحري آخر بإنجاز النقل او جزء منه، كما يجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية.

فيختلف الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين، مما يعني تدخل أكثر من ناقل بحري لاستكمال المراحل المختلفة من الرحلة البحرية، في هذه الحالة يأخذ الناقل الأول على عاتقه لتنفيذ مرحلة نقل الأولى لضمان استمرار تنفيذ بواسطة ناقلين اللاحقين، و يكون ذلك بصدور الناقل لسند الشحن، لذلك يبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي

[1] هشام فرعون، القانون البحري، ب ط، مطبعة كرم، دمشق، 1997، ص 182.

[2] المرجع نفسه، ص 186.

تلحق أثناء تنفيذ العملية النقل فهذه الحالة نعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة سند الشحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها[1].

فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الأول أو الناقلين المتتابعين في النقل بواسطة سند الشحن، فنصت المادة 764 ق ب ج على أنه لا يمكن لناقلين المتتابعين إصدار وثائق الشحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة صريحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة الشحن و لا تحتاج إلى أن تحتوي على شروط و تحفظات بين الناقلين المتعاقدين، و يلتزم الناقل بالوفاء بجميع الالتزامات المترتبة عليه عن كل مسافة التي تسري فيها وثيقة حتى يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني[2].

ثانيا: الناقل الفعلي: الناقل الفعلي هو الشخص الذي يتعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها، حيث نص المشرع الجزائري على حالة واحدة هي عند توقف الرحلة لسبب ما، فيجب على الناقل تحت طائلة التعويض اتخاذ التأمين اللازم لمسافة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول و هذا ما تضمنته المادة 776 ق ب ج، على أنها حالة اضطرارية و ليست اتفاق بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.

تجدر الإشارة أن الممارسة العملية اليوم تفرض هذا التعدد في الناقلين. وبصفة عامة في مثل هذه الوثيقة لا تسمح بمعرفة الناقل الحقيقي، حيث يفرض على صاحب الحق في البضاعة رفع دعوى على كل أعضاء التجمع طالبا مسؤوليتهم بالتضامن و ما عليهم إلا أن يحددوا هم الناقل الحقيقي[3].

---

[1] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 313.

[2] المرجع نفسه، ص 314.

[3] المرجع نفسه، ص 315.

الفرع الثاني: أصحاب الحق في البضاعة:

يتمثل أصحاب الحق في البضاعة كل من الشاحن الذي يعد الطرف الثاني في العقد وهو مرسل البضاعة (أولا)، أما بالنسبة للمرسل إليه هو الطرف ثالث الذي ينشأ العقد لصالحه (ثانيا).

أولا: الشاحن: هو الشخص الذي ينقل البضائع و الغرض من حركته هو نقل البضاعة من مكان لآخر، ويجوز له أن يرسل البضاعة إلى نفسه، وبذلك يصبح المرسل و المرسل إليه في نفس الوقت، كما يجوز له أن يرسل البضاعة لشخص أخر، و يسمى المرسل إليه كما هو المحدد في نص المادة 01 فقرة 3 من قواعد هامبورغ: "**كل شخص أبرم مع الناقل عقدا او أبرم باسمه او نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر، او كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل او تسلم بالفعل البضائع باسمه او نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري** "[1].

من خلال هذا التعريف يتضح أن الشاحن هو الشخص الذي يبرم عقد النقل المجسد في سند الشحن البحري، سواء تم العقد بإسمه أو تم إبرامه بواسطة وكيل عنه، كما أن قد يظهر الشاحن للوجود القانوني حتى ولو لم يوقع هو او ممثله القانوني، إذ قد تظهر شخصية الشاحن القانونية بمجرد قيامه بتسليم البضاعة لناقل، و يظهر من هذا التعريف قد أخذ بالحالات التي تسلم البضاعة لناقل و ذلك بشرط أن يتم إصدار وثيقة او سند الشحن بعد فترة لاحقة.

فقد جمع تعريف الشاحن الوارد في اتفاقية هامبورغ الشخص الذي يبرم عقد النقل سواء أبرمه بنفسه أو بواسطة ممثله و كذلك من يقوم بتسليم البضاعة للناقل[2].

[1] شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع -دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية-، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 210.

[2] محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 68-69.

أما بالنسبة لاتفاقية روتردام فإنها تحدد تعريف الشاحن من خلال المادة 01 فقرة 08 على أنه "**الشاحن يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل** "، و عرفت الفقرة 09 من نفس المادة على أن "**الشاحن المستندي يعني أي شخص آخر غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل او سجل النقل أو سجل النقل الإلكتروني** ". يعد الشاحن في مفهوم هذه الاتفاقية الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل مع الناقل، أي هو الطرف الأول في العقد و يسمى بالشاحن المتعاقد، كما أضافت اتفاقية روتردام الشاحن المستندي و هو الطرف الذي يتصرف باسم أو نيابة عن الشاحن المتعاقد و يسمى بالشاحن الفعلي.

لم يعرف المشرع الجزائري صراحة الشاحن، لكن بالرجوع إلى تعريف عقد النقل البحري طبقا لنص المادة 738 ق ب ج، يعرف أن الشاحن هو صاحب البضاعة، و الذي يتعاقد مع الناقل من أجل هذا الأخير لنقلها للمرسل إليه، كما يقع على عاتق الشاحن أن هو الملتزم الأول بدفع أجرة النقل و بالتقديم تصريح بجميع البيانات اللازمة المتعلقة بالبضائع محل النقل إلى الناقل[1].

ثانيا: المرسل إليه: المرسل إليه هو الطرف الثالث و الأساسي في العقد، إلا أن المشرع الجزائري لم يسعى إلى وضع تعريف واضح و محدد له، إلا أن ممكن استخلاص عناصره الأساسية من خلال القواعد القانونية التي جاء بها التشريع الجزائري، وذلك طبقا للمادة 786 ق ب ج التي وضحت و نصت على أن ترسل البضاعة للمرسل إليه مقابل تسليمه لنسخة من سند الشحن، كما أضافت المادة 788 الفقرة 1 ق ب ج على أنه يتحقق المرسل إليه من سلامة البضاعة و حالتها التي تقدم عليها من قبل الشاحن و الناقل.

فعناصر التي من جوهرها التعرف على المرسل إليه أنه هو الطرف الثالث في الاتفاقية العقدية و هو الذي يتسلم البضاعة في ميناء الوصول بعد التأكد مقابل تسليمه نسخة من سند الشحن للناقل[2].

---

[1] بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 50.

[2] المرجع نفسه، ص 53.

على خلاف اتفاقية بروكسل، عرفت اتفاقية هامبورغ المرسل إليه من خلال المادة 01 الفقرة 04 على أنه "**الشخص الذي له الحق في تسلم البضاعة** "، طبقا لهذا النص أن المرسل إليه هو الشخص الذي أرسلت له البضاعة من ميناء الشحن و له الحق في تسليمها عند نهاية الرحلة البحرية في ميناء الوصول.

أما بالنسبة لاتفاقية روتردام عرفت المرسل إليه في نص المادة 01 الفقرة 01 على أنه "**المرسل إليه يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني** "، لا يوجد اختلاف بين الاتفاقتين إلا ان اتفاقية روتردام حددت إطار تسليم البضاعة و الذ يكون بعقد نقل بحري أو بسند الشحن أو حتى بسحل نقل الالكتروني و هو ما يفتقد إليه اتفاقية هامبورغ[1].

المبحث الثاني:اثبات عقد النقل البحري بموجب سند الشحن

يعدّ عقد النقل البحري للبضائع من ابرز الخدمات في وقتنا الراهن و لقد أصبح من الدعائم الأساسية التي يتركز عليها النشاط الاقتصادي في العالم. و نظرا لأهميته على الصعيد الوطني و الدولي نظمته التشريعات في إطار قانوني يسهل تطبيقه من خلال سن نصوص قانونية تنظم العلاقة التعاقدية بين أطراف العقد، ويتم إثبات هذه العلاقة التعاقدية بموجب وثيقة تعرف بسند الشحن البحري.

وعليه نحدد اهمية هذه الوثيقة من خلال توضيح كيفية إصدار سند الشحن و أهم البيانات التي يجب توافرها (المطلب الأول)، أما (المطلب الثاني) سنتطرق فيه إلى شكل سند الشحن و وظائفه.

[1] بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 54.

المطلب الأول: إصدار سند الشحن:

يصدر سند الشحن من طرف الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع (الفرع الأول)، ولصحة السند يجب أن تتوافر فيه بعض البيانات تشمل على عناصر جوهرية أساسية للعقد منها ما يتعلق بالناقل و الشاحن أو من يمثلها و بيانات تخص البضاعة المشحونة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: كيفية إصدار سند الشحن

يعتبر سند الشحن الوثيقة الاكثر تداولا في مجال النقل البحري للبضائع ذلك أنه توجد وثائق أخرى، وبسبب أهميته خصص له المشرع الجزائري جملة من النصوص التي تحكم نظامه القانوني على غرار باقي التشريعات الوطنية وحتى الدولية بداية من إصداره.

تنص في هذا الصدد المادة 748 من القانون البحري الجزائري على مايلي: "**بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيود بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها** ".

وتضيف المادة 750 من نفس القانون التالي: "**إذا سلم الناقل إلى الشاحن خلال استلام البضائع، وثائق تعطيه الحق بهذه البضائع، يستطيع أن يطالب بوثيقة الشحن مقابل استلام البضاعة**".

نستنتج من خلال النصين أعلاه أنّ الناقل غير ملزم بإصدار سند الشحن البحري ما لم يطلبه الشاحن، ولا شك أن الشاحن مهتم بالحصول على سند الشحن حتى يتمكن من

التعرف على شروط الشحن البحري المدرجة به ويكون في حوزته دليل على أن الناقل استلم البضاعة أو أرسل البضاعة إلى المرسل إليه ليستلمها في ميناء الوصول[1].

ويتضح كذلك من نص المادة 748 ق ب ج أن سندا لشحن لا يمكن أن يقوم بدوره في تمثيل البضائع واستلامها إلا إذا كانت السفينة التي شحنت عليها البضائع محددة.

غالبا ما يحدث أن تقوم شركات النقل البحري بتشغيل عدة سفن للعمل من نفس الموقع مما يفرض عليها ضرورة التنسيق بين مختلف عقود النقل البحري التي توقعها و قد يؤدي ذلك إلى عدم قيام الناقل بتعيين سفينة لشحن البضائع في تاريخ استلام البضاعة [2].

مع ذلك يلاحظ أنه من مصلحة الناقل البحري أيضا اصدار سند الشحن إذ لا يمكن اثبات عقد البضائع عن طريق البحر إلا من خلال أدلة مكتوبة[3].

و من الوثائق المماثلة لسند الشحن البحري سند برسم الشحن يسلمها الناقل للشاحن عند استلامه البضاعة و قبل شحنها على سفينة معينة فغالبا ما يتعاقد الشاحن مع شركة ملاحة بحرية لنقل بضائعه قبل معرفة اسم السفينة الناقلة وقد انتشر استعمال الوثيقة أو سند برسم الشحن لأنه يمكن للشاحن من ارسال الوثيقة إلى المرسل اليه قبل الشحن البضاعة

كما يوجد سند الشحن المباشر وهو كذلك من الوثائق المماثلة لسند الشحن يفرض أن يصدر هذا السند أحد المجهزين عندما يقتضي الأمر أن تتم الرحلة على أكثر من سفينة لعدم وجود خط ملاحي مباشر ولا يكون على مرسل البضاعة إلا أن يسلمها للناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر الذي عليه أن يرتب من الناقلين الاخرين مراحل النقل الاخرى .

---

[1] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 241.

[2] محمد فتاحي، "**دور سند الشحن في الاثبات في القانون الجزائري**"، مجلة الحقيقة، العدد32، جامعة أدرار، دون ذكر السنة، ص 06.

[3] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 241.

تذكرة النقل البحري هي كذلك من الوثائق المماثلة لسند الشحن و يمثل الفرق الرئيسي بين تذكرة النقل البحري و سند الشحن البحري كون تذكرة النقل البحري وثيقة غير قابلة للتداول تنقصها بالنتيجة وظيفة هامة من وظائف سند الشحن و أنها لا تمثل البضاعة المنقولة بحرا، في هذه الحالة تقوم بنفس دور سند الشحن البحري الغير قابل للتداول.

الفرع الثاني: بيانات سند الشحن:

نص المشرع الجزائري عملا بأحكام الاتفاقيات الدولية على مجموعة من البيانات المختلفة التي لا بدّ أن تتوفر في السند حتى يعتدّ به وهي[1]:

أولا: بيانات تخص أطراف العقد (هوية الأطراف):

لابدّ أن تتضمن وثيقة الشحن هوية الأطراف أي اسم وعنوان المتعاقدين، حيث يجب ذكر إسم الناقل بشكل واضح و غالبا ما يدرج اسم الناقل وعنوانه في أعلى الوثيقة من جهة اليمين، أما هوية الشاحن فتكون في جهة اليسار من وثيقة الشحن[2]، أما اسم المرسل إليه فلا يدرج في سند الشحن إلا إذا كان هذا السند اسميا، على أنه في الغالب يكون سند الشحن لأمر، و قد يكون في القليل النادر للحامل[3]، على أنه درج التعامل بسندات شحن مطبوعة سلفا بالنسبة لكل شركة نقل(لكل شركة نقل نموذج خاص بها).

بالتالي فإن سند الشحن الذي يحمل اسم شخص معين سواء كان الشخص نفسه المرسل إليه، غير أن هذا الشكل من الوثائق الشحن يفتقد إلى أية مرونة في التداول بالشكل التجاري، لكنها من الناحية القانونية مثل كل حق قابل للتنازل عنه أو تحويله، و ذلك حسب شروط القانون العام المنصوص عليها في حوالة الحق.

---

[1] المادة 752 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري السالف الذكر.

[2] نسرين بودان، خديجة بودان، سند الشحن البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، فرع عقود و مسؤولية، قانون خاص، جامعة البويرة، 2016، ص 22.

[3] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 194.

يتلاءم الشكل الأخير من وثائق الشحن في النقل الذي يرسل فيه الشاحن البضاعة إلى نفسه و المرسل إليه، في وثيقة الشحن الاسمية عليه إثبات هويته من أجل تسليم البضائع عند الوصول فالناقل لا يسلم البضائع إلا بإظهار أصل وثيقة الشحن، وتثور مسؤوليته حتى في هذه الحالة إذا تسلم البضائع نتيجة تسليمه خطاب الضمان و بدون وثيقة الشحن و في المقابل فإن وثيقة الشحن الاسمية لها جميع وظائف وثيقة الشحن وخاصة تمثيلها للبضائع.

لكن تعتبر وثيقة شحن لأمر الأكثر استعمالا، و يكفي إضافة لأمر أمام المرسل إليه حتى يتم تداول وثيقة الشحن مثل السفتجة بالتظهير و تبقى وثيقة الشحن لحامله و التي هي في الأصل تحمل عبارة لحاملها، غير أن الواقع العملي عكس ذلك فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة الشحن لأمر لكن لا تحمل أية إشارة لاسم المرسل اليه، و هذه الوثيقة يتم تداولها بالمناولة العادية من اليد إلى اليد و حامل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي يمنحها السند[1].

و في حالات أخرى يمكن أن يكون سند الشحن خاليا من أية هوية و تكون خانته بيضاء و بطبيعة الحال فإن عدم ذكر هوية الناقل ليس هو المشكل الوحيد بل حتى يمكن أن نجد تعدد للناقلين[2].

ثانيا: بيان البضائع الواجب نقلها:

تدرج البيانات المتعلقة بالبضائع محل النقل على أساس التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن للناقل وفقا للمادة 753 من القانون البحري ذلك أنّ الناقل حتى وإن كانت لديه وسائل تسمح بتفحص البضاعة بدقة لكن أحيانا يتم الإسراع في الشحن وذلك للضرورة العملية فلا تتاح له فرصة فحصها بالشكل المناسب، حتى لا تتأخر السفينة وهي متوقفة

[1] عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان،العدد 04، دون ذكر السنة، ص 166.

[2] المرجع نفسه، ص 166.

على رصيف الميناء، فهنا التصريح يعدّ حجية لصالح الناقل، فعبء الإثبات ينتقل من الناقل إلى الشاحن في حالة عدم مطابقة البضاعة للمواصفات أو إلحاق الضرر بها[1].

حدد المشرع الجزائري على غرار العديد من التشريعات من خلال نص المادة 752 ق ب على ضرورة أن تتضمن وثيقة الشحن البيانات التالية:

1- العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان.
2- عدد الطرود و كمية و وزن البضاعة
3- الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة.

الهدف من هذه البيانات هو التعرف على البضاعة محل النقل، و ذلك من خلال تحديد علاماتها و أن تدون بشكل واضح و مقروء على كل قطعة من البضاعة أو من على التغليف و تبقى مثبتة طوال الرحلة وكذلك عدد الطرود، ترقيمهم و وزنهم و التكييف و الحالة الظاهران له.

ثالثا: شروط تنفيذ الرحلة:

تعرف الرحلة بموجب تعيين السفينة التي تقوم بعملية النقل و بتعيين ميناء الشحن و التفريغ وكذا قيمة أجرة الناقل.

1- اسم بالسفينة:

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بها عملية الملاحة البحرية وعليه يندرج ضمن البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن اسم السفينة التي تنقل البضاعة، ولهذا البيان أهمية واضحة في إعلام الشاحن أو المرسل إليه بالسفينة الشاحنة للبضاعة ترقبا لوصولها و

[1] زناجي آسية، عقد النقل للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر2 في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم القانون الخاص، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة البويرة، 2014-2015، ص 31.

استلام البضاعة من ربانها[1]، خاصة إذا صدر سند الشحن وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه بحيث تحمل الوثيقة عبارة "مشحونة "[2].

أيضا ذكر اسم السفينة في سند الشحن له أهمية كبيرة بالنظر لوثيقة التأمين مع العلم أن شركات التأمين عادة ما تقصي بعض السفن من التأمين خاصة القديمة.

2- تعيين ميناء الشحن و التفريغ:

تكمن أهمية هذا التعيين في تحديد نطاق عقد النقل البحري فيتم استلام الناقل البضاعة في ميناء الشحن و في ميناء التفريغ يتم تسليمها للمرسل إليه وعليه يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و مسؤوليته محدودة منذ تكفله بالبضاعة إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه وعدم تنفيذه لعملية النقل تثير مسؤوليته[3].

3-بيان قيمة أجرة الحمولة:

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها و توضيح ما إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول[4]، بحيث نصت المادة 748 ق ب ج على مايلي: "**بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة الواجب دفعها** ".

[1] مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، قانون اقتصادي، جامعة سعيدة، 2016/2015، ص 22.

[2] المرجع نفسه، ص 22.

[3] عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق،ص 168.

[4] المرجع نفسه، ص 168.

رابعا: تاريخ إصدار السند و عدد النسخ:

1- تاريخ إصدار السند:

يجب أن يتضمن سند الشحن فضلا عن البيانات السابقة ذكرها تاريخ إصداره ومن هذا التاريخ تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع باعتبارها من هذا التاريخ تكون البضاعة في حوزته ويكون الناقل مسؤولا عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة[1].

2- عدد النسخ الصادرة:

يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية و كذلك تبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ عملا بنص المادة 760 ق ب ج، لكن جرى العمل على تحرير سند الشحن من نسختين نسخة للربان و نسخة للشاحن يبعث بها إلى المرسل إليه لتسليم البضاعة بمقتضاها، فقد يحرر أكثر من ثلاث نسخ من سند الشحن و ذلك درءا لمخاطر الضياع و السرقة خاصة في أوقات الحروب[2].

يعطي الشاحن عدة نسخ من سند الشحن فيحتفظ بواحدة منها و يرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه وإذا حرر سند الشحن من عدة نسخ و كان السند لأمر أو لحامله، وجب عندئذ أن يذكر في كل نسخة منها أنها "قابلة للتداول " أو "غير قابلة للتداول "مع بيان عدد النسخ شرط إلغاء جميع النسخ في حالة استعمال احداهما.

خامسا: توقيع سند الشحن:

يعتبر عقد النقل البحري عقد رضائي و غير شكلي، بحيث يمكن إبرامه من دون كتابة، أي لا تلزمه الرسمية فيتم بمجرد توافق الإيجاب و القبول، فهو عقد ينعقد قبل إصدار سند

[1] هشام فرعون، المرجع السابق، ص 178.

[2] حميد يطو، محمد صالح قصار، عقد النقل البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، قانون أعمال،جامعة الجلفة، 2021/2020، ص 21.

الشحن لكن إذا صدرت وثيقة الشحن فإن إمضاء هذه الوثيقة يخضع لقواعد خاصة و هي ليست نفسها عندما تطبق على الشاحن أو الناقل[1] .

1- توقيع الناقل:

يجب أن يتضمن سند الشحن توقيع الناقل أو ممثله من الربان أو الوكيل، وقد يوقع على وثيقة الشحن ممثل بحري للمجهز لحساب الربان أو أمين السفينة و هذا ما جرى العمل به، كذلك تجدر الإشارة إلى حالة عدم إمضاء الناقل أو ممثله لسند الشحن و هذا ما جعلها لا تشكل إلى بداية إثبات فقط و هنا تترك لقاضي الموضوع الذي يملك السلطة التقديرية، فتوقيع الناقل يعتبر تعبيرا عن إرادة الناقل و إقراره بمضمون الوثيقة و بأن البضاعة المذكورة فيه بحوزته و تحت مسؤوليته.[2]

و الملاحظ أن اتفاقية بروكسل 1924 لم تتضمن اي نص يتعلق بالتوقيع على سند الشحن البحري[3]، أما اتفاقية هامبورغ نصت في المادة 15 فقرة 01 بتوقيع الناقل البحري على سند الشحن و أجازت أن تحمل سند الشحن توقيع شخص أخر ينوب على الناقل، و مع ذلك وفقا لنص المادة 15 فقرة 03 من اتفاقية هامبورغ إذا جاء سند الشحن خاليا من توقيع الناقل فهذا لا يؤثر على الطبيعة القانونية للوثيقة التي تبقى محتفظة بصفتها كوثيقة شحن و بذلك يتميز سند الشحن البحري عن السندات التجارية فإذا كان هذا الأخير خاليا من توقيع الساحب مصدر السند التجاري يعتبر باطلا كسند تجاري و لا يخضع في استيفاء قيمته لأحكام قانون الصرف و يتحول بذلك إلى سند شحن عادي[4].

---

[1] عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص 169.

[2] المرجع نفسه، ص 170.

[3] بودان نسرين، بودان خديجة، المرجع السابق، ص 27.

[4] المرجع نفسه، ص 27.

إلا أن هذا الالتزام يجد مستنده في المادة 760 من ق ب ج "**يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الاخير ضرورية و تبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ.**

ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، و توقيع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة".

2- **توقيع الشاحن:**

يشترط أيضا أن يوقع الشاحن سند الشحن، و ذلك بغية تبيين موافقته على الشروط الخاصة التي يتضمنها العقد، و إن عدم إمضاء الشاحن على وثيقة الشحن لا يمنع الناقل من الاحتجاج على شروطه التي أوردها فيه، وذلك أن الشاحن يعلم بكل شروط التي أدرجها الناقل في سند الشحن. وهناك ما يعرف بإمضاء الشاحن للتظهير و هي حالة خاصة، فعندما تكون وثيقة الشحن لحاملها يعني أن الشاحن يظهر على بياض هذه الوثيقة فهنا يمكن للشاحن أن يؤكد أن هذه الوثيقة لحاملها و أن يظهر هذه الوثيقة بصفته شاحن لكن مع تركها على البياض لتعيين المستفيد من التظهير[1].

المطلب الثاني: أشكال سند الشحن و وظائفه:

تنص المادة 204 من قانون التجارة البحرية على أن "**تكون وثيقة الشحن إما لشخص معين أو لأمر أو لحامله**" و من خلال هذا النص يتضح أن سند الشحن ينقسم من حيث التداول إلى ثلاثة أشكال شائعة الاستخدام بين أطراف السند و المستفيد منه (الفرع الأول)، و لوثيقة الشحن وظائف حيوية و هامة تكمن في أن هذا المستند يمثل الأشياء الثابتة فيه هذا ما سنتطرق اليه في (الفرع الثاني).

[1] عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص 171.

الفرع الأول: أشكال سند الشحن

يصدر السند في عدة اشكال تختلف حسب المعيار المعتمد في تحديد الشكل، فيكون من حيث التداول، أو من حيث وجود وانتقال التحفظات.

أولا: سند الشحن من حيث قابليته للتداول:

تنص المادة 759 ق ب ج على أنه: "**يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر أي:**

أ- وثيقة الشحن الإسمية، بالتخلي عن الدين،

ب- وثيقة الشحن لأمر بالتظهير،

ت- وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.

ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن بإسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة و استلامها." و من خلال هذا النص يتضح أن سند الشحن ينقسم من حيث التداول إلى ثلاثة أشكال شائعة الاستخدام بين أطراف السند و المستفيد منه وهي:

1- سند الشحن الاسمي:

قد يكون سند الشحن باسم شخص معين و لا يستعمل سند الشحن الاسمي ألا إذا كان الشاحن و المرسل إليه شخص واحد[1]، و يلزم لانتقال سند الشحن الاسمي إتباع إجراءات حوالة الحق[2]، أي يسلم البضاعة للشخص الوارد اسمه في السند أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات الحوالة، فإذا سلمها لغيرها كان مسؤولا ولا تقبل دعوى المسؤولية على الناقل إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في السند لا يوصفه شاحنا أو مرسلا إليه.

[1] هشام فرعون، المرجع السابق، ص 179.

[2] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 245.

2- سند الشحن لأمر:

هو السند الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه) حسب المادة 758 و 759 من القانون البحري الجزائري، و هو قابل للتداول عن طريق التظهير[1]، أي الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت فيه لشخص أخر أو لإذنه و يجب أن تذكر عبارة الأمر صراحة في الوثيقة.

و في هذا النوع من السندات الشحن يجوز للمرسل إليه أن يقوم بتحويل سند الشحن أي نقل ملكيته البضاعة و التي يمثلها السند بمجرد تظهيره تظهيرا ناقلا للملكية كما تظهر الأوراق التجارية و بالتالي يصبح سند السحن من السندات القابلة للتداول.

3- سند الشحن لحامله:

نصت المادة 759 من ق ب ج على أنها يكون لحامله بتسليم وثيقة الشحن فتكون قابلة للتداول بمجرد التسليم و على ربان السفينة أن يسلم البضاعة لكل من يحملها إلا أنه ينذر إصدارها لما يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة[2].

ثانيا: شكل سند الشحن البحري من حيث وجود و انتقال التحفظات:

1- سند الشحن النظيف:

وهو السند الذي يحتوي على جميع المعلومات التي تم الاتفاق عليها فيما بين الناقل والشاحن بمعنى أن كافة البيانات التي وردت في سند الشحن المتعلقة بالبضاعة صحيحة و خالية من التحفظات[3] فإذا دون الربان البيانات المتعلقة بالبضاعة و ذلك طبقا لما صرح بها

[1] هشام فرعون، المرجع السابق، ص 179.

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 217.

[3] طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة الأولى 2004، الطبعة الثانية 2007، طبعة الثالثة 2012، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، دون ذكر السنة، ص144.

من قبل الشاحن فهنا يعتبر سند الشحن نظيف بمعنى أن كافة البيانات التي وردت فيه متعلقة بالبضاعة صحيحة[1].

2- سند الشحن غير نظيف:

يقصد به السند الذي يحتوي على بعض التحفظات التي يقدمها الناقل لحماية مصالحه، اذ شك الناقل في دقة المعلومات المقدمة إليه من الشاحن ففي هذه الحالة يمكن للناقل كتابة بعض التحفظات في سند الشحن مثل ادراج عبارة "بضاعة مجهولة الوزن " أو "حسب اقرار الشاحن " حيث يتعذر على الناقل أحيانا التأكد من وزن البضاعة فيدرج تحفظا عند شكه و بموجب المادة 755 ق ب ج يسمح المشرع الجزائري للناقل برفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن اذ كان لديه شك في صحته[2]، و ذلك في حالتين:

- بالنسبة لعدد الطرود أو القطع أو الكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.
- بالنسبة لعلامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

و نلاحظ أن المشرع قيد الحالات التي يمكن فيها للناقل رفضه لتصريحات الشاحن حماية لهذا الأخير باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية.

و تؤثر هذه التحفظات المدرجة من طرف الناقل على ثقة سند الشحن،و ذلك ومن أجل تفادي سند الشحن غير نظيف قد يتفق الشاحن مع الناقل على منحه سند شحن نظيف (خالي من التحفظات) مقابل ورقة ضمان (خطاب ضمان)، تتضمن كافة التحفظات مع

[1] نادية لاكلي، حجية سند الشحن في أثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية، عدد 07، كلية الحقوق، جامعة عين تموشنت، الجزائر، 2022،ص 788.

[2] المرجع نفسه، ص 778.

تعهد الشاحن و تنازله عن قيام مسؤولية في حالة عدم صحة البيانات بمقتضى خطاب الضمان[1].

و يحتج بخطاب الضمان بين الناقل و الشاحن فقط و لا قيمة له في مواجهة الغير.

الفرع الثاني: وظائف سند الشحن

مما لا شك فيه أن لوظيفة الشحن وظيفة حيوية و هامة و هي أن هذا المستند يمثل الأشياء الثابتة فيه، حيث يحل محل هذه الأشياء خلال وجودها في يد الغي، و ذلك من أجل تسهيل تداولها و التعامل فيها، و من ثم يمكن القول أن حائز هذا المسند تكون له الحيازة الرمزية للبضائع دون أن يكون قد أحرزها ماديا[2].

و حقيقة الأمر أن دور وثيقة الشحن الممثلة للبضائع في المجال النقل البحري يختلف عنه في أي مجال آخر نظرا لاختلاف الظروف المادية التي توجد فيها البضائع أثناء الرحلات البحرية و للطبيعة الخاصة للوظائف التي تقوم بها هذه الوثيقة. فبالرغم من وجود البضاعة في حيازة الربان و هي ما تعرف بالحيازة المادية، إلا أن المستند الممثل للبضائع المشحونة بحرا هو الذي تقوم حيازته محل حيازة البضائع أثناء الرحلة البحرية، كما أن حائز هذا المستند يتمتع بعدة حقوق، حيث يكون له الحق في طلب تسليم البضائع في ميناء التفريغ، و الحق في التصرف فيها أثناء الرحلة هذا بالإضافة إلى إمكانية الرجوع على الناقل بالتعويض عن التلف أو الهلاك الذي يرتب المسؤولية، و هكذا نجد أن حائز المستند الممثل للبضائع هو حائز الحقيقي لها، و إن كانت السيطرة المادية و التي تمثل العنصر المادي للحيازة ثم مباشرتها بواسطة الربان.

[1] نادية لاكلي، المرجع السابق، ص 778.

[2] مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 73.

فالوثيقة الشحن وظائف ثلاث، أنها أداة لإثبات استلام الناقل البضاعة الموصوفة بها من الشاحن(أولا) و أنها أداة لتمثيل البضاعة ذاتها (ثانيا) و أداة لإثبات عقد النقل البحري (ثالثا) وهذا ما سنتعرض إليه.

أولا: إثبات استلام البضاعة:

كان سند الشحن في نشأته الأولى مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية شحن البضائع ثم تطورت وظيفة سند الشحن بحيث أصبح أداة لإثبات عقد النقل البحري، فاصدار وثيقة الشحن من طرف الناقل يبين حالة و عدد البضائع التي استلمها من أجل شحنها على متن السفينة أو التي حقيقة تم شحنها و هكذا فإن وثيقة الشحن تعين البضائع تعيينا تاما نظرا لتوافر البيانات اللازمة و الضرورية عن البضائع المشحونة، و هذه البيانات التي تتعلق بالبضائع تشمل نوعها و كميتها و علامتها اضافة إلى اسم السفينة و تاريخ الشحن[1].

حيث يثبت استلام الناقل للبضائع وفقا للمادة 761 ق ب ج على أنه: "**تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة و الكمية المبينة في وثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية** ".

ثانيا: وثيقة الشحن أداة لتمثيل ملكية البضاعة:

يتداخل سند الشحن مع البضائع بحيث تمثل ملكية السند ملكية الاخيرة ولذلك يستطيع من يملك السند التصرف بالبضائع بيعا أو رهنا لدى البنوك كما يستطيع أن يجري عليها التأمين، و ان نقل ملكية السند إلى الغير يعتبر بمثابة نقل ملكية البضائع لذلك يطالب من

[1] بودان نسرين، بودان خديجة، المرجع السابق، ص 10.

انتقل اليه السند بدفع الأجر المتفق عليه، ولا يلحق له التمسك بعدم الدفع لحين تسلم البضائع ماديا وبعد إجراء الفحص عليها[1].

إن سند الشحن (الأذني أو للحامل) يمثل البضاعة المنقولة بحرا و تعطي حائزها الحق في طلب تسليم البضائع عند الوصول و الحق في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، و بالتالي يعتبر سند الشحن ممثل للحيازة المادية للبضاعة كما يلتزم الربان بتسليم البضاعة إلى الحامل القانوني لسند الشحن، فالحامل القانوني لسند الشحن هو وحده الذي له أن يطلب استلام البضاعة من الناقل فيعتبر سند الشحن أداة ائتمان حيث يمثل البضاعة المشحونة و يقوم مقامها، و بالتالى فإنه ليس من بين وظائف سند الشحن أن يكون سند ملكية فحائز السند ليس ليس بالضروري أن يكون مالكا و هذا ما نلاحظه عندما يقوم الناقل بتسليم الشاحن سند الشحن نظير البضائع التي تم شحنها على السفينة حيث لايهتم الربان عما إذا كان الشاحن مالكا للبضاعة من عدمه، ولكن كل ما في الأمر أنه يثبت تسلمه للبضاعة و يتعهد بتسليمها في ميناء المتفق عليه[2].

كما اعتبر المشرع الجزائري في المادة 813 ق م ج أن تسليم المستندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المدعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها، غير أنه إذا تسلم شخص السندات و تسلم آخر البضائع ذاتها و كان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن استلم البضائع.

ثالثا: وثيقة الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا:

إن إثبات عقد النقل البحري يعني إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل و الشاحن و الذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل، و كذلك مواعيد التسليم و التسلم و

[1] لطيف جبر كوماني، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة النقل البيوع التأمين، الطبعة الثانية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1998، ص 94.

[2] مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 78.

غير ذلك. و هذا ما يتضح في المادة 749 ق ب ج بأن سند الشحن البحري يشكل الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و استلامها.

فإثبات العقد يكون محرر في سند الشحن و إن عدنا إلى أصل عقد النقل و كسائر العقود التجارية فله جوازية الإثبات بجميع الطرق الإثبات و ذلك عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية غير أن الكتابة في عقد النقل ملزمة ذلك بغية إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل و الشاحن و الذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل[1].

[1] عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص 173.

الفصل الثاني:

التزامات الناشئة عن

عقد النقل البحري

الفصل الثاني: التزامات الناشئة عن عقد النقل البحري

يتضمن عقد النقل البحري للبضائع مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق الأطراف باعتبار أن هذا العقد ملزم للجانبين، فهو ينشىء التزامات متقابلة في ذمة أطرافه أي الناقل من جهة، و من جهة أخرى يرتب التزامات على أصحاب الحق في البضاعة و هما الشاحن و المرسل إليه، هذا و إن كان الفقه و القضاء قد استقرا منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة، رغم أنه في الحقيقة ليس من أطراف عقد النقل البحري.

يبدأ تنفيذ عقد النقل البحري منذ وضع البضاعة، وكل الوثائق المتعلقة بها بين يدي الناقل و ينتهي بتسليمها للمرسل إليهم الشرعيين بمعنى الشخص المحدد أو المنوه عنه على وثيقة النقل أو لممثله الشرعي، كما تتداخل العديد من العمليات فيما بين هاتين المرحلتين الأساسيتين التي تختص بتنفيذها حسب الأحوال بين الناقل، المرسل و المرسل إليه، بالرغم من أن هذا العقد يبرم بين الطرفين الأساسيين و هما الناقل و الشاحن، إلا أن أثره يمتد إلى شخص ثالث لم يكن طرفا عند إبرامه و هو المرسل إليه.

توضع هذه الالتزامات موضع تنفيذ من خلال المراحل الرئيسية التي يقوم بها كل ملتزم أبرم عقد النقل البحري للبضائع.

من خلال هذا الفصل سنتعرض لأهم الآثار التي تترتب على عقد النقل البحري للبضائع وهي الالتزامات الملقاة على عاتق أطرافه أي الناقل من جهة (المبحث الأول) كطرف رئيسي، و من جهة أخرى أصحاب الحق في البضاعة أي الشاحن و المرسل إليه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: إلتزامات الناقل البحري

يعدّ جوهر النقل البحري للبضائع تغيير موقعها بحرا، غالبا ما تكون بواسطة سفينة، الأمر الذي يتطلب سفينة مجهزة لإتمام عملية النقل بين ميناء القيام و هو ميناء الشحن، حيث يستلم فيه الناقل البحري البضائع من الشاحن و يقوم بشحنها على السفينة و يتولى الناقل رصها في عنابرها ما لم يكن الشحن على سطحها، ومن ثم يمكن للسفينة الإبحار لأداء مهام الناقل بتغيير موقع البضاعة و يتعين عليه المحافظة عليها أثناء النقل حيث لا سلطان للشاحن عليها بعد تسليمها للناقل، وعند بلوغ السفينة إلى ميناء الوصول يسمح الناقل بتفريغ البضائع منها و يقوم بتسليمها إلى المرسل أو المرسل إليه بحسب الأحوال.[1]

ويتضح من ذلك أن عقد النقل البحري للبضائع يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل البحري الذي يعتبر الطرف الأهم في تنفيذ عقد النقل و تفرض عليه أداءات محددة.

وعليه قمنا بتقسيم هذا المبحث لثلاث مطالب ففي (المطلب الأول) نتعرض لالتزامات الناقل قبل الرحلة أما (المطلب الثاني) نتعرض فيه لالتزامات الناقل أثناء الرحلة و (المطلب الثالث) نستعرض فيه التزامات الناقل بعد الرحلة البحرية.

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة

تقع على الناقل التزامات قبل أخذ البضاعة على عاتقه، و بعبارة أخرى أن هناك التزامات تقع على عاتق الناقل قبل تسلم البضاعة تعتبر كمرحلة تمهيدية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع و من أهم هذه الالتزامات أن يجعل السفينة صالحة للملاحة (الفرع الأول) الالتزام باستلام البضاعة (الفرع الثاني) شحن البضاعة و رصها (الفرع الثالث).

[1] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 225.

الفرع الأول: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة البحرية بتقديم سفينة صالحة للملاحة، هو التزام ببذل عناية عبرعنه المشرع الجزائري في القانون البحري بالسهر وليس الالتزام بتحقيق النتيجة، وهو فارق كبير يظهر في أساس المسؤولية، وعليه يمكن التخلص من المسؤولية الملقاة على عاتقه بمجرد أنه يبذل العناية الكافية و هذا استناد إلى معيار الشخص المعتاد[1]. فإذا تعهد بنقل بضاعة ما يتوجب عليه بداية أن يتأكد من أن السفينة التي ستقوم بالعملية في حالة تصلح للملاحة و أن تراعى الشروط و الأوصاف الفنية التي يجب أن تتوفر في السفينة لأجل تأمين أمنها و سلامتها حفاظا على سلامة الأرواح و الأموال المتواجدة عليها[2].

أولا:تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة:

حضي تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة محور اهتمام المشرع و الفقه، ورغم اختلافها في الشكل إلا أنها متفقة في المضمون سنتناول البعض منها:

1- على المستوى الفقهي:

وردت العديد من التعاريف نذكر منها: "**يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة**"[3]، أو **تعني صلابتها و متانتها و ثباتها و قدرتها على القيام بالرحلة المقررة في أمان، وفي الظروف الظروف المعتادة، وكذلك قدرتها على نقل البضائع و حفظها حتى ميناء الوصول**"[4]، أو ما يفهم من تعريف (**اللورد فيليمور**) ممثل بريطانيا في مؤتمر لاهاي أنها لا تعني صلاحية الملاحية

---

[1] شتوان حياة، المرجع السابق، ص 17.

[2] هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 227.

[3] إسماعيل ناوي، عادل بله باسي، محمد قرح، التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة الوادي، 2021/2020، ص 8.

[4] شتوان حياة، المرجع السابق، ص17.

أنها مجرد صلاحية السفينة لركوب البحر فقط و لكن كذلك قابليتها لنقل الشحنة في أحسن الظروف، فمثلا السفينة التي لها أجزاء غير مرتبة و نظيفة هي سفينة غير صالحة للملاحة البحرية فيما يخص البضائع[1]، كذلك يرى الفقيه **(POURCELET)**، أنّ حالة الصلاحية الملاحية للسفينة تعني صلاحيتها الملاحية و التجارية في ما يخص البضائع[2].

2- على المستوى التشريعي:

يظهر جليا أهمية تحديد المقصود بصلاحية السفينة للملاحة كالتزام رئيسي يقع على عاتق الناقل من خلال تناوله في مختلف النصوص القانونية على النحو التالي:

أ-معاهدة بروكسل لسنة 1924:

جعلت التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة مجرد التزام ببذل عناية قبل السفر و عند البدء فيه، ويتحقق الوفاء به إذا بذل الناقل في تنفيذه من العناية كما يبذله ناقل عادي، و على الناقل عبء إثبات بذل الهمة الكافية ليبعد عن نفسه المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة[3]. **السفر أو عند البدء فيه للأغراض التالية:**

. جعل السفينة في حالة صالحة للسفر

. تجهيز السفينة و تطقيمها و تموينها على الوجه المرضي

. إعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع و نقلها و حفظها".

---

[1] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 114.

[2] المرجع نفسه، ص 114.

[3] أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة تيزي وزو، 2016، ص 50.

ب -اتفاقية هامبورغ 1978:

لم تهتم بهذا الالتزام مثل سابقتها بحيث لم تتعرض اتفاقية هامبورغ لمسألة صلاحية السفينة للملاحة[1]، لأنها وسيلة الناقل لتنفيذ عقد النقل و توصيل البضاعة سليمة في الموعد المتفق عليه، الأمر الذي يستتبع ضمنا أن تتوفر شروط الصلاحية للملاحة في السفينة أثناء الرحلة البحرية وإلا يكون مسؤولا عن اي ضرر نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة.

جـ- قواعد روتردام لسنة 2008:

فقد جاءت مشابهة لاتفاقية بروكسل فيما يخص الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة و هو التزام ببذل العناية وذلك بتجهيزها و تطقيمها و جعل عنابر السفينة وسائر أجزائها أمنة لتلقي البضائع، لكن يختلفان في مسائل جوهرية و هو امتداد هذا الالتزام حيث اكتفت اتفاقية بروكسل بجعله التزام لابد أن يتحقق عند بداية الرحلة، أنه التزام ابتداء و بقاء بموجب قواعد روتردام، بمعنى أنه يمتد على طول الرحلة البحرية منذ بدايتها و إلى غاية نهايتها و بالتالي إذا نفذ الناقل هذا الالتزام قبل الإبحار و عند بداية الرحلة ثم أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة و لم يبذل العناية الواجبة لجعلها صالحة للسفر فإنه يسأل عن الإخلال بهذا الالتزام وما ترتب عنه من عواقب ضارة[2].

د -القانون الجزائري:

أخذ المشرع الجزائري بأحكام معاهدة بروكسل 1924 حيث نصت المادة 770 ق ب ج على نفس ما ورد بالاتفاقية[3]، و أعطى المشرع الجزائري في نص المادة 771 من ق ب ج

---

[1] شتوان حياة، المرجع السابق ، ص 18.

[2] المرجع نفسه، ص 19.

[3] تنص المادة 770 من الأمر رقم 75-80 السالف الذكر لما يلي: "**يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:**

. وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

للناقل حق الاختيار بين تبديل السفينة المتفق عليها سلفا بالعقد بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة، و تكون صالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير[1].

ثانيا:مضمون الالتزام بإعداد السفينة :

جاءت المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل 1924 بشيء من التفصيل فيما يخص التزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة، إنه التزام يحتوي جانبين، و هو ما يتفق عليه الرأي الراجح من الفقه، من الصلاحية الملاحية في جانبها الأول، و الصلاحية التجارية في جانبها الثاني[2].

1- الصلاحية الملاحية:

بأن يوفر سفينة لها بدن متين قادر على الإبحار بصفة جيدة و مواجهة المخاطر التي تتعرضها في عرض البحر، و سلامة المحركات و أجهزة القيادة و التوجيه، و كذلك يتضمن تجهيز السفينة تزويدها بطاقم ذو كفاءة مهنية و مؤهل، و تزويدها بالوقود اللازمة للرحلة المبينة في وثيقة الشحن، و أن تكون السفينة متوفر على متنها جميع الوثائق الضرورية و اللازمة للقيام بالرحلة المقررة.

2- الصلاحية التجارية:

فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع و قادرة على نقل الحمولة المتفق عليها، بتحضير العنابر لاستلام البضاعة و المحافظة عليها و ذلك بتنظيفها

. تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب

. تنظيف و ترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها".

[1] المادة 771 من الأمر رقم 75- 80 المتضمن القانون البحري السالف الذكر.

[2] شتوان حياة، المرجع السابق، ص 20.

و تطهيرها من بقايا الحمولة السابقة و خاصة توفير التهوية الضرورية، و التأكد من الحالة الجيدة لغرف التبريد في حالة نقل بعض الأنواع من البضائع كاللحوم أو الفواكه[1].

الفرع الثاني: الالتزام بتسلم البضاعة

يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن، و تعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري و تبدأ التزاماته و مسؤوليته بمجرد استلامه البضاعة[2].

و تعتبر واقعة الاستلام من أهم الخطوات في تنفيذ العقد لذا نتعرض إلى المقصود بتسلم البضاعة (أولا) ثم إلى تحديد مكان و ميعاد الاستلام (ثانيا).

أولا: المقصود بتسلم البضاعة:

يمكن تعريف استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع بأنها واقعة مادية و قانونية يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية، فعلى الشاحن أن يقدم للناقل البضاعة المراد نقلها في المكان و الزمان المتفق عليهما، فتسليم البضائع للناقل يعني أنها اللحظة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل البحري على البضائع فيلتزم بالتكفل بها حتى ينقلها و يسلمها إلى المكان المتفق عليه.

ثانيا: لحظة و مكان التسلم:

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة المتفق على نقلها للناقل في الزمان و المكان المتفق عليهما أو الذي يقضي بها العرف السائد في ميناء الشحن في غياب اتفاق مسبق و هي القاعدة السابقة كما نصت المادة 772 ق ب ج على "**يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن**

[1] اسماعيل ناوي، عادل بله باسي، محمد قرح، المرجع السابق، ص 09.

[2] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 254.

يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل..."[1]

إلا أنه يمكن الاتفاق على تسليم البضائع في مخازن الشحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره ، و في هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى الرصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة، مع ذلك يندر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع خارج الميناء و هو ما تضمنته قواعد روتردام بما أنها نصت على واقعة النقل من الباب إلى الباب[2].

1-ميعاد تسلم البضاعة في التقنين البحري الجزائري:

طبقا لنص المادة 739 ق ب ج فإنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، و كان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله في فحص البضاعة و التأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

2- ميعاد تسلم البضاعة في الاتفاقيات الدولية:

حدد واضعو اتفاقية بروكسل 1924 مجال تطبيقها من حيث الزمان فكان محصورا في الفترة البحرية الصرفة، و هذا يعنيان الناقل يكون مسؤولا عن أي هلاك أو ضرر يلحق بالبضاعة عند لحظة رفعها من على المرفأ و بداية شحنها أو عند تحميلها على المواعين فقد توافق لحظة التسلم لحظة وضعها على المواعين أو تمتد إلى غاية رفعها تحت الروافع.

أما اتفاقية هامبورغ فقد ربطت لحظة تسلم البضاعة بحيازته لها، أي تتحدد لحظة التسليم بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو وكلائه، و هذا ما نصت عليه الفقرة الأولى

[1] الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري السالف الذكر.

[2] أعراب كميلة، المرجع السابق، ص 53.

من المادة 04 من الاتفاقية، إذ جعلت الناقل مسؤولا عن البضائع طالما هي في حراسته، و التي تعتبر كذلك منذ استلامها من الشاحن[1].

ثالثا: شحن البضاعة:

يقصد بالشحن تلك العملية التي ترفع فيها البضاعة إلى السفينة، مباشرة من الرصيف عندما تكون السفينة راسية بجانبه، و بالجنائب و الصنادل عندما تكون السفينة راسية بعيدا عن رصيف الميناء[2]، كما تستعمل الأنابيب في بعض الأنواع من البضائع كالسوائل، إما إذا كانت البضاعة صبا كالحبوب فإنها تصب في السفينة بواسطة أقماع خاصة، أو نستعمل الدحرجة بالنسبة للوسائل و الوحدات المتحركة كالسيارات و العربات[3].

1- القواعد الخاصة بشحن البضاعة :

أ- ميعاد الشحن:

الجدير بالذكر أن شحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع، وفي حالة خلو هذا العقد من تحديد الميعاد، يجب الرجوع إلى العرف الجاري في الميناء الذي جرى فيه الشحن، و الأصل أن ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، الا إذا اتفقا على خلاف ذلك[4].

ب- رص البضاعة:

يقصد برص البضاعة بالسفينة ترتيبها و تنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة، و بالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على

---

[1] الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قانون المسؤولية المهنية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص 46

[2] شتوان حياة، المرجع السابق، ص 26.

[3] المرجع نفسه، ص 27.

[4] محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 595-596.

نحو يؤمنها من الهلاك أو التلف[1]، وهي عملية فنية يتولاها الربان نيابة عن الناقل الذين تولدت لديهم الخبرة في هذه العمليات، بحيث يبعد البضائع الثقيلة عن البضائع القابلة للكسر و كذلك يبعد البضائع ذات الروائح النفاذة عن البضائع التي تتأثر بالروائح[2].

كما نصت المادة 773من ق ب ج " **يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل. و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن**"[3].

يجب أن تشحن البضائع في عنابر السفينة -وهذا هو الأصل- حيث تكون في مأمن من التأثر بالأحوال الجوية و الظروف الطبيعية، فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة، لأن ذلك يعرض البضائع لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو الابتلال بمياه البحر أو مياه الأمطار، ويكون الناقل مسؤولا عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة.

و اشترط المشرع الجزائري شرطين من أجل شحن البضائع على سطح السفينة و هما:

- إذا حصل اتفاق بين الأطراف على الشحن على سطح السفينة، إذ يلزم أن يثبت هذا الاتفاق كتابة.
- إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة كما هو الحال في شحن الأخشاب.

[1] محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، المرجع نفسه، ص 400.

[2] لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 114-115.

[3] المادة 773 من الأمر 75-80 سالف الذكر.

وهذا ما ورد بنص صريح في المادة 774 من ق ب ج " **لايجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم.**

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"[1].

المطلب الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية:

يحكم هذه المرحلة التزامين أساسيين وهما الالتزام بتنفيذ محل عقد النقل البحري وهو التزام بنقل البضاعة (الفرع الأول) أي تحريكها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، و خلال هذه المسافة يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة المنقولة كما سلمت له (الفرع الثاني)

الفرع الأول: التزام بنقل البضاعة

بعد أن تصبح السفينة متأهبة للسفر، و لا يتحقق ذلك إلا بعد تمام إعدادها و تجهيزها في ميناء الشحن، و استلام الناقل للبضائع المراد نقلها و شحنها و ترتيبها و تستيفها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية، ليبدأ تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ[2]، تطبيقا للمادة 738 من ق ب ج "**يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى أخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة".**

[1] المادة 774 من الأمر رقم 75-80 سالف الذكر.

[2] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 129.

فالالتزام الرئيسي الذي يتعهد به الناقل هو نقل البضاعة، الذي يتم بتوصيل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ[1].

فالنقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، و هو الالتزام الذي يتعهد الناقل بتنفيذه ويتم النقل بتوصيل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، لذلك يلتزم الناقل بإجراء النقل في الوقت المتفق عليه و إذ لم يوجد اتفاق ففي مدة معقولة بإتباع خط السير و على متن السفينة المحددة في العقد، محافظا طيلة الرحلة على البضائع المنقولة.

أولا: خط السير المعتاد:

حسب المادة 775 ق ب ج و التي تنص على أنه "**يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك**".

مفاد المادة أن التزام النقل يكون في ميناء الشحن إلى ميناء التسليم عبر الطريق الذي يخدم إرادة الطرفين، أو عن طريق المجرى العادي و استثناء الخروج عن طريق العادي أو المتفق عليه إلا في حالة إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال[2].

يقصد بخط سير السفينة، الخط المعتاد، فعلى الناقل أن يتبع في رحلته خط السير المتفق عليه في عقد النقل، إذا لم يتفق الطرفان في العقد على خط سير السفينة وجب اتباع خط

[1] سورية ديش، آثار عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الندوة للدراسات القانونية، دار المننظومة، المجلد 12، العدد 12، 2017، ص 126.

[2] الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 62.

سير المعتاد أي الطريق الملاحي الذي تسلكه السفن عادة في رحلاتها بين ميناء القيام و ميناء الوصول الذي حددته الموانئ[1].

ثانيا:تغيير السفينة (المسافنة):

من حيث المبدأ يتم النقل على متن السفينة التي شحنت عليها البضاعة في ميناء القيام ولا يحق للناقل تغييرها أثناء الطريق و بالتالي تفريغ البضائع المحملة على سفينة أخرى، ولكن إذا توقفت السفينة عن مواصلة الرحلة المقررة، لأي سبب من الأسباب إذ هلكت السفينة أو أصبحت غير صالحة للإبحار، فيجب على الناقل أن يقوم بتجهيز سفينة أخرى و اتخاذ الاحتياطات اللازمة هذا ما ورد في المادة 776 ق ب ج " **في حالة توقف الرحلة لسبب ما يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم ل تأمين مسافنة البضائع و نقلها حتى ميناء الوصول**".

و من شروط المسافنة أن يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق لكن يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، و على الناقل أن يخطر الشاحن في حالة حصول الناقل على سفينة أخرى و أن يرسل له سند الشحن لكي يتمكن من استلام البضاعة عند وصول السفينة التي تم مواصلة عملية النقل على متنها،كذلك يقوم الناقل باتخاذ جميع الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة و العناية بها أثناء تفريغها و إعادة شحنها على السفينة الجديدة[2].

[1] شتوان حياة، المرجع السابق، ص 53.

[2] المرجع نفسه، ص 37.

ثالثا: آجال الرحلة:

بالنسبة للناقل فاحترام آجال الرحلة يدل على أنه نفذ التزامه على أكمل وجه و هذا يمنحه مكانة على صعيد السوق و سمعة بين المتعاملين. أما بالنسبة للمرسل إليه فاحترام آجال الرحلة تمكنه من التصرف في البضاعة في الوقت المناسب للغاية المنتظرة منها.

الفرع الثاني: الالتزام بالمحافظة على البضاعة

يلتزم الناقل إن يحافظ على البضائع طيلة الرحلة، أو منذ تسلمها حتى تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله، فيحكم أغطية البضائع و يراقبها ليمنع وصول مياه البحر إليها، كما يجري التهوية بين الحين و الآخر إذا كان نقل البضائع يتطلب ذلك، فضلا عن العناية بالحيوانات الحية المنقولة، حسب طبيعتها، رغم خضوع هذا النوع من النقل للشروط التي تتصرف إليها إرادة الطرفين[1]، و إذ اقتضت الضرورة للمحافظة على البضاعة إعادة الحزم أو التغليف، أو إصلاح وإعادة الرص إن ارتجت البضاعة بسبب انحراف السفينة التي قد تتعرض للعواصف[2].

حسب ما جاء في المادة 773 ب ج أن الناقل مسؤولا على العناية التامة بالبضائع و صيانتها و نقلها و حراستها، كما نلاحظ أنه هناك نوعا آخر من العناية و هي العناية العادية للبضائع حسب اتفاق بين الناقل و الشاحن و حسب أعراف الميناء الذي تمت فيه عملية الشحن.

و يتضح من خلال نصي المادتين 2 و 3 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل 1924 أن الالتزام بالمحافظة على البضاعة يستدعي بذل الناقل كل ما بوسعه من الطرق الكفيلة لذلك و التي

[1] لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 115.

[2] سورية ديش، المرجع السابق، ص 126.

تتلائم مع نوع البضاعة و طبيعتها و عليه القيام بذلك بنفسه أو بواسطة تابعيه و في الحالة الأخيرة يكون مسؤولا عما يصيب البضاعة نتيجة قيام عماله بذلك.

المطلب الثالث: التزامات الناقل بعد الرحلة

بعد وصول السفينة إلى ميناء الوصول، تبدأ التزامات أخرى على عاتق الناقل تتمثل بفك البضاعة و تفريغها بعناية و كذا الالتزام بتسليم البضاعة تسليما فعليا إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، و منه سنتناول تعريف عمليتي التفريغ و التسليم (الفرع الأول) و شروط صحة التسليم و إثباته (الفرع الثاني)

الفرع الأول: تعريف التزامي التفريغ و التسليم

تعتبر عملية تفريغ البضائع عملا ماديا يتكون من جملة من الاجراءات(أولا) تليها عملية تسليمها في ميناء الوصول (ثانيا) يترتب عليه انقضاء التزام الناقل بتوصيل البضاعة المتفق على نقلها إلى ميناء الوصول المتفق عليه ليتم تسليمها إلى صاحب الحق فيها.

أولا: تعريف عملية تفريغ البضاعة:

التفريغ عملية مادية تتم بفك البضاعة و إنزالها من السفينة إلى رصيف الميناء إذ كانت السفينة راسية بالقرب من الرصيف[1].

كما يقصد بها تلك العملية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة و وضعها على رصيف الميناء، أو أن يتم تحميلها على صنادل تحملها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة تقف بعيدة عن رصيف الشحن و التفريغ[2].

[1] الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 62.

[2] شتوان حياة، المرجع السابق، ص 44.

تعد عملية التفريغ في ميناء الوصول العملية المقابلة للشحن في ميناء الانطلاق و تتم بنفس الأوضاع التي يتم بها الشحن و لكن بصورة عكسية أي باستعمال الرافعات أو المضخات أو الدحرجة، على أنه يجب على الربان الحصول على شهادة سلامة الرص

و يتم التفريغ مباشرة عند وصول السفينة بحيث يبدأ الناقل بفك و إخراج البضاعة بنفس العناية حسب ما نصت عليه المادة 780 ق ب ج على أنه " **بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعملية فك و انزال البضاعة بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ**".

وعقد النقل البحري يحدد فيه بالعادة مدة التفريغ و في حالة عدم النص في العقد يتبع العرف، و المشرع الجزائري لم يحدد المدة التي تتم فيها عملية الإفراغ، و إنما يفهم بنص المادة 781 ق ب ج في الفقرة الأولى أن يتم في مدة معقولة[1].

و اعتبرت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن 1924 بأن التفريغ من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل البحري ، و للناقل الحرية سواء بالاتفاق أو بتنظيم مع السلطات الميناء حول استخدام رافعات الرصيف أما اتفاقية هامبورغ 1978 فعملية التفريغ أنسبتها إلى الناقل و تكون تحت مسؤوليته حسب نص المادة 4 و 5 من هذه الاتفاقية أما قواعد روتردام 2009 فجعلت عملية التفريغ تقع على عاتق الناقل إلى إذا كان اتفاق بين الطرفين على أن يتولى الشاحن عملية التفريغ و يتم الإشارة لإلى تفاصيل في عقد النقل البحري و هذا ما جاء في نص المادة 13 الفقرة الثانية[2].

[1] المادة 781 الامر رقم 75-80 السالف الذكر.

[2] بوختالة البشير، صيودة وسام بهاء الدين، المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة برج بوعريريج، 2023/2022، ص 34.

ثانيا: تعريف عملية تسليم البضاعة:

آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، و التسليم واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل[1].

و المقصود هنا هو التسليم الفعلي لأصحابها، بعد عملية فحص و معاينة البضاعة و التحقيق منها و قبولها، فبعد رسو السفينة في الميناء الوصول و الانتهاء من عملية التفريغ، يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو من يمثله، بناء علة وثيقة الشحن، و في حالة عدم وجودها فبناء على وثيقة نقل صحيحة[2] .

فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو الهدف الأساسي و الجوهري للنقل بل هو علة وجود النقل أصلا، وكما يقول الأستاذ "روديير" فإن عقد النقل هو تصرف الذي ينفذ من خلاله أي ناقل التزامه الأساسي و الجوهري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه و هو الذي يضع النهاية الطبيعية لعقد النقل، و بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه منفذا بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه[3].

و عرف المشرع الجزائري الالتزام بتسليم البضائع في المادة 739 الفقرة الثانية من ق ب ج كما يلي: " **التسليم هو تصرف قانوني يلتزم به الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه، أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن**"

فبالتسليم ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري فتنتقل مسؤولية المحافظة على البضائع إلى المرسل إليه.

---

[1] محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 413.

[2] سورية ديش، المرجع السابق، ص 128.

[3] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 150-151.

الفرع الثاني: شروط صحة التسليم و إثبات التسليم

التسليم عملية قانونية لها شروطها و حدودها (أولا) و يجب إثبات وجوده بطريقة محددة قانونا (ثانيا) .

أولا: شروط صحة التسليم:

يعتبر التسليم صحيحا عندما تتوفر فيه الشروط القانونية وهي أن يتم في الزمان و المكان المتفق عليهما، و أن تسلم البضاعة للمرسل إليه القانوني.

1- وقت و مكان التسليم:

من المؤكد أن عملية التفريغ تدخل ضمن عقد النقل البحري و التسليم لا يكن إلا بعد هذه العملية ففي التشريع الجزائري لا يمكن تصور التسليم قبل التفريغ و هذا الشرط إن وجد هو باطل، لأنه يعفي الناقل من المسؤولية طبقا لنص المادة 812 ق ب ج و هذا الحكم الموجود في القانون الجزائري مخالف لمعاهدة بروكسل رغم انسياقه في أغلب نصوصه مع الأحكام الواردة فيها[1].

أما معاهدة بروكسل فإنها لا تحكم إلا المرحلة البحرية الخالصة من النقل أي منذ شحن البضائع على سطح السفينة و حتى تفريغها في ميناء الوصول فلا تسري أحكام المعاهدة على المرحلة السابقة على الشحن و لا على المرحلة اللاحقة على التفريغ.

وسعت قواعد روتردام من نطاق تطبيقها مقارنة بباقي الاتفاقيات لتمتد من الباب إلى الباب و بالتالي يكون الناقل أو الطرف المنفذ مسؤولا عن البضاعة المسلمة اليه إلى غاية تسليمها سواء داخل الميناء أو خارجه مالم يتفق على غير ذلك لكن بشرط أن لا يقع التسليم قبل اتمام عملية التفريغ و هذا عملا بالفقرة ب من المادة 12 فتكون بذلك حسمت المسألة و

[1] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 153.

ضيقت على الناقل من جهة أخرى حتى لا يقلص من الامتداد الزمني لمسؤوليته عكس قواعد هامبورغ[1].

2- لمن يتم التسليم:

من المعلوم أن سند الشحن هو الوثيقة الأساسية في كل عمليات التجارة البحرية يلعب عدة وظائف منها أنه يمثل البضائع و يمكن التصرف فيه أثناء مرحلة البحرية و يترتب على تداوله انتقال ملكية البضائع إضافة إلى أنه يصدر في عدة نسخ، عندئذ يتوجب تحديد من هو صاحب الحق في البضاعة في أوضاع مختلفة كي يصلح التسليم[2]:

أ- إذا كان سند الشحن إسميا لا تنقل البضاعة إلا إلى المحال إليه حسب المادة 784 ق ب ج

ب- قد يسبق أحد حاملي نسخة من السند غيره من حاملي النسخ الأخرى أو يقع تزاحم بين حاملي النسخ من هذا السند، فإذا تقدم حامل نسخة لاستلام البضاعة أعتبرت النسخة الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل طبقا للمادة 786 ق ب ج و بالتالي لا يجوز لحاملي النسخة الأخرى الرجوع على الناقل بالمسؤولية لامتناعه عن تسليم البضائع إليهم و تكون الأفضلية لمن يقدمها عند الوصول حسب المادة 784 ق ب ج.

ثانيا: إثبات التسليم:

المبدأ المقرر في المجال التجاري هو حرية الإثبات، فيمكن للناقل إثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه أو نائبه بكافة طرق الإثبات وقد جرى العمل على أن يتم التسليم مقابل مخالصة موقعة بإمضاء المرسل إليه تفيد استلامه للبضائع سواء جاءت في ورقة مستقلة أو تم إدراج بياناتها على ظهر وثيقة الشحن المقدمة للناقل مقابل استلام البضاعة[3].

---

[1] شتوان حياة، المرجع السابق، ص 49.

[2] المرجع نفسه، ص 50.

[3] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 158.

يقع عبء إثبات التسليم على عاتق الناقل البحري و يكون ذلك بتسليمه النسخة الأصلية من سند الشحن أو حتى نسخة عنها و هذا ما نصت عليه المادة 782 ق ب ج" **يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من الوثيقة الشحن و لو كانت وحيدة، و في حالة عدم إصدار أييي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة**"

نستخلص من نص المادة أنه بالنسبة للمشرع الجزائري كل نسخ سند الشحن لها نفس القيمة خلافا للمشرع الفرنسي الذي نص على أن التسليم لا يتم إلا بموجب النسخة الأصلية ، التسليم باعتباره تصرف قانوني وما دمنا في المواد التجارية يمكن اثباته بكافة طرق الاثبات المنصوص عليها قانونا بشرط أن يكون الاثبات بالوسائل التي تقوم مقام الكتابة.

المبحث الثاني: التزامات أصحاب الحق في البضاعة:

ينشىء عقد النقل البحري أثارا و التزامات متبادلة بين طرفي العلاقة، حيث يقوم الشاحن بموجب عقد النقل بتسليم البضاعة، بالإضافة إلى دفع أجرة النقل المتفق عليها للناقل المسؤول عن نقل البضائع و حفظها أثناء الرحلة و تسليمها للمرسل إليه سليمة و في الوقت المحدد و هذا ما يتم التطرق إليه في (المطلب الأول).

غير أن هناك شخص أخر يستفيد من العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه الذي يكون مسؤولا ويتحمل التزامات معينة منذ تسلمه البضائع في الوقت المحدد عند وصولها وفقا لشروط العقد المتفق عليها(المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات الشاحن:

يعدّ عقد النقل البحري من عقود الملزمة للجانبين حيث يترتب على عاتق كل من الناقل و الشاحن التزامات و حقوق متبادلة، فبمجرد إبرام عقد النقل يلتزم الشاحن بوضع البضاعة المراد نقلها تحت تصرف الناقل في الزمان و المكان المتفق عليه (الفرع الأول)، و يقع

على عاتق الشاحن التزامات مالية لفائدة الناقل لالتزام هذا الأخير بنقل بضاعته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزام الشاحن بالشحن و التفريغ:

من الالتزامات التي تقع على عاتق الشاحن البحري كأول مرحلة هي تكييف و تغليف البضاعة و تجهيزها على النحو يتناسب مع طبيعة و نوع البضاعة محل الشحن و نقلها على متن السفينة (أولا)، كما وجوب تفريغها في ميناء الوصول من التزام الشاحن (ثانيا).

أولا: التزام الشاحن بالشحن:

يقصد بالشحن chargement وضع البضائع على متن السفينة أي رفعها من على الرصيف بحسب الاحوال و تعديتها سور السفينة و وضعها في المكان المخصص لها فيها، أما التفريغ déchargement فيقصد به إنزال البضائع من السياج السفينة إلى البر[1].

يلتزم الشاحن قبل شحن البضائع و وضعها على متن السفينة بإعداد البضاعة و تنظيمها و وضع العلامات عليها بشكل صحيح قبل تحميلها على متن السفينة، أي أن البضائع المعدة لنقل تتطلب عناية خاصة في التغليف و الحزم و التعبئة، يلتزم الشاحن بالتعبئة البضاعة بطريقة مناسبة تتناسب مع طبيعتها بحث تصل بسلامة إلى مكان الوصول المتفق عليه دون الخسارة أو ضرر.

و لا يقتصر التزام الشاحن هنا على وصول البضاعة بشكل آمن فحسب، بل أيضا لعدم الاضرار بالبضائع المملوكة للغير، حيث الغالب أن من الممكن أن تكون حاوية واحدة تحتوي على وحدات لعدة شاحنين[2].

[1] دويدار هاني، المرجع السابق، ص 244.

[2] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 163.

يجب على الشاحن تقديم جميع البيانات المتعلقة بالبضائع المشمولة بعقد النقل بناء على تصريح كتابي، كما يلتزم الشاحن بالتأكد من صحة البيانات، كما يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات و عدد و كمية و وزن البضائع و يكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة و مصاريف الناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي و ذلك طبقا لنص المادة 753 ق ب ج[1] ، كما يكون وفقا لأحكام المادة 779 ق ب ج يعد الشاحن مسؤولا عن الضرر الذي يلحقه بالسفينة و البضائع بسبب إهمال خطئه أو خطأ وكيله.

و جزاء تقديم تصريحات كاذبة بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مؤيدة لنقل هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها و هذا ما تم النص عليه وفق المادة 810 ق ب ج[2].

ثانيا: التزام الشاحن بتفريغ البضائع:

الأصل هو أن الشاحن أو المرسل إليه يقوم بتحميل البضاعة و تفريغها، و لكن يمكن الاطراف المتعاقدة أن تتفق في سند الشحن بنفسه، أي أن هو الذي يقوم بنقل البضاعة من مخازن الشاحن و شحنها في السفينة و من ثم تفريغها غلى مستودع المرسل إليه[3].

و يتم التفريغ بعد موافقة الجهات المختصة في ميناء الوصول، و من حيث هذا المبدأ يقع هذا الالتزام على عاتق الناقل، و لا يوجد سبب يمنع الشاحن أو المرسل إليه أو حتى

---

[1] تنص المادة 753 من القانون البحري على أنه "....**ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع و يكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة و مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الاخطاء المتعلقة بهذه النواحي. و أن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته و التزاماته الناتجة عن عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن**".

[2] تنص المادة 810 من القانون البحري على أنه "**لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها اذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل**".

[3] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 214.

الشاحن المستندي من الوفاء بهذا الالتزام و ذلك لما قررته قواعد روتردام. يبدأ التفريغ عندما يعلن الربان ان السفينة جاهزة للتفريغ، و على هذا الأساس يجب تفريغ البضاعة خلال المهلة المحددة في العقد، أما في حالة عدم تحديدها يجب أن يكون التفريغ في المدة المحددة من طرف العرف، و غالبا ما تؤخذ طبيعة البضائع و كمياتها في الاعتبار عند الحساب[1].

الفرع الثاني: التزام الشاحن بدفع الأجرة:

يقصد بالاجرة المبلغ نقديالذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعها إلى الناقل مقابل قيام الناقل بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول المتفق عليه، و هذا ما أكدته المادة 738 ق ب ج، و بذلك فالشاحن يعتبر ملزما كقاعدة عامة بدفع أجرة النقل إلا إذا تم الاتفاق على دفعها في مكان الوصول من طرف المرسل إليه الذي يستلم البضائع[2].

يتم تحديد الاجرة بالاتفاق الطرفين المتعاقدين، و تحدد أما بحسب وزن البضاعة او حجمها إلا أن الاكثر شيوعا هو حسابها بحسب الوزن و الحجم في آن واحد، وفي بعض الارساليات البحرية تحسب الاجرة بالقطعة، كما هو الأمر في شحن السيارات وبعض الآليات، كما تحسب أحيانا أخرى بحسب القيمة و هو ما يحدث حين تكون البضاعة ذات قيمة مرتفعة. و إذا لم يحدد الاتفاق الاجرة فغن العقد يبقى صحيحا و يتم تحديدها بحسب العرف المحلي، و إذا لم يكن هنالك عرف حددت من قبل المحكمة بما يساوي أجر النقل[3].

---

[1] وسام نغيز، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق، كلية الحقوق، تخصص قانون بحري وميناني، جامعة جيجل، الجزائر، 2021-2022، ص 65.

[2] أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري الجزائري، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، فرع قانون خاص، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، 2021-2022، ص 47.

[3] هشام فرعون، المرجع السابق، ص195.

اما بالنسبة لتحديد الاجرة في الموانئ الجزائرية، و ذلك طبقا لنص المادة 797 ق ب ج فإن مسألة تحديد مقدارها و كيفية دفعها حسب اتفاق الأطراف، غير انه لم يدرج طرف أخرى لتحديد اجرة النقل غير اتفاق الطرفين، و عمليا يتم تحديدها من قبل الناقل الذي يعد الطرف الغالب في عقد النقل الذي يعد هذا الاخير من عقود الإذعان بفرض شروطه على الشاحن، و ما عليه سوى القبول من أجل تسهيل عملية نقل بضائعه.

و من أجل الحد من تعسف الناقل، فرض عليه عرض سعره على المجلس الوطني لأعراف النقل البحري، الذي يتم فيه الدراسة السعر في غضون 30 يوم من تاريخ عرضها عليه إما قبولها أو رفضها، حيث يعتبر هذا المجلس مراقب لأسعار النقل المعتمدة من قبل الناقلين، و ذلك إذا تم النقل محليا بين الموانئ الجزائرية[1].

المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه:

يستند تدخل المرسل إليه في تنفيذ عقد النقل البحري إلى علاقة سابقة تربط بينه و بين الشاحن، حيث يقع على عاتق المرسل إليه التزامات معينة تقابل حقوقه المستمدة من عقد النقل البحري، و على هذا الأساس يلتزم المرسل إليه بالإخطار (الفرع الاول)، و التزامه بدفع أجرة النقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزام المرسل إليه بالإخطار:

قد نص المشرع الجزائري على التزام المرسل إليه بالإخطار و ذلك بإبداء تحفظاته بشأن البضاعة اللاحقة من خلال المادة 790 ق ب ج، لكنه لم يستعمل مصطلح إخطار و

[1] وسام نغيز، المرجع السابق، ص 51.

إنما استعمل مصطلح (تبليغ)، و هذه المادة تقابلها الفقرة 06 من المادة 03 من معاهدة بروكسل 1924 [1].

و يقدم الإخطار خلال مدة زمنية معينة (أولا)، ويرتب أثار قانونية هامة جدا(ثانيا):

أولا: أجال تقديم الإخطار:

أثناء عملية التسليم يتم تقديم البضاعة إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه، ويحق للمرسل إليه التحقق من حالة البضاعة و حجمها، و يجب عليه إثبات ما إذا كان هناك أي ضرر أو فقدان، و في حالة إثبات هذا الضرر أو الخسارة يجب على المرسل إليه إثبات وجود الضرر، و يتم إخطار الناقل أو ممثله وقت التسليم عن طريق إبداء تحفظات مكتوبة دقيقة و كاملة و يتم ذلك بموجب رسالة موصى عليها، و يكون أثر هذه التحفظات بمثابة قرينة مسؤولية على الناقل[2].

حدد المشرع الجزائري أجلا لإبداء التحفظات عند تسليم البضاعة وبالتالي الإخطار على النحو التالي:

-في حالة التلف الظاهر للبضاعة، يجب على صاحب الحق في استلام البضاعة تقديم إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت التسليم إذا كان الضرر ظاهرا و ذلك طبقا لنص المادة 790 ق ب ج

---

[1] تنص المادة 6/03 على أنه: "**إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو تلف وبماهية هذا الهلاك أو تلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ أو وقت تسليم البضاعة و وضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.**

وإذا كان الهلاك أو تلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها".

[2] درويش مريم، الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد السابع، ص 238.

- في حالة التلف غير الظاهر للبضاعة، ويكون إخطار خلال ثلاثة أيام تسري إبتداءا من تاريخ التسليم في حالة يكون الضرر خفيا.

أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل التي تتناقض مع اتفاقية هامبورغ و قواعد روتردام، بحيث جعلت اتفاقية هامبورغ على أن المهلة لإبداء التحفظات في أجل لا يتجاوز يوم العمل التالي لتاريخ تسليم البضاعة إذا كان الضرر خفيا يجوز تقديم الإخطار خلال 15 يوما من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. كما تحافظ قواعد روتردام على ضرورة الإخطار قبل أو في وقت التسليم في حالة الضرر الظاهر، و لكنها تنص على فترة الإخطار إذا كان الضرر غير ظاهرا مدتها 7 أيام و ذلك طبقا لنص المادة 23 فقرة 1 من قواعد روتردام.

كما من الممكن أيضا تعرض الحمولة لخسارة جزئية أو تلف دون هلاك كلي، و التأخير الذي يعد واقعة مادية يمكن إقامة الدليل عليها بوثائق و مستندات أخرى، كالوثائق الرسمية الخاصة بإدارة الميناء الذي يسجل فيها تاريخ الوصول السفينة، أما إذا نشأ عن التأخير تلف وجب الإخطار عنه[1].

ثانيا:الأثار القانونية الناشئة عن الإخطار:

إذا لم يتم تقديم أي إخطار أو قام المستلم بإجراء تحفظات غير مستوفاة مع متطلبات الفقرة 1 من المادة 790 ق ب ج، فهناك قرينة قانونية لصالح الناقل بأنه قام بتسليم البضائع وفقا للتفاصيل الواردة في سند الشحن، لكن هذه القرينة بسيطة و يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق و ذلك لأنها قرينة مادية، و عادة ما يتم إثبات ذلك من خلال خبير أو تقرير معاينة أو شهادة جمركية.

و بالتالي فإن عدم تقديم تحفظ خلال المدة القانونية لا يؤدي إلى التنازل عن المطالبة بالمسؤولية أو عدم قبولها، بل ينتج عنه قرينة بسيطة لمصلحة الناقل بأنه قام بتسليم

[1] درويش مريم، المرجع السابق، ص 239.

البضاعة كما هي مبنية في سند الشحن، و بالتالي يحق للمرسل إليه إثبات عكسها أي إقامة الدليل مبنية على حقيقة أن الضرر قد حدث في المرحلة اللاحقة وقت تطبق فيه بنود الإبراء من المسؤولية أو ضرر الناشئ عن إحدى الحالات التي تعفيه من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 803 ق ب ج[1].

الفرع الثاني: التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل:

يعتبر الشاحن هو المدين الأصلي بدفع أجرة النقل، و لكن يجوز لكل من الناقل و الشاحن الاتفاق على دفعها من قبل المرسل إليه، و في هذه الحالة يتم دفع الأجرة نهاية الرحلة البحرية في ميناء الوصول، و بالتالي تنتقل وضعية المدين إلى الشخص الذي يستلم البضاعة ويتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الذي يعد (المدين الاحتياطي). و لكي يلتزم المستلم بدفع مصاريف النقل، يشترط المشرع الجزائري عليه قبول استلام البضاعة، و بذلك يصبح المرسل إليه مدينا بأجرة النقل بالتضامن مع الشاحن، و يتم التعبير عن القبول عن طريق كل ما من شأنه ان يفيد قبول المرسل إليه بالاستلام الحمولة كالمطالبة بالتسليم رغم أنها سابقة لهذه العملية، و أن شروط التي يتم على أساسها قبول البضاعة لا تشكل مشكلة في الممارسة العملية حيث أن الناقل عادة ما يكون له حرية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه حتى بعد حصوله على أجرة النقل[2].

و مع ذلك، هناك اختلاف في آراء الفقهاء حول الاساس القانوني للالتزام بدفع اجرة النقل في ميناء الوصول، حيث لا يعتبر المرسل إليه طرفا أصليا عند إبرام العقد النقل، أي انه يعتبر غيرا عن عقد النقل و أن الاتفاق بين الناقل و الشاحن هو اتفاق مبرم لصالح شخص آخر أي لمصلحة المرسل إليه، فقبول هذا الاخير للبضاعة هو قبول لشروط المنفعة

[1] درويش مريم، المرجع السابق، ص 241.

[2] بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري –دراسة مقارنة- ،أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 93.

الضمنية المنصوص عليها في عقد النقل، لهذا يجب عليه بالوفاء بالالتزامات المقابلة لهذا الحق المشترط حتى يستطيع الاستفادة منها، و من ثم يتوجب عليه الوفاء بأجرة النقل.

بينما ذهب جانب آخر من الفقه على تأكيد تمييز بين نسبية صحة العقد و قابليته لتنفيذ، حيث تشمل تمييز عقد البيع البحري المبرم بين الشاحن و المرسل إليه، و عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن و الناقل، فنظرا لأحكام صحة العقد و التزام المستلم بدفع أجرة النقل إلى المستلم، كما أن التزام المستلم بدفع أجرة النقل لا يعني أنه يحل محل الشاحن في الوفاء، و إذا عجز المرسل إليه عن الدفع أجرة النقل يبقى الشاحن مدينا بها[1].

كما أن لا يتوقف الالتزام بدفع الأجرة النقل على تسليم البضاعة حتى و لو هلكت السفينة و لم يتم تسليم البضاعة نهائيا، أي أنه قد يقع حادث يؤثر عليها أثناء الرحلة البحرية، و يتسبب ذلك من إنقضائها او تقليلها أو استمرارها (أولا)، إلا أن القانون أقر ضمانات لناقل لاستيفاء حق الأجرة (ثانيا):

أولا: أثر الحوادث البحرية عل أجرة النقل:

1- هلاك البضاعة:

تنص المادة 798 ق ب ج على أنه "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطاء البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب لشاحن ".

و على هذا إذا هلكت السفينة أو البضاعة نتيجة لقوة قاهرة كالغرق أو الحريق، ينتهي الالتزام بدفع الأجرة و يجب على الربان رد الأجرة المدفوعة له، لكن لكل قاعدة عامة استثناء.

[1] بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 95.

حيث ينص هذا الاستثناء تستحق اجرة النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر و التضحية بها بأي طريقة أخرى لإنقاذ السفينة مع مراعاة أحكام المساهمة في الخسائر نتيجة التضحية و ذلك طبقا لنص المادة 801 ق ب ج[1] .

2-نقصان الأجرة:

قد يحدث في بعض الأحيان أن السفينة غير قادرة على دخول إلى الميناء الشحن المتفق عليه بسبب القوة القاهرة، فإذا كانت السفينة مؤجرة و كان عقد النقل مخصصا الذهاب و الإياب، فإن يلتزم الشاحن دفع إلا أجرة الذهاب وذلك طبق لنص المادة 799 ق ب ج، أما إذا تم دفعها كاملة يستوجب على الناقل رد نصفها وذلك طبقا لنص المادة 801 ق ب ج.

3-شرط استحقاق الأجرة أيا كانت الحوادث:

يعني في جميع الاحوال فإن شروط استحقاق الأجرة هي تلك الواردة في سند الشحن و التي تخول لناقل النقل عند تنفيذ عقد النقل البحري و بغض النظر عن مصير البضاعة و الحوادث التي قد تمسها، يتم نقل البضائع بحيث لا تتأثر تكلفة النقل بأي حادث يحدث لبضاعة و يؤدي إلى هلاكها كليا أو جزئيا أو تلفها أو انخفاض كميتها و قيمتها[2].

[1] تنص المادة 801 من ق ب ج على أن "**تدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة تحت شرط المساهمة** ".

[2] حوباد حياة، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، المجلد 04، العدد 01، 2017،ص59-60-61.

ثانيا: ضمانات الوفاء بالأجرة:

للناقل البحري حق الامتياز وحق الحبس ضمانا لاستيفاء الأجرة.

1- حق الامتياز :

يمنح الناقل البحري امتيازا على البضائع المشحونة ضمانا لاستيفاء الأجرة و ملحقاتها[1]، وذلك ضمانا لديون أجرة الحمولة، أو أي مكافآت أخرى ناشئة عقد النقل البحري، بالإضافة إلى تكاليف تفريغ البضائع و كذلك التعويض من جراء التأخير على المرسل إليه في استلام البضائع، وكذا تكلفة المصاريف تخزينها في المستودعات.

إلا ان هذا الامتياز تسبقه امتيازات أخرى، مثل مصاريف القضائية و الاسعاف و الانقاذ البحري[2]،و لا ينقضي امتياز الناقل بتسليم البضاعة بل يظل قائما مدة 15 يوما بعد التسليم ما لم تكن البضاعة انتقلت ليد الغير[3].

و لذلك إذا قام الناقل بتخزين البضاعة في مكان آمن، و لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل، فإنه يظل له حق في المطالبة ببيع البضاعة كلها أو بعضها، و إذا تم البيع كان له حق امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل و ملحقاتها، مثل التعويض عن التأخير في الشحن و التفريغ، وصحة البضاعة في الخسارة المشتركة، و مصاريف حفظ البضاعة أو إنقاذها، و ذلك طبقا لأحكام المادة 795 ق ب ج[4]، كما يكون الشاحن مسؤولا عن التكفل

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 221.

[2] درويش مريم، المرجع السابق، ص 247.

[3] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 221.

[4] تنص المادة 795 من الأمر رقم 76-80 على أنه: "**إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات و لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداءا من وصول السفينة إلي ميناء التفريغ، يجوز لناقل بيع البضاعة بموافقة سلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة** ".

بمصاريف إيداع البضائع إذا كان بيع هذه الأخيرة لا تغطي جميع ديون الناقل و هذا ما أكدته المادة 796 ق ب ج[1].

2-الحق في الحبس:

يكون لناقل الحق في حبس البضاعة بسبب عدم دفع الأجرة ما لم تقدم له كفالة تضمن الوفاء بها[2]، يتمثل حق في حبس البضاعة في الواقع العملي أولى الطرق القانونية التي يتخذها الناقل لغرض دفع الرسوم و المستحقات أجرة النقل من المرسل إليه في حالة امتناع هذا الأخير عن دفعها. لذلك يفرض الناقل حبس البضاعة المشحونة كضمان لاستيفاء حقوقه و هذا تطبيقا لقواعد العامة، بحيث يمتنع عن تسليمها للمرسل إليه حتى تسلم له أجرة النقل.

أما إذا تم غياب صاحب الحق في تسلم البضاعة او حضر و امتنع عن تسلمها و إذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في مستودع خاص به في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه، ويقوم بإعلام الشاحن و المرسل إليه بذلك.

طبقا لقواعد العامة فإن استعمال الناقل في حق حبس البضاعة لاستيفاء أجرة النقل المستحقة له يلزمه المحافظة على البضاعة أثناء وجودها في ذمته خلال فترة الاحتباس، أما إذا تم هلاك البضاعة أو تلفها فيعد الناقل هو المسؤول الأول عنها ما لم يثبت ذلك كان بسبب أجنبي، و يظل حق حبس البضاعة قائما حتى يوفى المرسل إليه الاجرة المستحقة[3].

---

[1] تنص المادة 796 من الأمر رقم 76-80 على أنه: "**إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل المتعلقة بإيداع البضائع و كذلك مصاريف بيعها، عد الشاحن مسؤولا عن الباقي** ".

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 221.

[3] درويش مريم، المرجع السابق، ص 247.

الخاتمة

في ختام دراستنا نستخلص أنّ عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن يعتبر من أهم العقود و أبرزها في التجارة البحرية العالمية، فيحتل هذا العقد حيزا مهما بين موضوعات القانون البحري باعتباره يؤدي وظيفة لها أهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية و التجارية، سواء على النطاق الداخلي للدولة أو النطاق الدولي، إذ أنه يسهل عملية تداول السلع و البضائع بين مختلف الدول، فهو من العقود الرضائية و التجارية الملزمة لجانبين.

كما يعتبر عقد النقل البحري من العقود التي يوليها التشريع الجزائري أهمية كبيرة خاصة و أن الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة على الاستيراد ما جعلها دولة شاحنة تعتمد على خدمات الناقلين من خلال شحنها للبضائع و تفريغها في الموانىء الجزائرية هذا ما جعل المشرع الجزائري يقوم بتنظيم نصوص قانونية خاصة بعقد النقل البحري للبضائع، وكذلك تلقى اهتمام دولي بعد أن تولت كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 و أخيرا قواعد روتردام لسنة 2009 بتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

فعقد النقل البحري للبضائع يكون دائما مرتبط بإصدار وثائق مكتوبة بين طرفيه تتمثل في سند الشحن، الذي ألزم المشرع الناقل بتمكين الشاحن منه بعد تسليمه للبضاعة محل النقل ولهذا السند عدة أشكال و وظائف، و به يصبح للحامل الشرعي له الحق في التصرف بالبضاعة بجميع التعريفات التي يجيزها القانون.

و الأصل أن هذا العقد ينشأ بين طرفين هما الشاحن و الناقل، فيرتب التزامات في ذمة كلاهما، بحيث أن الالتزام الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضاعة في ذمة الناقل، هو الالتزام بانجاز عمل معين المتمثل في نقل البضاعة محل العقد بسلامة دون ضرر من ميناء

الشحن إلى ميناء التفريغ المحددين بدقة في العقد المبرم بينه و بين الشاحن وفق الشروط العقد المتفق عليها، وتبعا لذلك فإن الناقل يلتزم بتنفيذ التزاماته عبر المراحل الثلاثة

(التزامات قبل بدء الرحلة، التزامات أثناء الرحلة، و التزامات بعد الرحلة)، وفي مقابل التزام الناقل يترتب عقد النقل البحري التزامات في ذمت الطرف الآخر و هو الشاحن الذي يلتزم بالشحن و دفع أجرة النقل، و رغم أن عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين إلا أنه قد يتعدى أحيانا إلى طرف ثالث و هو المرسل إليه صاحب البضاعة، الذي تعددت الآراء الفقهية حول مركزه القانوني لأنه لم يتم الإجماع على رأي واحد و يظل باب الاجتهاد مفتوحا إلا أنه تترتب عليه التزامات كالالتزام بالإخطار و كذا الالتزام بدفع أجرة النقل عندما تكون مستحقة الدفع في ميناء الوصول، و في ما يتعلق بآثار العقد فقد كان المشرع الجزائري واضحا في ترتيب التزامات الأطراف بما يتضمن حقوقهم على السواء كلا بحسب الالتزامات المفروضة عليه في العقد المبرم بينهما.

رغم سعي المشرع الجزائري إلى جانب واضعو الاتفاقيات الدولية إلى تأطير و تنظيم موضوع تنفيذ عقد النقل البحري، إلا أنهم اختلفوا فيما بينهم من حيث الأحكام، بالإضافة إلى عدم تداركهم لكل النقائص و الصعوبات التي يواجهها أطراف التنفيذ، لاسيما أن الجزائر كدولة شاحنة لم تتخذ مواقف أخرى منذ انضمامها إلى معاهدة بروكسل رغم ظهور كل من اتفاقية هامبورغ و روتردام لاحقا، لاسيما هذه الأخيرة حديثة و مواكبة لكل التطورات التي شهدها عقد النقل البحري.

الاقتراحات:

و بالتالي لابد من إجراء بعض التغيرات على المنظومة القانونية عن طريق بعض المقترحات

تطوير التجارة و النقل، وذلك من أجل العمل على تحديث ممارسات و قوانين النقل البحري و التجارة، بتقديم كل ما هو مستحدث و تبسيط الإجراءات و المستندات المستخدمة في النقل البحري للبضائع في الجزائر.

بالنظر إلى الوضع الاقتصادي الخارجي للجزائر ولاسيما مجال النقل البحري الراهن و الذي أصبحت فيه الجزائر دولة شاحنة و ليست ناقلة مقارنة بالدول المتقدمة، يتعين على المشرع إعادة النظر في انضمامه إلى اتفاقية بروكسل التي لا تزال تخدم مصالح الناقلين على حساب الشاحنين.

فتح مجال دراسة القانون البحري بمختلف فروعه لجميع طلبة الحقوق، والقيام بفتح تخصصات جديدة في هذا المجال.

قائمة المراجع

أولا: الكتب:

1- زكريا محمد خضره، نقل البضائع بسند الشحن البحري (دراسة مقارنة)، بدون ذكر الطبعة، دار الجنان لنشر والتوزيع، عمان، 2004.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة لنشر والتوزيع، الأردن، 2004.

3- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.

4- محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، بدون ذكر الطبعة، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2003.

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

6- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.

7- هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.

8- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2004.

9- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1997.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية:

1- الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر،2010-2011.

2- أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق،فرع قانون خاص، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، 2021-2022.

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2011-2012.

4- بشوش يوسف، تنفيذ عقل النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث في القانون، كلية الحقوق، تخصص قانون أعمال، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021.

5- بن صغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري- دراسة مقارنة- أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، كلية الحقوق، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021.

6- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في اطار القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، كلية الحقوق، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020.

7- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة المقارنة "، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، تخصص مسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر،2013.

8- أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

9- اسماعيل ناوي، عادل بله باسي، محمد قرح، التزامات الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر،كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة الوادي، الجزائر، 2020-2021.

10- بوختالة البشير، صيودة وسام بهاء الدين، المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة برج بوعريريج، الجزائر، 2022-2023.

11- حميد يطو، محمد صالح قصار، عقد النقل البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، قانون أعمال، جامعة الجلفة، الجزائر، 2020-2021.

12- سعيد سعيد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية،قسم القانون الخاص، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018-2019.

13- مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق، تخصص قانون اقتصادي، جامعة سعيدة، 2015-2016.

14- نسرين بودان، خديجة بودان، سند الشحن البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق، قانون خاص، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة البويرة، الجزائر، 2016.

15- وسام نغيز، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق، كلية الحقوق، تخصص قانون بحري وميناني،جامعة جيجل، الجزائر، 2021-2022.

ثالثا: المقالات:

1- حوباد حياة،" **آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري**"، مجلة قانون النقل والنشاطات الميناءية، المجلد 04، العدد01، جامعة وهران، الجزائر، 2017، ص ص 47،65.

2- دربال سهام، "**الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري**"، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد06، جامعة تلمسان، الجزائر،ص ص215 ، 226.

3- درويش مريم، "**الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري**"، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 07، جامعة تلمسان، الجزائر،ص ص236، 256.

4- دريسي أمينة، "**أنواع البيوع البحرية**"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد03، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، ص ص414، 429.

5- سليم بدليلو،"**اتفاقية الامم المتحدة لنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل**"، مجلة العلوم الانسانية، مجلد أ، العدد 42، جامعة قسنطينة، الجزائر، ص ص515 ،529.

6- سورية ديش، "**آثار عقد النقل البحري للبضائع**"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، المجلد 12، العدد12، مجلة علمية إلكترونية ، 2017، ص ص 114، 131، متاح على الموقع https://revuenadwa.jimdofree.com/ تاريخ الإطلاع 2024/05/19.

7- عبد الكريم بوقادة، "**القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري**"، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، العدد04، جامعة تلمسان، ص ص 161، 186.

8- قماز ليلى إلدياز،"**قواعد روتردام اتفاقية نقل البحري بطابع متعدد الوسائط**"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، جامعة تلمسان، الجزائر، ص ص 25، 50.

9- محمد فتاحي، "**دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري**"، مجلة الحقيقة، العدد 32، جامعة أدرار، الجزائر، ص ص 01، 20.

10- نادية لاكلي، "**حجية سند الشحن في اثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري**"، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية، مجلد 07، العدد 07، جامعة تيموشنت، الجزائر، ص ص771 ،781.

رابعا: النصوص القانونية:

أ- الاتفاقيات الدولية:

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، الموقع عليها في 25 أوت 1924 ببروكسل، و انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر عدد 28، الصادر في 03 أفريل 1964.

ب- النصوص التشريعية:

1- أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 الصادر في 30 سبتمبر 1975 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، ج ر عدد 44 الصادر في 26 جوان 2005.

2- أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101 الصادر في 19 ديسمبر 1975 المعدل و المتمم.

3- قانون رقم 98-50 مؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 11 الصادر في 25 يونيو 1998، والمعدل بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت 2010، ج ر عدد 46، الصادر في 18 أوت 2010.

خامسا: المواثيق:

1- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عبر البحر، و الموقعة بتاريخ 31 مارس 1978، و التي دخلت حيز التطبيق بتاريخ 01 أكتوبر 1992 بعد توقيع عشرين دولة عليها، و تعرف هذا الاتفاقية بقواعد هامبورغ.

2- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، موقع عليها بتاريخ 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام في مملكة هولندا، وتعرف بقواعد روتردام لسنة 2008.

الفهرس

قائمة المختصرات: 6
مقدمة: 1
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري 2
المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري 3
المطلب الأول: تعريف و خصائص عقد النقل البحري 3
الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري 3
أولا: التعريف الفقهي.....4
ثانيا: التعريف القانوني 5
الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري 9
أولا: عقد رضائي: 9
ثانيا: عقد تجاري: 10
ثالثا: عقد إذعان: 11
رابعا: عقد ملزم لجانبين: 12
خامسا: عقد معاوضة:.....12
سادسا: عقد فوري: 13
الفرع الثالث: تمييز عقد النقل البحري عما يشابهه:.....13
أولا: تمييزه عن عقد العمل البحري: 14
ثانيا: تمييزه عن القطر البحري: 14
ثالثا: تمييزه عن ايجار السفينة: 15
رابعا: تمييزه عن البيوع البحرية: 16
المطلب الثاني: أطراف عقد النقل البحري:.....18
الفرع الأول: الناقل 19
أولا: الناقل المتعاقد:.....19

ثانيا: الناقل الفعلي: 20
الفرع الثاني: أصحاب الحق في البضاعة:..... 21
أولا: الشاحن: 21
ثانيا: المرسل إليه: 22
المبحث الثاني:اثبات عقد النقل البحري بموجب سند الشحن 23
المطلب الأول: إصدار سند الشحن:..... 24
الفرع الأول: كيفية إصدار سند الشحن 24
الفرع الثاني: بيانات سند الشحن: 26
أولا: بيانات تخص أطراف العقد (هوية الأطراف): 26
ثانيا: بيان البضائع الواجب نقلها: 27
ثالثا: شروط تنفيذ الرحلة:..... 28
رابعا: تاريخ إصدار السند و عدد النسخ: 30
خامسا: توقيع سند الشحن:..... 30
المطلب الثاني: أشكال سند الشحن و وظائفه: 32
الفرع الأول: أشكال سند الشحن..... 33
أولا: سند الشحن من حيث قابليته للتداول: 33
ثانيا: شكل سند الشحن البحري من حيث وجود و انتقال التحفظات:..... 34
الفرع الثاني: وظائف سند الشحن..... 36
أولا: إثبات استلام البضاعة:..... 37
ثانيا: وثيقة الشحن أداة لتمثيل ملكية البضاعة: 37
ثالثا: وثيقة الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا:..... 38
الفصل الثاني:..... 39
التزامات الناشئة عن عقد النقل البحري 39
الفصل الثاني: التزامات الناشئة عن عقد النقل البحري..... 40
المبحث الأول: إلتزامات الناقل البحري..... 41
المطلب الأول: التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة..... 41
الفرع الأول: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة 42

أولا:تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة: 42
ثانيا:مضمون الالتزام بإعداد السفينة : 45
الفرع الثاني: الالتزام بتسلم البضاعة 46
أولا: المقصود بتسلم البضاعة: 46
ثانيا: لحظة و مكان التسلم: 46
ثالثا: شحن البضاعة: 48
المطلب الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية: 50
الفرع الأول: التزام بنقل البضاعة 50
أولا: خط السير المعتاد: 51
ثانيا:تغيير السفينة (المسافنة): 52
ثالثا: آجال الرحلة: 53
الفرع الثاني: الالتزام بالمحافظة على البضاعة 53
المطلب الثالث: التزامات الناقل بعد الرحلة 54
الفرع الأول: تعريف التزامي التفريغ و التسليم 54
أولا: تعريف عملية تفريغ البضاعة: 54
ثانيا: تعريف عملية تسليم البضاعة: 56
الفرع الثاني: شروط صحة التسليم و إثبات التسليم 57
أولا: شروط صحة التسليم: 57
ثانيا: إثبات التسليم: 58
المبحث الثاني: التزامات أصحاب الحق في البضاعة: 59
المطلب الأول: التزامات الشاحن: 59
الفرع الأول: التزام الشاحن بالشحن و التفريغ: 60
أولا: التزام الشاحن بالشحن: 60
ثانيا: التزام الشاحن بتفريغ البضائع: 61
الفرع الثاني: التزام الشاحن بدفع الأجرة: 62
المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه: 63
الفرع الأول: التزام المرسل إليه بالإخطار: 63

أولا: أجال تقديم الإخطار: 64
ثانيا:الأثار القانونية الناشئة عن الإخطار: 65
الفرع الثاني: التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل: 66
أولا: أثر الحوادث البحرية عل أجرة النقل: 67
ثانيا: ضمانات الوفاء بالأجرة: 69
الخاتمة..... 71
قائمة المراجع 74